

Revista aeronáutica

Março/Abril 1992

Número 185

FLORESTA DA TIJUÇA

SÍMBOLO DA LUTA
PELA NATUREZA

COLLOR VISITA OBRAS DO AEROPORTO DO RIO

ANDRAUS
20 Anos Depois

ESQUADRILHA
DA FUMAÇA
PIRUELAS NA TV

OS ULTRALEVES
VÃO BEM?



TASA, um vôo seguro

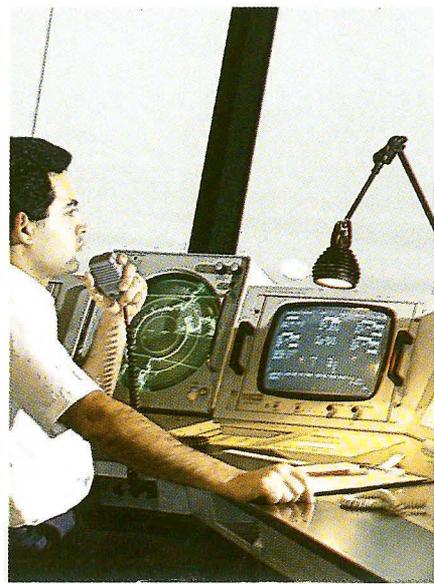


A segurança dos vôos no espaço aéreo brasileiro é o principal produto da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S.A., que atua em mais de 100 aeroportos coordenando pousos, decolagens e o tráfego de aeronaves ao longo das rotas aéreas.

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

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

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



TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

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



S.O.S. Vida - Rio 92

A menos de uma década do final do século, a um passo apenas do 3º milênio, os homens, pela primeira vez na História, se reúnem para tratar de seu futuro, de sua própria sobrevivência no planeta.

É o despertar de um sono letárgico, eivado de ambição e inseqüência, poder e indiferença, materialismo e impiedade.

Mas será o despertar de um todo ou de parte deste mundo? Estarão as grandes potências, finalmente, dispostas a abrir mão de seus interesses - tão vastos - em benefício dos menos favorecidos? Renunciarão à compulsão suicida que está destruindo a camada de ozônio com suas fábricas, poluindo rios e manguezais, devastando as florestas com suas motosserras?

A desigualdade entre as nações, os continentes, os hemisférios se aprofunda, tornando os ricos sempre mais ricos e poderosos, os pobres sempre mais pobres e fragilizados.

A Europa se une em bloco para defender seus interesses: antes, o Mercado Comum; agora, até mesmo a disposição de impedir a entrada, em seus países, de invasores do chamado terceiro mundo.

No entanto, despejam seu lixo atômico nas águas oceânicas dos países do Sul e cobram juros pesados pelos empréstimos, geradores das dívidas faraônicas dos países pobres, condenando-os a condições cada vez mais sub-humanas de vida.

Esquecem-se, talvez, os poderosos de que, além das razões éticas, as razões práticas apontam para uma conclusão linear - somos todos habitantes do mesmo planeta.

Não há dois mundos, ou três, como dizem, mas um só mundo, sofrido, dividido, mas coabitado por todos nós, ricos e pobres.

E, fatalmente, se os benefícios não forem repartidos, os males o serão. Aí estão, ceifando vidas de ricos e pobres, a Aids, as drogas, o cólera.

Pior ainda, estão grassando a fome, a violência, a falta de amor e solidariedade.

Surge, então, a Rio 92 como um toque cristalino de clarim, convocando à luta, mas à luta pelo entendimento, pela colaboração, pela bondade e justiça, pela vida enfim.

A resposta é pronta e as reuniões preparatórias para viabilizar o grande fórum global se sucedem; governos se consultam, representantes são nomeados, ultimam-se providências.

Auxiliando os governos, as Organizações Não Governamentais vêm desenvolvendo, cercadas de prestígio e crédito internacionais, um trabalho de vigilância permanente quanto às questões que afetam a saúde e o equilíbrio ambiental, exercendo uma função, em certos países, de um governo paralelo.

Mas é essencial que para legitimar a ação, venha antes a legislação fundamentar todos os esforços que objetivem a preservação da Vida.

Para tal é necessária uma reformulação moral e ética da política das nações, visando estabelecer procedimentos que se coadunem com os novos rumos que, esperamos, venham nortear as ações dos nossos governos.

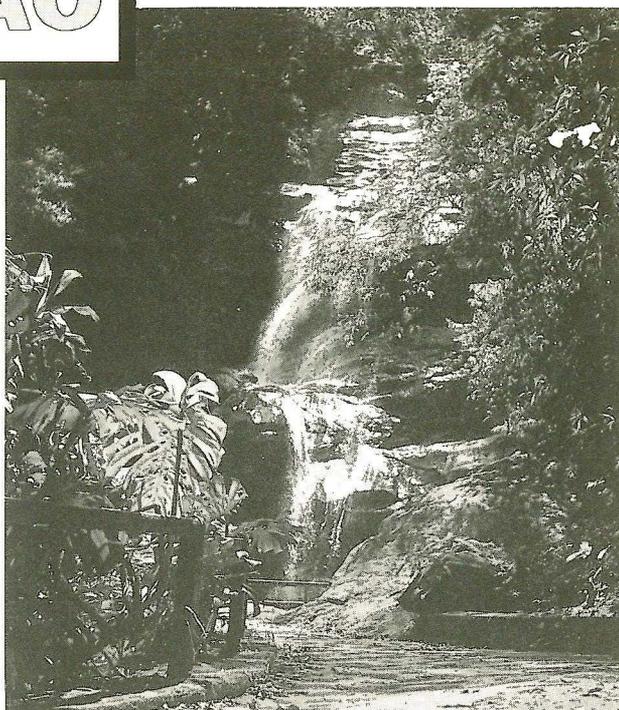
Avulta, então, o papel dos órgãos de comunicação, formadores que são da opinião pública, levantando questionamentos, veiculando a ação preservacionista, devassando os atentados contra a natureza, fiscalizando o cumprimento da lei, colocando-se, enfim, como soldados, ao lado de todos que lutam também na linha de frente dessa guerra cujo prêmio final será a sobrevivência do homem.

O apelo está feito. Resta saber se será ouvido este S.O.S. da Mãe-Terra.

A Redação

Para que os homens dêem um único passo para dominar a natureza por meio da arte, da organização e da técnica, antes terão que avançar três em sua ética.

Friedrich Leopold Von Hardenberg
Poeta Alemão 1772 - 1801



*Capa: Cascata Taunay, a Cascatinha
Fotografia de Sylvio C. Moraes*

capa

A Floresta da Tijuca

Conheça um pouco da Floresta da Tijuca - opção de lazer que a cidade oferece a seus privilegiados habitantes.

04

Os Ultraleves vão bem?

Estaremos diante de uma nova modalidade esportiva?

16

Andraus - 20 anos depois

Participante do salvamento revive a tragédia.

20

Céu Cor-de-Rosa

Uma história de amor, uma lembrança, uma saudade.

14

SEÇÕES

| | |
|--------------------------|-----------|
| Notícias do Clube | 28 |
| Astronomia | 15 |
| Saúde | 34 |
| Poesia | 44 |
| Fatos e Gente | 26 |
| Aviação | 38 |

Piruetas na televisão

Portugal Motta narra os apuros dos integrantes da Esquadilha da Fumaça na TV.

09



Comlurb inaugura a maior usina de lixo da América do Sul

Rio reduz em 25% lixo
levado para o aterro
de Gramacho.

18

Collor visita obras no Aeroporto do Rio

Presidente percorre
os pontos mais importantes
do novo terminal, agora
com novas cores
e maior amplitude.

24



Questionando a Aeronáutica Militar

Questiona-se, cada
vez mais, a finalidade
e a organização das
Forças Armadas.

31

A Floresta da Tijuca

Zilá Simas Enéas

Uma exuberante floresta tropical encontra-se a nossa disposição a cerca de 20 km do centro da cidade. Trata-se da Floresta da Tijuca, a maior floresta urbana do mundo, situada no Maciço da Tijuca. A ela tem-se acesso pelo portão principal do Parque Nacional da Tijuca, na Praça Afonso Vizeu, no Alto da Boa Vista, colo que permite a transposição do obstáculo montanhoso. Outro acesso à Floresta é pelo Portão do Açude, na Estrada do Açude.

Próximo à entrada, a Cascata Taunay, mais conhecida como Cascatinha. O nome remonta ao primeiro quartel do século XIX, quando o pintor Nicolas Antoine Taunay - membro da Missão Artística Francesa que D. João VI mandara vir, em 1816 - fixou residência, com sua família, num sítio fronteiro à queda d'água formada pelo Rio Cachoeira, local de clima ameno e de grande beleza. Esses atributos atraíram o interesse de pessoas de recursos, brasileiros e estrangeiros, que passaram a ocupar sítios nas imediações. Entre os primeiros habitantes da faixa do Rio Cachoeira encontravam-se nobres franceses, bonapartistas expatriados que, segundo conta Raymundo de Castro Maya, guardavam a tradição, como se estivessem em seu ambiente, os homens montando a cavalo de casaca vermelha e as mulheres vestindo-se com elegância.

Deve-se aos primeiros proprietários que se fixaram na área o cultivo do café bourbon, que encontrou condições ideais para o florescimento nas encostas da Serra da Tijuca. As mudas de café, trazidas da Guiana Francesa pelo Sargento - Mor Palheta, haviam sido plantadas inicialmente em Belém do Pará, onde não se deram bem, sendo, então, transportadas para o Rio de Janeiro. Foi, assim, a Tijuca o marco inicial do ciclo do café no Brasil, daí espalhando-se as plantações para a Província do Rio de Janeiro, penetrando

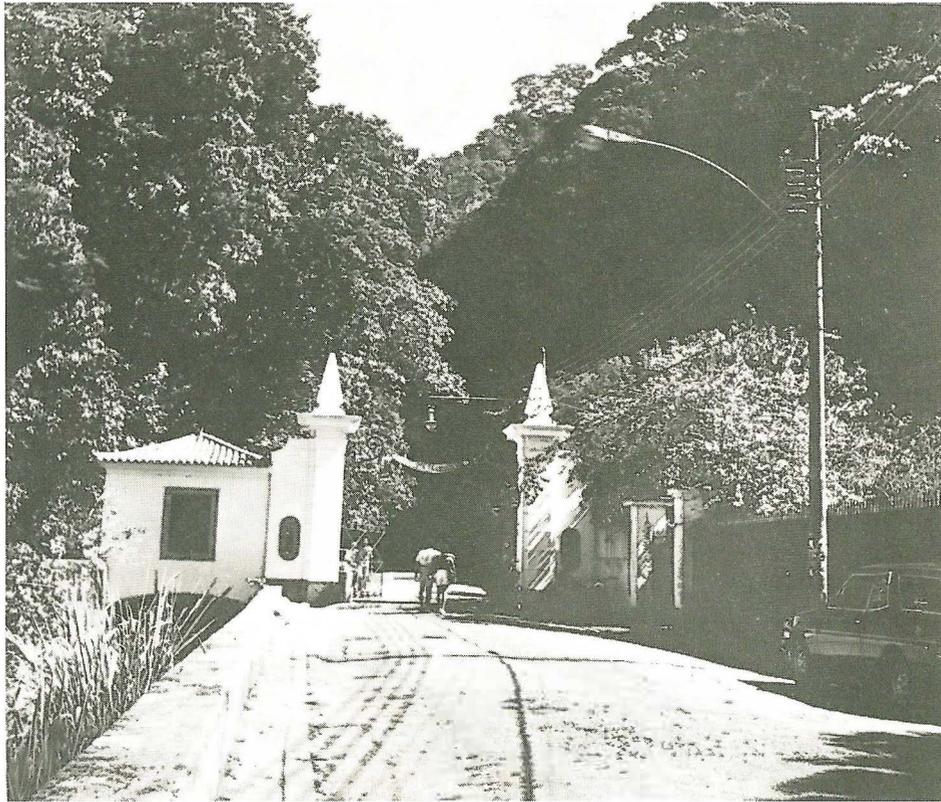
depois em São Paulo (Vale do Paraíba), de onde se expandiram para constituir a zona cafeeira do Sul do país.

Voltemos, porém, aos Taunay. Regressando Nicolas Antoine Taunay à França, com a família, ficou na aprazível casa, seu irmão, o escultor Auguste Marie Taunay, que tinha três filhos. Um deles, Félix Émile, Barão de Taunay, por mais de meio século conservou a casa da Cascatinha, mudando-se depois para o centro da cidade. A ele se deve a ponte que ainda lá está, defronte à Cascatinha, denominada Ponte Job de Alcântara.

Com a saída dos artistas da Missão Francesa, a região perdeu

moradores ilustres, mas continuou sendo usada para lavouras, principalmente a do café. Não fosse a intervenção do Governo, para resolver um problema de abastecimento de água na cidade, e fatalmente teria ocorrido na região o que se deu em Vassouras no Norte de São Paulo - a exaustão da terra, após período de exploração intensiva. O Rio Cachoeira, por sua posição, permitia fácil aproveitamento para fins de abastecimento. A devastação das matas, contudo, ocasionara grande diminuição da água corrente. Era necessário, então,

promover o reflorestamento da área, transformando-a em reserva florestal. Para esse fim, o Imperador D. Pedro II nomeou o Major Manuel Gomes Archer administrador das matas da Tijuca, em fins de 1861, por indicação do Ministro do Império Luís Pereira do Couto Ferraz, Barão e depois Visconde do Bom Retiro. Em companhia de alguns escravos, o Major Archer fixou residência no sítio Midosi, no Alto da Boa Vista. O trabalho de reflorestamento levou 13 anos, período em que promoveu o plantio de cerca de 100.000 árvores, das quais 70% sobreviveram. As mudas e sementes eram em sua maioria oriundas do Sítio Independência, de sua propriedade, situado em Guaratiba, onde se encontravam inúmeras



Portão principal do Parque Nacional da Tijuca, na Praça Afonso Vizeu.

espécies nativas da Mata Atlântica . Utilizou também mudas das Paineiras e de propriedades vizinhas à sua, nem sempre originárias do Brasil. O plantio não obedecia a um plano definido. À exceção dos eucaliptos, que foram dispostos formando aléias às margens dos caminhos, as demais espécies foram plantadas em grupos ou desordenadamente: os ipês, a urucurana, a sapucaia, os cedros, o pau-brasil, a peroba, o pau-ferro, o vinhático, a canela, o jacarandá, o jequitibá, o angico e a maria-preta, além de árvores frutíferas: jabuticabeiras, cambucazeiros, jaqueiras e outras. As condições de trabalho eram precárias, não havendo recursos técnicos, nem pessoal habilitado. Archer usava técnicas por ele inventadas, guarda-ndo mudas em cestos de palhas. Seu transporte fez-se em lombo de burro, por 60km de trilhas! Apesar das adversidades que enfrentou, os resultados foram surpreendentes, seu feito causando admiração até hoje. Foi ele o pioneiro em reflorestamento no país.

Em 1874, Archer deixou a Tijuca, incumbido que foi de cuidar do reflorestamento de Petrópolis.

Graças à clarividência do Imperador D. Pedro II, a administração da Floresta da Tijuca foi entregue, em 1875, ao amigo Gastão Luís Henrique de Escagnolle, o Barão de Escagnolle. Antigos laços o prendiam à Tijuca. Uma de suas irmãs casara-se com Félix Émile Taunay, passando ele a frequentar a casa, daí seu conhecimento da Cascatina e arredores. Escagnolle mudou-se para a floresta, para o prédio hoje ocupado pelo Restaurante dos Esquilos. Não descuidou do plantio de árvores, mas empenhou-se especialmente no embelezamento da Floresta, para isto contando com a colaboração do paisagista francês Glaziou. E foram sendo aproveitados variados acidentes naturais, ou mesmo criados novos sítios, a que ia dando nomes ligados aos livros de sua preferência - Gruta Paulo e Virgínia, personagens do romance de Bernardin de Saint Pierre; Excelcior, por causa do poema de Longfellow - ou referentes a familiares: Ponte da Baronesa, lembrando sua mulher; Cascata Gabriela, uma irmã (casada com Félix Émile Taunay); Cascata

Diamantina, novamente homenagem à mulher; Vista do Almirante, por causa do avô materno, Almirante Beaurepaire; Fonte Piraju, lembrança da localidade do Paraguai em que perdera a vida, em combate, seu único filho.

Escagnolle transformou a Floresta em aprazível local de passeio, conservando-lhe, contudo, o caráter fundamental e a beleza da selva exuberante.

Em 1888 falecia o Barão de Escagnolle e, no ano seguinte, com a Proclamação da República, seguia o Imperador para o exílio. Foi a Floresta entregue a Luís Pedreira de Magalhães Castro que, nos quatro anos em que permaneceu no posto, procurou continuar a obra de seu antecessor.

Mais tarde, entretanto, a Floresta entrou em franca decadência: o mato tomou conta das picadas, encobriu os mirantes; as pontes não ofereciam segurança, os balaústres apodrecidos, ameaçando



Aspecto da densa floresta

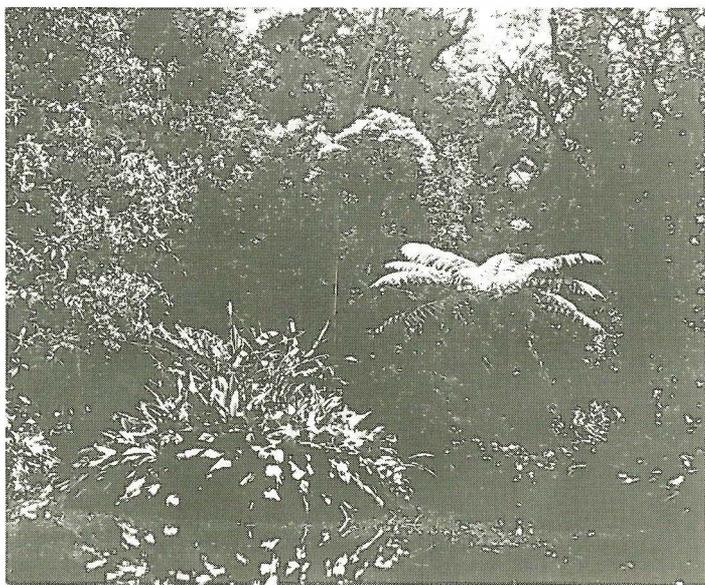
ruir. Tudo foi abandonado à ação predatória do tempo. Para tal muito contribuiu a descentralização do poder, ficando as estradas sob a responsabilidade da Prefeitura do Distrito Federal e as matas e águas subordinadas inicialmente ao Ministério da Viação e Obras Públicas, por um pequeno período ao Ministério da Educação e Saúde e, finalmente, ao Ministério da Agricultura.

As estradas só vieram a ser objeto da atenção das autoridades ao tempo dos Prefeitos Pereira Passos e Antônio Prado Junior. A restauração de algumas pontes fez o concreto substituir a pedra e a madeira tradicionais.

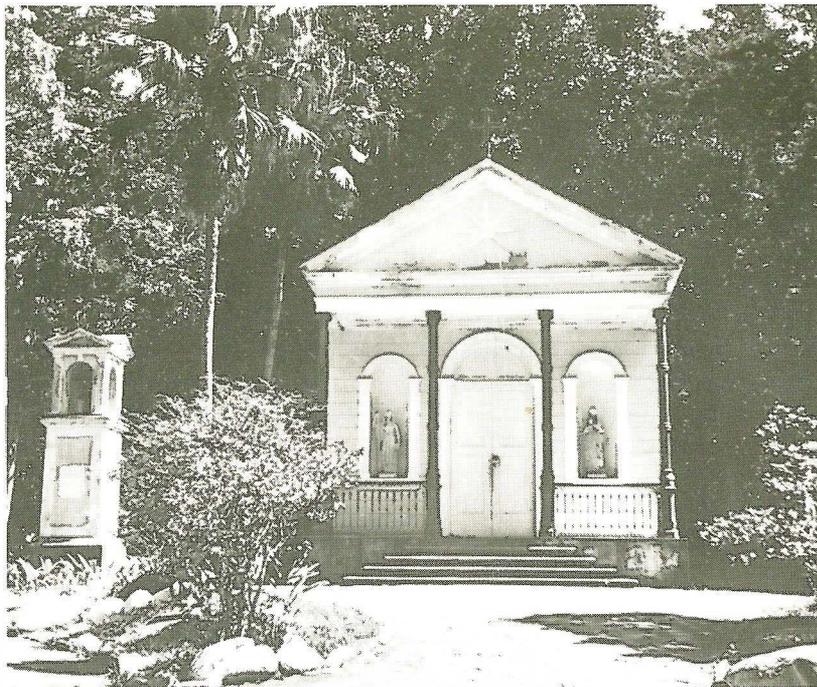
Na década de 20 a Prefeitura do Distrito Federal passou a ocupar-se da Floresta da Tijuca, promovendo ali algumas obras.

No ano de 1943, o então Prefeito Henrique Dodsworth encarregou Raymundo Ottoni de Castro Maya de promover a sua restauração. Deveria ele recuperar o parque e criar novos locais que agradassem ao turista da época. Ninguém mais indicado, pois que era conhecedor da região desde menino. Havia morado, com os pais, numa chácara onde está atualmente a Academia Feminina do Sagrado Coração de Jesus, e mais tarde num sítio na Estrada do Açude, pertencente à Fundação Raymundo Ottoni de Castro Maya.

Demarcados os limites do parque, Castro Maya dedicou-se de corpo e alma, durante 3 anos, ao trabalho pelo qual, segundo sua vontade, não receberia remuneração alguma. Seu roteiro obedeceu a um folheto de Alfredo d'Escragolle Taunay, Visconde de Taunay (filho do Barão de Taunay), publicado em "Viagens de Out'ora", levando, porém, em conta as transformações



Detalhe do Lago das Fadas



Capela Mayrink, com sua torre sineira destacada

da vida urbana: o uso do carro em vez do cavalo, a necessidade de bons restaurantes etc, sem esquecer, entretanto, os que cultivam o gosto pelas caminhadas.

Assim, estradas foram remodeladas, atalhos redescobertos, cascatas, lagos, açudes, represas, pontes, praças, casas recuperados. Tanto quanto possível preservou-se o caráter que tinham do século passado.

Já o Açude da Solidão foi totalmente transformado, com o auxílio do paisagista Burle Marx, que projetou os jardins.

Também o antigo sítio da Cascatinha foi todo remodelado, tendo sido dado um cunho colonial ao prédio do restaurante. Infelizmente não mais existia a casa dos Taunay, demolida no princípio do século.

A Capela Mayrink, que tem este nome por ter sido construída num sítio que veio a pertencer ao Conselheiro Mayrink, foi praticamente refeita. Ganhou nova fachada e um campanário. Em seu interior foram colocados três painéis de Cândido Portinari, representando Nossa Senhora do Carmo ladeada por São Simão Stock e São João da Cruz. Serviu de modelo para a nossa Senhora a irmã do artista, Inês, assim como o seu filho João Cândido para o Menino Jesus.

Foi restaurado o prédio da antiga residência do Barão de Escragolle, mais tarde de todos os administradores da Floresta da Tijuca, e lá instalado o Restaurante dos Esquilos. Devido às transformações sofridas a cada novo ocupante, a casa perdera todo o caráter primitivo. Foi também projetado um jardim que podia ser

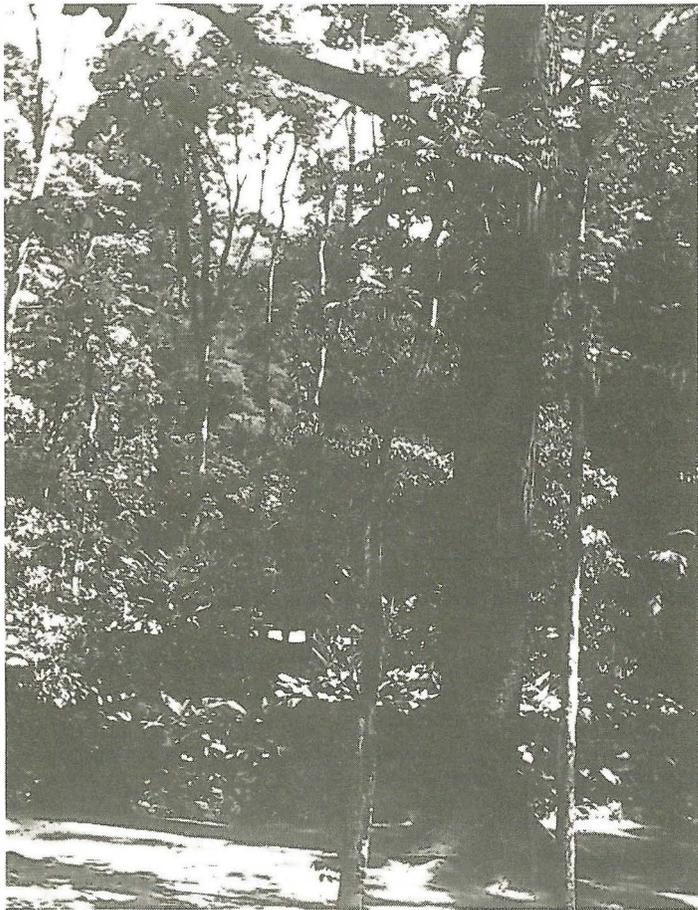
transformado em Teatro da Natureza.

A Casa da Solidão, residência do Visconde de Bom Retiro, que ali se isolava para trabalhar, foi totalmente reformada.

Ressurgiu, assim, pelo trabalho apaixonado de Raymundo de Castro Maya, a obra da Monarquia.

Cascatinha, Capela Mayrink, Açude da Solidão, Gruta Paulo e Virgínia, Lago das Fadas, Bosque dos Eucaliptos e tantos outros locais pitorescos, muitos dos quais nos proporcionam vistas maravilhosas (Vista do Almirante, Mirante do Excelsior, Mirante da Estrada Escragnole), lá estão, para nosso encantamento, impregnados de passado.

Para os aficionados das caminhadas, o Pico da Tijuca, ponto culminante do Maciço da Tijuca (1.021 m), constitui um atrativo especial, pois que permite apreciar uma vista soberba da cidade.



Um caminho em meio à floresta

Também do Pico do Papagaio e da Pedra do Conde descortinam-se belos panoramas. Outras caminhadas podem ser feitas para atingir a Pedra do Archer, o Pico Tijuca Mirim, o Pico do Andaraí Maior.

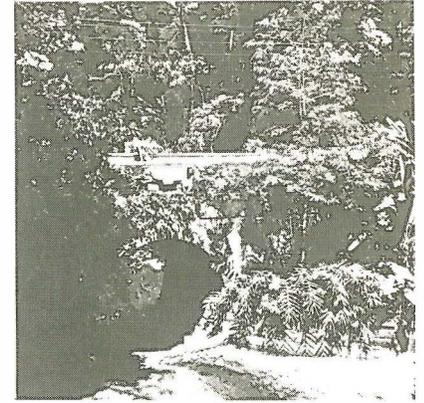
Com a criação do Parque Nacional do Rio de Janeiro, em 1961, a Floresta ficou-lhe afeta (a denominação atual de Parque Nacional da Tijuca foi dada em 1967, ano em que o Parque passou a ser administrado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA).

Nos dias de hoje, entidades oficiais ligadas ao meio ambiente vêm desenvolvendo uma ação conjunta para viabilizar o projeto de revitalização do Parque da Tijuca.

Em maio de 1991, a Floresta da Tijuca foi abrangida pela Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, instituída pela UNESCO. Integra, assim, a Floresta esse imenso estoque genético representado pelas matas brasileiras, em geral, patrimônio inestimável para as futuras gerações.

Na condição de Reserva, deverá possibilitar sejam perseguidos os seguintes objetivos: 1º) a preservação de espécies importantes para o Planeta; 2º) o desenvolvimento de pesquisas e troca de informações entre especialistas e instituições; 3º) o desenvolvimento de tecnologia e de experiências no âmbito da educação voltada para a preservação ambiental.

A Floresta da Tijuca, no ano em que o Rio de Janeiro sediará a Conferência Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - Rio-92, quando se sabe que uma grande preocupação dos ambientalistas de nosso tempo é a destruição das matas, deverá ser olhada como um testemunho da influência positiva do homem sobre o meio ambiente e como um símbolo da luta pela reconquista da natureza.



Ponte Job de Alcântara, conhecida como Ponte de Job

Fontes de consulta:
- "A Floresta da Tijuca", de Raymundo Ottoni de Castro Maya.
- Diretoria do Parque Nacional da Tijuca.

Zilá Simas Enéas é Especialista em Educação.

Fotografia de Sylvio C. Moraes.

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Março - Abril 1992 - nº 185
Praça Mal. Âncora, nº 15
Rio de Janeiro - RJ
Cep 20021
Tel.: 220-3691

Diretor-Editor:

Sylvio C. Moraes

Redatores:

Francisco José da Silva Neto
José F. Portugal Motta
Maria Nice C. Moraes
Zilá Simas Enéas

Assistente de Produção:

Antônio Mendonça Mendes

Prog. Visual, Arte e Diagramação:

Nick Ellis
Marco Antonio Marques

Secretaria:

Ana Paula Barreto

Fotografia:

Antônio Mendonça Mendes
Álvaro Jorge
Francisco Pereira

Sylvio C. Moraes

Ilustração:

José Carlos de Paula Luiz

Revisores:

Francisco José da Silva Neto
Maria Nice C. Moraes
Zilá Simas Enéas

Colaboradores:

Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Edison Brandão Guimarães
Nelson Ó de Almeida

G.P. Schittini

Bruno Roberto C. de Moraes

Sérgio Ferreira da Costa

Delano Teixeira de Menezes

P. Mendonça

Gustavo Wetch

Arthur Granville

Os conceitos emitidos nas matérias são de exclusiva responsabilidade dos autores.

Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte.

As matérias enviadas para publicação não serão devolvidas, mesmo que deixem de ser editadas.

Mantenha atualizado seu endereço.

Mensagem do Presidente do Clube

A representatividade do Clube da Aeronáutica só será legitimada quando a grande maioria dos Oficiais da Ativa e da Reserva participar do nosso Quadro Social. Concito nossos colegas ainda não sócios a se associarem ao Clube.

A Diretoria do Clube de Aeronáutica, em perfeita coordenação com os Clubes Naval e Militar, acompanha todos os trabalhos relacionados com a remuneração dos militares, em busca de um salário digno. A equiparação salarial ou a isonomia é um objetivo a ser atingido.

CLUBE DE AERONÁUTICA - DIRETORIA

Presidente:

Maj. Brig. do Ar R/R
Octávio Monteiro de Araújo

1º Vice-Presidente:

Maj. Brig. do Ar José Elisande
Bayo de Barros

2º Vice-Presidente:

Brig. Eng. Roberto Della Piazza

Departamentos:

Chicaer:

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Brito

Administrativo e Patrimonial:

Cel. Av. R/R Pedro Celestino
Angelo de Oliveira

Coordenador da Div. de

Ultraleves:

Maj. Brig. R/R Lauro Ney Menezes

Secretaria:

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuill

Rel. Públicas, Facilidades e Beneficente:

Cel. Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

Social:

Ten. Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Desportivo:

Cel. Av. R/R Edson Carvalho Alves

Técnico Cultural:

Ten. Cel. Int. R/R Sylvio Coutinho
de Moraes

Finanças:

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Cooperativo:

Cel. Int. Martin Fernandez Martins

Superintendências:

Sede Social:

Cel. Av. R/R Edson Carvalho Alves

Sede Campestre:

Brig. Eng. R/R Edison Martins

Piruetas na Televisão

José Fernando Portugal Motta

No final dos anos cinquenta e no início da década dos sessenta a televisão brasileira era feita ao vivo, com muita raça. Os novos recursos, como o vídeo-tape, o tele-prompter e a câmera portátil, eram coisas que ainda estavam em fase experimental ou nas cabeças de seus inventores.

Os nossos televisores, cheios de válvulas e pesadões, ainda eram em preto e branco. TVs portáteis ou coloridos, nem em pensamento.

Nos estúdios, umas poucas câmeras - imensas e pesadonas - obrigavam os diretores e seus assistentes a tremendos malabarismos para conseguirem jogar os programas no ar.

Como era ao vivo, não tinha como corrigir. Fé e improvisação eram as palavras de ordem.

Devido a essa condição, muito mais artesanal que profissional, quem mais sofria eram os entrevistados. Sem o jogo de cintura dos artistas tarimbados, os convidados padeciam e acumulavam um vexame atrás do outro. Para o grande deleite dos espectadores.

Como o Rio de Janeiro, apesar de ser ainda a capital do país, não tinha lá muitas atrações - e as poucas que havia não confiavam ou não se arriscavam a comparecer aos programas - os produtores ficavam como vespas, procurando gente para preencher os vazios.

Por causa disso, a Esquadilha da Fumaça era uma freguesa certa. Bastava uma ligação para o relações públicas do Ministério da Aeronáutica, para o Comandante da Escola dos Afonsos ou para o adjunto do adjunto do oficial-de-dia, que a ordem para nós comparecermos, dentro de duas horas, ao programa da TV Tupi ou da TV Rio vinha de imediato.

E lá íamos nós, oficiais e sargentos, devidamente uniformizados, apesar do calor de janeiro, para mais uma sessão de sustos e surpresas: "trem fantasma," como chamávamos.

Uma vez, fomos chamados às pressas pelo comandante da Escola de Aeronáutica,



Ten. Portugal Motta, quando integrante da Esquadilha da Fumaça, em 1965

Brigadeiro Cantalice:

"Preparem-se para comparecer, logo mais à noite, ao programa do Jacy Campos, na TV Tupi. É uma homenagem à FAB pela Semana da Asa."

"O que que o senhor quer que a gente fale?" - pergunta o Alaor, comandante da esquadilha.

"Falem as coisas de sempre: que a FAB é isso ou aquilo. Mas, vejam lá, nada de política ou salário... Podem ir."

"Eta briefing bom!" - goza o Celinho, ao sairmos do prédio do comando.

Às seis da noite já estamos na TV.

Como relações públicas da Esquadilha, é meu o problema de entrosar a nossa turma com a da TV. Procuro o Jacy Campos.

O homem está cheio de pedaços de papel na mão, correndo de um lado para o outro. Não tem tempo nem de me cumprimentar, quanto mais de me atender. Quem vem falar comigo é o seu assistente, um tal de Carlinhos.

"Tudo sob controle, tenente. Tudo sob controle!" É só o que sabe falar.

Depois de muita especulação, consigo saber de alguma coisa. O programa será misto: entrevistas, danças, mágicas e palhaços. Existe só uma câmera neste estúdio. Por causa disso, fizeram um set circular. A câmera irá filmar da direita para a esquerda. O Jacy irá de set em set, entrevistando ou apresentando os diferentes números. Para a Esquadilha, como número final, montaram

um palco, encimado com uma enorme asa da FAB. Antes de nós vai falar o prefeito de uma cidade serrana.

" Vocês terão oito minutos. Preparem o script, uma pergunta por cabeça" -recomenda o Carlinhos, já saindo correndo para falar com um dos mágicos.

E dando uma paradinha:

" Tenente, vocês entrarão às nove para as oito. O programa termina, na ferida, às oito. Não ultrapassem, nem terminem antes, ok?" Temos vinte minutos para planejar.

Analiso o eleitorado:

Alaor, o comandante, não tem problema. Fala pausadamente, não esquenta a cabeça.

Othon, baixo e magro. Aparência de calmo, mas nervoso por dentro. Hoje está tranqüilo. Ótimo.

Braga, fazendo olhares para a assistente do mágico. Tudo bem. O homem da Cruzeiro vai tirar de letra.

Celinho. Opa! Temos problema. Celinho anda de um lado para o outro e está dizendo ao Alaor que não vai falar.

" Eu sou piloto, não sou locutor de futebol. Não vou falar. Quando muito, faço presença lá no fundo. Tô fora!"

Alaor, como sempre, contemporizador:

" Calma, Célio. As perguntas são nossas. Escolha uma bem simples para você."

" Não dá, não dá! Eu vou me enrolar, vou me esquecer e vou dar vexame."

Othon vem com a salvação: " Celinho, o Jacy vai perguntar qual é o avião que a gente usa, você diz: o T-6. E só. Não tem problema."

" Bem, assim está bem. Mas só T-6, só T-6!"

Preparamos as perguntas. Elas devem levar, junto com as nossas respostas, sete minutos. Deixamos um, de quebra, para qualquer emergência.

Primeira pergunta (Alaor) " O que é a Esquadilha da Fumaça e o seu relacionamento com a FAB e o meio civil?" Alaor teria que falar um catatau de uns três minutos.

Segunda pergunta (Othon) " Quantas demonstrações a Esquadilha já fez?" 137, no Brasil e no Exterior.

Terceira pergunta (Célio) " Qual é o avião que a esquadilha usa?" T-6!

Quarta pergunta (Braga) " Quais as dificuldades para o vôo na esquadilha?" Braga falaria um minuto e meio.

Quinta pergunta (Portugal) " Qual é o programa de divulgação da FAB através da esquadilha?" Mais um minuto e meio.

Tudo acertado, tudo ensaiado, tomamos a nossa posição no palco. Fica combinado, para fins de estética, que ficaremos os cinco em frente à asa da FAB que, aliás, dá umas balançadas perigosas, por trás das nossas cabeças. Aquele que for chamado, adianta-se uns quatro passos e castiga a resposta.

O programa começa. Jacy apresenta o primeiro entrevistado, um padre. O padre termina e a câmera se move, juntamente com Jacy, para o set seguinte, o mágico. E assim, a câmera vem vindo em nossa direção. Faltam uns quinze minutos.

Escuto o Celinho, ao meu lado, treinando a impoção. O T-6 é murmurado em todas as escalas musicais, do dó ao si. Celinho se prende ao dó. O T-6 sai grave e bem pronunciado.

Celinho vai abafar, me tranqüilizo.

A câmera vem vindo.

O calor, acentuado pelos holofotes, vai aumentando de maneira assustadora. Começamos a suar. As golas de nossas camisas, padrão FAB 1960, já perderam a goma, que escorre, desavergonhadamente, pelos nossos pescoços.

Chega a hora do prefeito. O bichio não parece ser das cercanias do Rio. Parece baiano. Fala, fala e não pára de falar. O tempo passa. Jacy olha, apavorado, para o relógio da parede. Faz um sinal com a mão para o assistente. Não vai dar para nós.

O prefeito continua...

Chateado, fora da câmera, Jacy rasga ao meio o nosso script e entrega ao Carlinhos. O assistente corre para nós:

" Continuem aí, bem formados. Não vai dar para vocês falarem. O final do programa será vocês e a asa. Fiquem preparados."

O pessoal relaxa. Celinho abre um big sorriso.

A direção faz um sinal com os dedos para o Jacy. Mais quatro minutos! Jacy, seguido pela câmera, se dirige para nós. Com os dedos dizem que o tempo dará para duas perguntas.

Estamos posicionados. A asa da FAB, sobranceira, sobre nós...

Jacy pega o script. Vê que está rasgado. Junta de qualquer maneira - está tudo embaralhado. Mesmo assim, ele lasca a pergunta:

" O brioso oficial da Esquadilha da Fumaça..."

Jacy dá uma paradinha para ler. Com horror, vemos que um pedaço do papel está bem mais alto que o outro. Ele continua:

" O brioso... Ten. Célio... vai falar sobre o relacionamento da Esquadilha da Fumaça com a nossa gloriosa Força Aérea Brasileira e o nosso meio civil. Por favor, Ten. Célio..."

Celinho empalidece. A câmera está bem na sua frente, com aquela luzinha vermelha piscando. Julgando que ela só está pegando o rosto do Célio nós começamos a empurrá-lo. Ele reage, não quer ir. Nós empurramos mais. O Braga se abaixa, fica por trás dele e, com o indicador direito, começa a dar trancos no seu traseiro.

Em casa, graças à grande angular da câmera, o público se diverte.

Jacy Campos está de boca aberta...cristalizado.

Passam-se uns sessenta segundos.

Othon, mais afastado, passa o lenço no rosto suado e gesticula falando um palavão baixinho.

É acompanhado por todo o Rio de Janeiro e adjacências...

Faltando trinta segundos, Celinho consegue dar os três passos. Se houvesse um tarol rufando baixinho, teríamos o Tiradentes se dirigindo para a forca.

Celinho abre e fecha a boca. Não sai nenhum som.

Atrás, inclinados, cabeças e ouvidos vetorados para a sua boca, como que em transe, aguardamos.

Celinho respira fundo, balança os braços e, num belo barítono, castigando no dó,

descarrega:

" T-6, T-6, pô, T-6!"

De outra feita, foi a vez do Pinheiro Grande.

Era, como sempre, Semana da Asa. Ano de 1959. A TV Rio queria fazer um programa de uma hora com a nossa Esquadrilha. Programa bem montado, com planejamento prévio, coisa rara para a época.

A esquadrilha iria botar pra quebrar, apresentar tudo a que tivesse direito. Seus vôos, suas dificuldades, sua manutenção e, principalmente, por orientação superior, seus equipamentos de segurança.

O pessoal comparece em peso: Alaor, Ariel, Pinheiro, Murillo, Pinheiro Grande e os sargentos Hermógenes e Eloy. Eu, que estava acamado, iria assistir de camarote, em casa.

É iniciado o programa. Tudo certinho, tudo dentro do ensaiado. A coisa corre muito bem. As dificuldades, as mesmas. Câmeras enormes, pesadas, precisando de auxiliares para empurrá-las.

Alaor fala sobre as atividades da Esquadrilha. Ariel sobre a manutenção, Pinheiro sobre as manobras. A coisa vai andando.

A segurança do vôo e seus equipamentos ficou com o Pinheiro Grande. Apesar do nome indicar um golias, ele é baixo, magro e com uma careca incipiente.

Muito meticuloso, ele treina e retreina os sargentos Eloy e Hermógenes no que será apresentado:

À medida que ele, Pinheiro Grande, for falando, os sargentos vão demonstrar o pára-quedas. O Hermógenes o colocará e na hora de abrir, o Eloy puxará o velame a fim de que o público possa ter noção das suas características e dimensões. Logo depois, Eloy mostrará o bote de emergência e o material nele contido.

Terminada esta primeira fase, muito ensaiada, Pinheiro Grande colocará o crash-helmet (capacete de vôo feito de fibra), novidade da época, e mostrará a utilização do papo-amarelo, colete salva-vida. Este colete, que até hoje é empregado nas companhias de aviação internacionais, pode

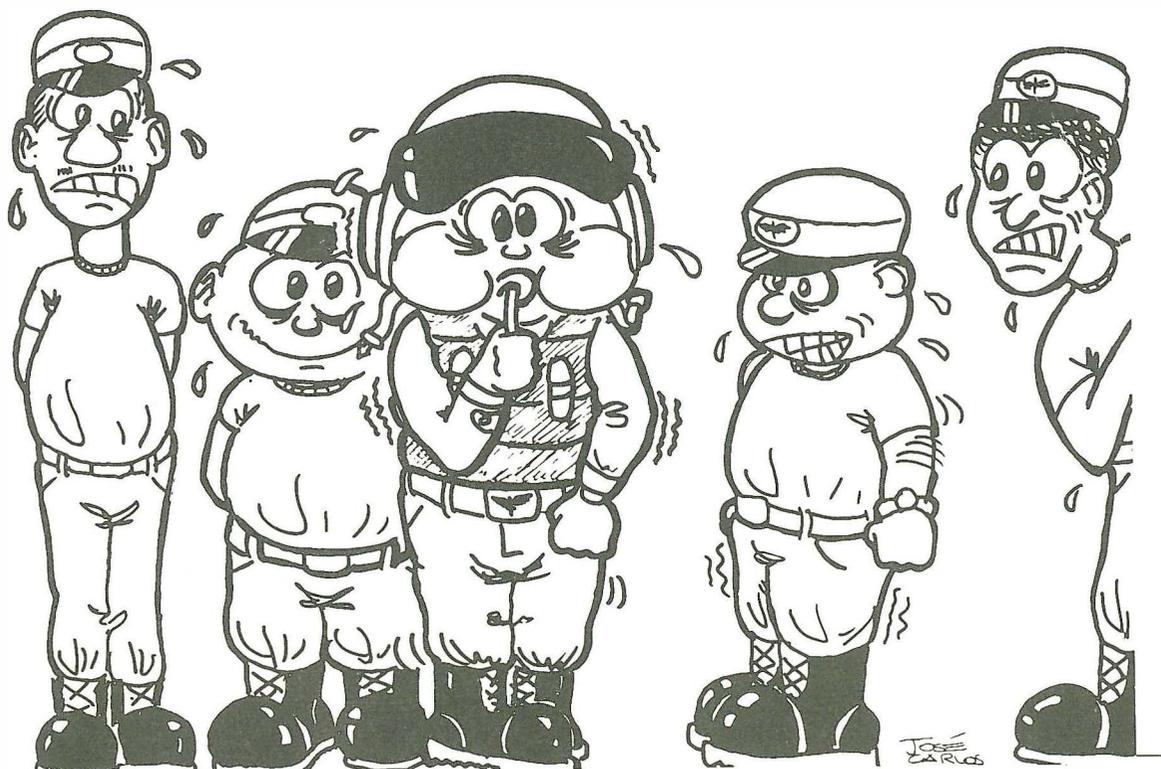
inflar cada uma das suas duas seções, com a utilização de garrafinhas de ar comprimido. Havendo pane, dois tubinhos, um de cada lado do colete, permitirão o enchimento através da força pulmonar.

Ariel termina a sua exposição e a câmera se fixa no Pinheiro Grande. Ele, pausadamente, com o discurso e os gestos bem decorados, inicia a sua apresentação. Diz o que é o pára-quedas, como é utilizado e pede ao sargento Hermógenes que o demonstre.

Hermógenes, jogador de volley, malandro velho, desfila com desenvoltura com o pára-quedas nas costas. Parece modelo do Christian Dior. Vai até um canto, dá uma paradinha e volta. Eloy, fiel escudeiro, vai atrás, pronto para entrar em ação. Satisfeito com a "papagaiada", Pinheiro Grande dá a ordem:

" Autorizado a acionar o pára-quedas, sargento."

Hermógenes, com um gesto teatral, puxa a cordinha. Todos recuam, inclusive o câmera. Julgam que o velame vai sair que



nem um foguete. Nada. O velame cai no chão que nem cocô de cavalo de charrete - aos pouquinhos, dobra por dobra, formando um montão de tecido no chão do estúdio.

Hérmogenes permanece ereto, olhando para a frente. Já cumpriu a sua missão.

Eloi, mais que rapidamente, sem esperar a ordem do Pinheiro Grande, pega aquele monte de tecido e começa, meio agachado, a andar de marcha-à-ré, procurando desembarcá-lo. Parece uma tia esticando a cauda do vestido de noiva da sobrinha, ao entrar na igreja.

Nessa marcha-à-ré desenfreada, ele se embaralha nos fios do som e vem para o chão, trazendo com ele o Hermógenes que, assustado, derruba uma mesa cheia de foguetes de sinalização, cantis e mais uma infinidade de objetos de salvamento. O estrondo deve ter chegado até a portaria, pois aparece gente de todos os lados.

Pinheiro Grande, bom oficial, ciente de que é hora de alguém tomar as rédeas, bate palmas e gesticula para as câmeras:

"Câmeras, comigo!"

Sem ninguém mandar, ele vai agindo e falando.

"Meus amigos" - ele vai falando e puxando o capacete cabeça abaixo "isto é um crash-helmet. Serve para proteger a cabeça do piloto em caso de acidente."

A fim de não mostrar a confusão do estúdio, ele é apresentado em close. Só aparece a sua cabeça, coberta por um crash-helmet muito maior do que ele. Noto que a viseira está toda arranhada. A aparência do Pinheiro Grande se assemelha a de um formigão.

"Vou mostrar para os senhores o papo-amarelo" - e dizendo isso ele procura enfiar o colete salva-vida pela sua cabeça, esquecendo que o capacete é muito maior que o furo do colete.

O colete não entra.

Com as duas mãos ele puxa o colete para baixo. Não adianta. Não vai entrar mesmo.

Com muita presença de espírito, ele não se afoba e continua:

"Como queríamos demonstrar, os

senhores viram que não é possível colocar o colete, quando se está usando o capacete. Está é a razão por que nós, pilotos, colocamos sempre o colete primeiro..."

Não perdendo o requebrado, ele continua com o previamente ensaiado:

"Agora, vamos mostrar para os senhores como se opera com esses verdadeiros anjos-da-guarda dos pilotos, os coletes salvavidas, também chamados de papo-amarelo ou Mae West."

"Faz de conta que eu tive um acidente e estou em alto-mar" - nesta altura ele aperta os olhos, passa a respirar pela boca, balança os pés levemente para cima e para baixo e com as mãos faz gestos como se estivesse boiando.

"Para não morrer afogado preciso de auxílio que, por providência dos nossos chefes, já está aqui comigo: o papo-amarelo."

Ele dá um sorriso de agradecimento, afaga o colete, e continua:

"Para acioná-lo basta puxar esta cordinha" - ele puxa e nada, a garrafinha não funciona.

"Ah, os senhores viram, essa garrafinha não funcionou, mas tudo está previsto, temos outra, do lado direito" - puxa o cordel da direita, nada. O papo-amarelo continua murcho.

Em casa eu começo a suar.

O danado não se dá por vencido:

"Viram? Não funcionou. Mas temos" - e dá um risinho - HI-HI-HI - "uma emergência para a emergência. Podemos enchê-lo com a força dos nossos pulmões."

Com a mão ele retira o tubinho preto que está preso no papo-amarelo, põe nos lábios e começa a soprar.

Em casa eu dou um pulo e grito:

"Pinheiro, olha a válvula! Desenrosca a válvula!"

O tubinho para poder deixar passar o ar para o interior do colete precisa ser aberto.

Fechado, não entra nem pensamento.

Pinheiro continua soprando e soprando. O papo-amarelo não dá nem sinal de vida. De repente, um olhar de inteligência.

"Ele se mancou" - eu digo.

"Meus senhores, o tubo deu pane. Mas temos mais um para nos ajudar - o tubinho da esquerda. Espero que os senhores estejam acompanhando a nossa demonstração. Preparamos estas panes para os senhores poderem avaliar como os nossos sistemas são redundantes. Encheremos o colete e terminaremos a nossa apresentação."

Dizendo isso ele pega o tubinho da esquerda e - oh horror! - se esquece, novamente, de desenrosca-lo.

Afundo na cadeira e nem quero olhar.

Pinheiro põe o tubinho na boca e sopra. Discretamente, põe a mão no papo-amarelo para sentir a entrada do ar. Não sente nada. Pinheiro enche o peito de ar e SOPRA. Vai soprando com todas as suas forças. O diretor de TV, vendo o esforço que ele faz, coloca novamente em close o seu rosto.

Vejo na tela a cara do Pinheiro Grande, envolta por aquele capacete desconunal, mudar de consistência. Não é mais o meu amigo Pinheiro, é um fole gigante, é um compressor de Boeing 747. O bicho sopra, o capacete levanta, os olhos quase saem das órbitas e - MILAGRE! - o papo-amarelo começa a encher. Não sei como. O supersopro deve ter empenado todas as válvulas e o ar consegue passar. Apesar da TV ser em preto e branco, juro que estou vendo a cara dele mais vermelha que tomate maduro.

O papo-amarelo está cheio.

O pessoal do estúdio bate palmas.

Quase dou um salto-mortal de alegria.

O apresentador, creio que o Jota Silvestre, o cumprimenta efusivamente. O Pinheiro, depois de todo o esforço, está com o olhar distante, meio abobalhado, balançando de um lado para outro, com um sorrisinho imbecil nos lábios.

Mas o programa valeu.

A honra da FAB está mantida.

Na saída do estúdio, o Murillo entrega ao Alaor as duas garrafinhas que tinha surrupiado.

Até hoje o Pinheiro Grande não sabe disso.

*Cmt. José Fernando Portugal Motta
é Cap. Av. R/R*

O vôo que você faz no Brasil
conta com a proteção da ESCA.



Hoje você pode estar a bordo de uma aeronave. Amanhã, usando o Metrô, consumindo um produto industrial ou recorrendo às telecomunicações. Mesmo sem aparecer, na retaguarda de várias atividades do dia-a-dia dos brasileiros, existe um nome importante na engenharia nacional: a ESCA.

A ESCA é responsável pelo desenvolvimento e implantação de inúmeros projetos ligados à atividade de voar: aeroportos e infraestrutura aeroportuária, centro de lançamento de satélites, sistemas de informação visual, sistemas de comunicação para aeronaves, bali-

zamento para aeroportos, sistemas de proteção ao vôo e tantos outros.

No Sistema de Controle de Tráfego Aéreo e Defesa Aérea do Brasil, que zela pela segurança de todo vôo feito no país, a ESCA participou com a tecnologia de automação e apoiando o gerenciamento global do projeto.

E você não conta com a ESCA somente aí. Ela está presente também na automação dos metrôs de São Paulo, Belo Horizonte e Rio, na ferrovia de Carajás, em navios da Marinha e em terminais de cargas de grãos. É também responsável pela automação e controle de pro-

cessos industriais, automação de manufatura, telemática, distribuição de energia elétrica e simulação de sistemas, ajudando o país a ser eficiente e competitivo.

A ESCA é hoje uma das maiores empresas brasileiras no seu setor de atividades, mas começou pequena e cresceu imprimindo em seus projetos o conceito de Qualidade Total.

Para a ESCA a engenharia nacional deve gerar economias e trazer progresso, qualquer que seja o porte do cliente.

Porque para ela cliente não tem tamanho, tem potencial.

Soluções com alta tecnologia.



Alameda Araguaia, 1142 - Alphaville - CEP 06455 - Barueri, SP
Telefone: (011) 421-2366 - Fax: (011) 709-2157

De repente, assim de repente, apaga-se uma realidade, desaparece uma pessoa que é o centro de muitas vidas e que também gravita em torno de outras tantas. Todo um universo deixa de ser; em seu lugar ficam sombras e perplexidade e o caminho da adaptação lenta e atroz, em busca de outros referenciais, que ou jaziam inertes, ou sequer existiam. Assim é preciso, para não seguir com a morte na alma.

Foi assim que fiquei: olhava para dentro e o que via era o vazio e mais vazio. Olhava para fora e o que via? Era o nada chegando a lugar nenhum.

Mas penso que reduzir a termo um sofrimento profundo não é bom nem nos estreitos limites da intimidade, quanto mais para uso externo e social.

Por isso é muito mais grata uma lembrança que aquece o coração, que traz de volta a maresia no ar e lugares que não mais existem porque deixaram de ter serventia.

“Se você quiser ir, tem que pular da cama bem cedo.” Ele falava em tom de ameaça. Mas eu, hein... Eu é que não ia desistir. Pra mim aquele passeio tinha sempre o gosto de aventura.

O ônibus da Base passava na Praça Verdun entre 5,30 e 6,00 horas da manhã, era a condução dos militares para o Galeão. Logo, para não o perdermos, eu teria que acordar às cinco, junto com ele.

Na verdade eu não ia para a Base, mas sim para a casa de amigos, na Ilha do Governador.

O ônibus parava aqui e ali, apanhando um e outro, até chegar a Manguinhos. Lá, num atracadouro rústico, aguardava uma catraia que atravessava a baía espirrando a água do mar, que batia no casco e explodia em chuva salgada para quem ficasse na beiradinha. E era na beiradinha que eu gostava de ir, lambendo o sal da água que molhava meu rosto. A gente se olhava e se divertia em silêncio. Porque quando saíamos de casa, eu era advertida como se fosse criança de colégio interno: “Vê se não vem com aqueles carinhos pra cima de

mim porque eu estou indo para o meu trabalho (dizia isso escandindo as sílabas, pra mostrar que não estava brincando) e olha lá o que fala, os estranhos não sabem quem você é, não dê impressão errada.”

Uma vez me contou uma história que jamais esqueci. Naquela mesma travessia, um capitão intendente, numa canoa, levava uma pasta para pagamento do pessoal; pois a canoa virou, a pasta mergulhou e lá se foi o pagamento, mas só que mais tarde encontraram a pasta, que estava vazia. Se foi verdade ou se era apenas lenda nunca soube.

No cais da Ilha do Governador, outro ônibus aguardava com destino à Base. Eu ia muito lampeira porque depois ele me levaria num jipe até a casa dos amigos. Mas que gosto bom tinha esse passeio! Ainda mais porque ele dividia seu tempo comigo e a gente se namorava em circunstância diferente do dia-a-dia de nossa pequena casa no Grajaú, cercada de morros, sem mar e somente com a vista do Bico do Papagaio.

Aquela não era o que se chamava de visita propriamente, porque na verdade eu chegava ali pelas nove horas e só ia embora depois do expediente na Base, quando ele ia me buscar e fazíamos o mesmo caminho de volta. Pra falar francamente, eu acampava na casa da minha amiga.

Ah! A casa dela. Era uma casa ecológica, com jardim na frente e dos lados e um quintal grande, onde moravam um papagaio que atendia pelo nome de Getúlio, uns galos e galinhas, todos com certidão de batismo, a tartaruga, cheia de mimos, e passarinhos, passarinhando em gaiolas e soltos pelas árvores em cantoria eufórica.

Curtíamos, juntas, a casa toda. E sempre havia um momento em que, sentadas na varanda, trocávamos confiança a respeito de nossas descobertas, pois ambas éramos esposas recentes. Cantávamos também. Eu sempre levava meu caderninho com as letras das músicas mais apreciadas, da moda ou não. Uma canção puxava outra e cada uma

desfilava seu repertório. Por vezes tínhamos o mesmo gosto e lembro bem que La Paloma era infalível, sempre a cantávamos juntas.

Eu estava no último ano do curso colegial e ela se formara no ano anterior em biblioteconomia. Nosso assunto jamais se esgotava.

Na hora do almoço, havia sempre uma sobremesa que eu adorava e além de gostosa tinha um visual lindo, obra de Mami, tia e mãe de criação de Eliana. Eu nunca soube seu nome direito, porque a gente logo se agregava e falava a linguagem uma da outra. Às vezes eu me empolgava ao contar alguma cena de amor, de filme ou da minha realidade, e a Eliana, com uma cara esperta, olhava vigilante para a porta, com receio de que Mami ouvisse alguma coisa. Ela se comportava como se já não fôssemos mulheres casadas e como se a tia ignorasse aquelas coisas que devia sentir no clima da casa daqueles dois namorados, o Lamarão e a Eliana.

Um dia construíram a ponte, não se viajou mais na catraia e, depois, também não teve mais o Ailton e o Lamarão.

Cortaram-se todas as pontes dos encontros e do querer bem. Ficaram apenas, num canto colorido da mente, com jeito de céu cor-de-rosa, como se fossem um cromo delicado, pequenas recordações, doces recordações, de um tempo que não volta mais.

*Déa Novaes é viúva do
Major-Aviador Ailton Lopes de Oliveira*

Um astro de nosso sistema é eclipsado parcial ou totalmente, quando deixa de ser visível em parte ou em sua totalidade para o observador terrestre; sob este aspecto os eclipses se manifestam de dois modos distintos, a saber: 1º) o astro não sendo luminoso deixa de ser visível uma vez que não é mais iluminado; 2º) o astro deixa de iluminar um segundo astro, pela interposição de um terceiro corpo opaco ou luminoso entre o primeiro e o observador.

Os eclipses da primeira categoria independem da posição do observador e são visíveis de todos os pontos da Terra que têm o astro acima do horizonte do observador, durante o intervalo de tempo em que ocorre o fenômeno; os da segunda espécie, ao contrário, dependem da posição do observador sobre a superfície terrestre e são de previsão mais complexa.

No primeiro grupo classificam-se os eclipses da Lua e dos satélites de alguns planetas; no segundo grupo, classificam-se os eclipses do Sol, as passagens dos planetas inferiores pelo disco solar, os fenômenos das ocultações dos planetas e das estrelas pela Lua, bem como os trânsitos dos satélites pela superfície iluminada de seus planetas.

Os eclipses da Lua e, principalmente, os do Sol, nos tempos passados, constituíam motivos de grande terror para a humanidade. A tradição relata o assombro e o medo terrível que avassalavam os povos durante a ocorrência dos eclipses, pela suposição de que esses fenômenos celestes anunciavam e eram mesmo portadores de grandes desgraças, arrastando consigo a peste, a guerra, a fome e outras calamidades, inclusive o próprio fim do mundo. Atualmente, a ciência astronômica está inteiramente de posse da previsão dos eclipses, prevendo-os e calculando-os com toda a exatidão, tornando-os um grande atrativo.

No mês de junho teremos dois fenômenos a observar: o eclipse parcial da Lua e o eclipse total do Sol, sendo que para observá-los, o observador do leste brasileiro deverá subtrair 03:00 horas da hora universal indicada.

Eclipse Parcial da Lua (15 de junho de 1992)

O começo da fase umbral será visível na América do Sul, América Central, nos Estados Unidos da América do Norte, exceto a Noroeste, Sudeste do Canadá, Antártica, a Leste do Oceano Pacífico Sul, no Extremo Oeste da Europa, África, exceto a Nordeste, e no Oceano Atlântico; o fim será visível na Nova Zelândia, Havaí, América do Sul, América Central, América do Norte, exceto no Alasca e ao Norte do Canadá, Antártica, Extremo Oeste da África, ao Sul do Oceano Pacífico, a Sudeste do Oceano Pacífico Norte e na maior parte do Oceano Atlântico, exceto a Nordeste.

Eclipse Total do Sol (30 de junho de 1992)

O eclipse começará às 09 horas e 51 minutos e terminará às 14 horas e 30 minutos. A fase total começará às 11 horas e 02 minutos e terminará às 13 horas e 19 minutos. O auge da fase total terá a

duração máxima de 05 minutos e 26 segundos.

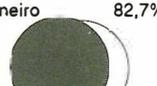
As ilustrações mostram como o fenômeno será observado em sua totalidade (Santa Vitória do Palmar e no Xuí) e, em algumas cidades brasileiras, na forma de eclipse parcial.

Cuidados para a observação do Sol ou dos eclipses solares: poderá ser improvisado um filtro com dois pedaços de filme fotográfico velados superpostos, para visão direta.

Obs.: A faixa da totalidade deste eclipse cairá sobre o Atlântico Sul, atingindo também parte do Sul do Brasil e o Uruguai.

Em Santa Vitória do Palmar a duração da totalidade será de 01 minuto e 50 segundos.

Eclipse do Sol (30/06/92)

| | |
|--|---|
| <p>Santa Vitória do Palmar 100%</p>  <p>08h00m54s,6 a = 03°00,0</p> | <p>Rio Grande 100%</p>  <p>08h00m06s,5 a = 05°00,0</p> |
| <p>Jaguarão 98,6%</p>  <p>07h59m50s,7 a = 04°00,0</p> | <p>Pelotas 97,7%</p>  <p>07h59m38s,6 a = 05°00,0</p> |
| <p>Porto Alegre 94,3%</p>  <p>07h58m42s,3 a = 06°00,0</p> | <p>Rio de Janeiro 82,7%</p>  <p>07h59m16s,7 a = 16°00,0</p> |
| <p>São Paulo 80,3%</p>  <p>07h56m22s,1 a = 13°00,0</p> | <p>Salvador 55,6%</p>  <p>07h58m34s,8 a = 25°00,0</p> |
| <p>Brasília 52,5%</p>  <p>07h49m56s,4 a = 14°00,0</p> | <p>Recife 43,3%</p>  <p>08h01m40s,4 a = 32°00,0</p> |
| <p>Fortaleza 25,4%</p>  <p>07h55m28s,8 a = 03°00,0</p> | <p>Belém 9,2%</p>  <p>07h45m29s,1 a = 20°00,0</p> |

Ronaldo Perseke é:
 Professor efetivo do Magistério Superior da Escola Naval
 Professor-Adjunto da UFRJ
 Astrônomo do Observatório do Valongo

Os Ultraleves Vão Bem?

L. N. Menezes

O fenômeno "ultraleve motorizado" (ULM) tomou uma amplitude tal, no transcurso destes últimos anos, que não é mais possível considerá-lo apenas um objeto de admiração e curiosidade. As implicações de caráter técnico, operacional, industrial e de segurança de vôo conduzem a uma nova postura que supera, de longe, aquela dimensão que nasceu com a aparição dos ULM: "Sem nos apercebermos, estaremos defronte de uma nova modalidade de aviação desportiva?"

Não resta dúvida de que os ULM não "se espalharam" nem "povoaram os céus" como era esperado, ou, pelo menos, como previam os analistas, os entusiastas, os espíritos audaciosos e pouco realistas...

Entretanto, e apesar disso, os ULM não adquiriram conotação de "fenômeno efêmero, tipo modismo que vem e passa" como alguns postularam... A bem da verdade, os ULM aí estão, resistindo às "moléstias de infância" e ocupando um lugar para ficar... agora com mais substância.

Parece - isso sim - que ultrapassaram seu primeiro estágio de amadurecimento (no Brasil, pelo menos), o que induz a considerar a modalidade esportiva com bastante seriedade e atenção. Estão bem longe de ser atingidas as quantidades de "aeronetas" inicialmente previstas pelos entusiastas eufóricos; mas nem por isso deve haver sentimento de frustração ou má interpretação.

Por ser um esporte novo, vibrante, apaixonante e envolvente, poderia até tombar e sucumbir, vítima de seu próprio sucesso. Como muito ocorre no Brasil.

Mas tal não aconteceu e não resta dúvida de que ainda há muito o que fazer e explorar, nesse domínio.

Levando em consideração todos os dados disponíveis no momento presente, os ULM não parecem ser um bom negócio (em termos de investimentos), nem uma aeronave fácil de dominar (em termos de operação), nem um objeto fácil de industrializar (em termos de busca de qualidade aeronáutica) e, muito menos, uma máquina simples para conservar disponível para o vôo (em termos de manutenção) ou até mesmo pouco onerosa (em termos de custo operacional). Entretanto, "continua vendendo bem", dizem os fabricantes!...

Seriam nossas conclusões um libelo contra os ULM?

Decididamente, não.

Com a experiência de alguns anos de vôo e observando a implantação de diversas escolas de pilotagem e clubes de ULM, já é possível concluir alguma coisa, de forma mais positiva...

No que tange à sua pilotagem, as horas de vôo acumuladas, os acidentes e os incidentes (muitos e totalmente indesculpáveis) permitem concluir que o manuseio dos ULM - apesar da cândida e complacente aparência - não dá muita margem a erros. Mesmo os pilotos (de avião) experimentados são unânimes em reconhecer as marginalidades das "maquininhas voadoras"... Com certeza, isso

não implica atribuir a elas nenhum sentido de periculosidade, mas confirma a necessidade de uma operação atenta, disciplinada e séria. Principalmente disciplinada por parte de todos os envolvidos!

No plano industrial, a qualidade do produto é algo que, mesmo procurado com desvelo e pertinácia, não tem sido fácil de obter. Uma das razões é que, por força de ser uma indústria na infância, o controle de qualidade na fabricação dos ULM não tem sido considerado como prioridade nº 1. O resultado é a não-conformidade com as normas de padrões de fabricação, em prejuízo dos operadores. No ângulo logístico, os serviços de após-venda (sobressalente e manutenção) deixam bastante a desejar. O que acontece é que o industrial de ULM ainda não se estruturou para o processo de atendimento ao cliente, após a saída da nave de suas oficinas, aspecto esse considerado dogma na indústria automobilística e aeronáutica... E o desagrado é geral.

No plano regulamentar/legal, cabe não esquecer a atitude das



autoridades aeronáuticas naquilo que tange a "criar um clima favorável para a disseminação e consolidação do esporte". Entendendo que a atividade ultralevista é uma manifestação de lazer e uma expressão de liberdades, de um certo modo características da vida da moderna sociedade, as autoridades de aviação civil e aerodesportiva racionalmente optaram por nova forma de

regulamentação. Agindo dessa maneira, as responsabilidades pela observância das regras elementares ficam concentradas e atribuídas aos construtores, às escolas de pilotagem, aos clubes e aos próprios operadores.

Com base nestas experiências, é possível antever a preparação e adoção de uma nova listagem de encargos que inclua as normas gerais e técnicas de homologação, os ensaios de vôo, o estabelecimento dos limites do envelope de vôo, os manuais de operação e manutenção etc, enfim, alguma forma de normalização e regulamentação. Mas que não seja "nem tanto ao mar, nem tanto à terra"... Em suma, algo adaptável, para ser lido entre as atuais linhas rígidas dos regulamentos.

Isto posto, seria ousado demais imaginar que está prestes a nascer uma categoria de "aerodesportismo leve", dissociada da categoria de aviação geral em termos de normas, regulamentos, equipamentos e "savoir faire"?

A Segurança na Operação: disciplina consciente

Como já dito, a onda das "maravilhosas máquinas voadoras" alastra-se, portanto, bem mais rapidamente do que o esperado, embora no Brasil bem mais lentamente do que no restante do mundo. Essa "onda" só foi possível graças às diversas conquistas tecnológicas derivadas da idade espacial por que passou a indústria: simplificação e popularização de cálculos de engenharia aeronáutica, aparecimento de minimotores, alargamento do horizonte de utilização de novos materiais (conjugados e compostos), popularização da mentalidade aeronáutica e do vôo livre etc. Tudo isso resultou no aparecimento de uma família de aeromóveis que, transportados nas costas de um homem, no teto de um carro ou em reboque, já chegaram a atingir, em vôo, altitudes de até 5 mil metros.

Considerando o baixo custo de compra do "kit", seu consumo de combustível (na categoria "miserável") e sua facilidade de operação, os ultraleves vêm tomando espaço no lazer do homem de hoje, antes ocupado pelos surfistas, homens-pipas e motoqueiros, e despertando atenção e atraindo interesse daqueles que são "jovens no coração..."

Durante o período de experimentação e de tomada de posição, os ultraleves não chegaram a propor nada de especial às autoridades aeronáuticas. Mesmo habitando o espaço aéreo. Entretanto, não só o número de relatórios de "quase-colisão" (entre aeronaves e "engenhocas voadoras"), como o próprio crescimento assustador da quantidade de semoventes aéreos (são mais de 30.000 nos EUA, mais 5.000 na Europa), compeliram a um tratamento específico do assunto.

Se a todo esse universo de problemas for acrescentada a expectativa de produção (e conseqüente entrada em serviço) de



mais de 30.000 UL no mundo, nos próximos cinco anos, fica fácil concluir que cumpre fixar regras e conceitos.

Assim, é imperativo que a habilidade e a consciência dos pilotos tenham alta prioridade. É fundamental e imperativo ter em mente que, por mais "leves" que sejam, essas máquinas foram concebidas e construídas para suportar esforços leves. Que são máquinas de vôo lento, para curtas distâncias e alturas de segurança, que odeiam ventos fortes e turbulência e que exigem habilidade de pilotagem.

Enfim, são "aves" de bom tempo, de céu limpo, ventos lhanos e de pilotos conscientemente disciplinados!...

Os ULM na Sede Campestre do CAer

No Clube de Aeronáutica, a atividade já comemorou 8 anos de vida com resultados tão marcantes que vale a pena assinalá-los:

Frota:
2 MX biplaces / 4 MX monoplaces
Horas voadas (totais): biplace (instrução): 3184 hs
Grande Total: 8018 hs
Pilotos formados: 259
Disponibilidade média de frota: 90%

*Instruções e vôos panorâmicos:
coordenar pelo Tel.: 325.5988
VENHA VOAR CONOSCO!*

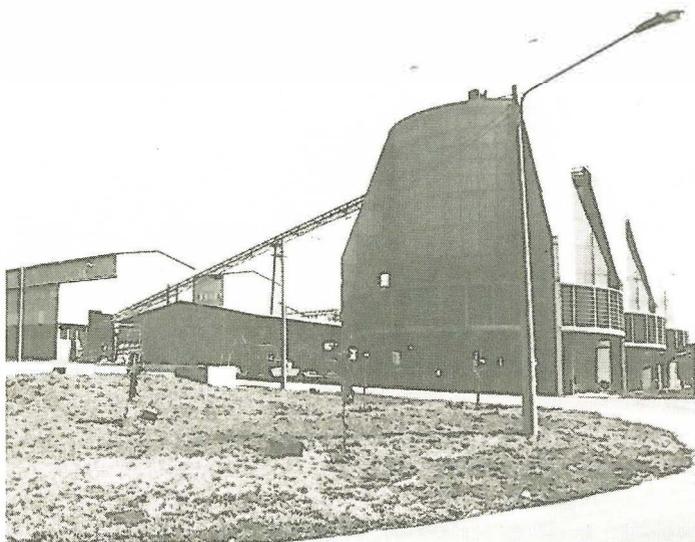
Lauro Ney Menezes é Maj. Brig. R/R

A Comlurb inaugura a maior usina de lixo da América do Sul

Maria Amélia Ozório e Lenora Moraes de Vasconcellos

Entra em funcionamento a maior usina de reciclagem e compostagem da América do Sul, a USINA DO CAJU. O lixo domiciliar e público do Município do Rio passa a ter um tratamento moderno, no que se refere ao seu destino final. Ocupando uma área de 100.000m² da antiga Praia do Retiro Saudoso, na Ponta do Caju, a Usina tem 9.336.79 m² de espaço construído e é rodeada por 10.000 m² de gramado e 150 árvores, entre elas flamboyants, amendoeiras e paus-ferro.

A Usina do Caju processa 1.120 t/dia, em média 70 t/hora,



Vista parcial da Usina de Tratamento de Lixo do Caju. À direita os três higienizadores destinados à fabricação do composto orgânico

em regime de dois turnos, de lixo do Centro, Zona Portuária, Rio Comprido, Catumbi, Santa Teresa, Tijuca, Andaraí, Grajaú, Vila Isabel e São Cristóvão. Vai produzir 500 t/dia de adubo orgânico, que será comercializa-do, e 145 t/dia de produtos recicláveis.

Construída pelo consórcio CASAN - Carioca Engenharia e Sanenge - em 18 meses (agosto/90 a fevereiro/92), a Usina conta com moderna tecnologia francesa que garante a execução, na mesma área, da reciclagem e da compostagem do lixo. Com esta obra de 23 milhões de dólares, custeada pela Prefeitura, o Rio reduz em 25% o lixo que hoje é levado para o Aterro Metropolitano de Gramacho, em Caxias.

Funcionamento da Usina

A Usina do Caju funciona com 490 profissionais, entre engenheiros, técnicos e garis. A limpeza interna e externa é feita por 288 homens.

O processamento do lixo começa com os caminhões coletores despejando o lixo nos silos e, em seguida, começa a distribuição através das esteiras rolantes. Ainda nas esteiras, o lixo passa pela catação automática, através de eletro-ímãs (para metais) e de aspiradores (para plástico e papel), além da catação manual, separando o material reciclável do lixo orgânico. Os recicláveis ficarão guardados em depósitos para serem vendidos às firmas particulares.

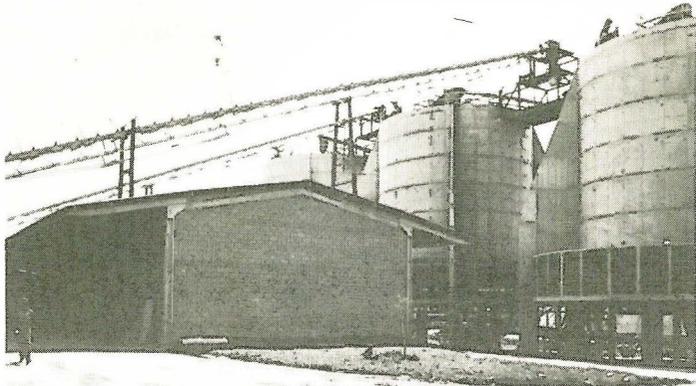
O que sobrou da catação segue para o triturador autógeno, uma espécie de tubo rotativo com lâminas na parte interna, que inicia o processo de degradação do lixo. O produto triturado segue para tratamento biológico, dentro dos higienizadores, que são equipamentos que confinam o lixo para beneficiamento em perfeitas condições de higiene, durante 4 dias. O produto final vai para o pátio de maturação, onde fica por 40 dias, sendo revolvido periodicamente. Este processo garante um composto orgânico livre de tudo que possa transmitir doenças, das ervas daninhas e de sementes, já pronto para comercialização.

Do pátio de maturação o adubo orgânico vai para peneiramento para separar o farelo, destinado às lavouras e o adubo médio e fino, para hortas e jardins. A USINA vai produzir 500 t/dia de adubo. Com ele fecha-se o ciclo ecológico, devolvendo, sob forma de adubo, o alimento produzido no campo e consumido na cidade.



Duas balanças para a pesagem do lixo na entrada da USINA. Cada uma tem capacidade para 60 toneladas

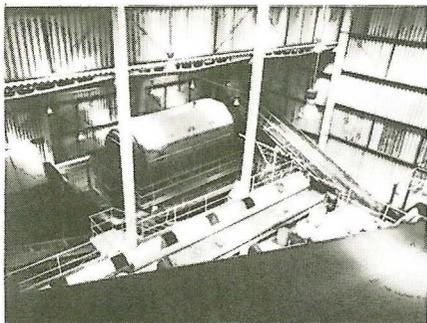
Entre a catação e os higienizadores fica o armazém de estocagem, cuja função é manter os produtos recicláveis perecíveis - papel, papelão e trapos - fora do sol e da chuva. A previsão da COMLURB é de recuperar 17 t de papel/dia, 24 t de papelão, 12



Depósito coberto de material reciclado

t de plástico firme, 39 t de plástico duro, 9 t de vidro, 18 t de trapos, 21 t de materiais ferrosos e 3 t de não ferrosos, somando-se 143 t por dia de material reciclável na cidade.

A USINA conta também com uma completa oficina mecânica destinada basicamente à manutenção e reparo de seus equipamentos. Ela dispõe de um almoxarifado próprio, ferramentaria, serralheria, equipamentos de solda, de usinagem de eixo e de todos os recursos necessários para produzir peças de reposição, feitas sob medida, e que não são encontradas no mercado.



Separador balístico onde o lixo é processado

Companhia quanto os de funcionários e visitantes. Os caminhões coletores passarão obrigatoriamente por balanças - em número de duas - com capacidade para 60 t cada uma.

O setor administrativo inclui um grupo de salas funcionais,

Espaço Externo da Usina

A entrada da Usina tem um controle rigoroso feito pelos Vigilantes, que identificam todos os carros, tanto da

edificações separadas para vestuário masculino e feminino, refeitório, museu e auditório, para atender com conforto e eficiência funcionários e visitantes.

A Usina do Caju é, sem dúvida, uma obra arrojada e que define bem o espírito de pioneirismo da Prefeitura do Rio de Janeiro. Não se pode negar, no entanto, que a cidade só estará livre dos aterros sanitários com a conclusão dos projetos do Prefeito Marcelo Allencar, que indicam a necessidade de construção de



Pátio de maturação do composto orgânico

mais três usinas de reciclagem e compostagem de lixo: a de Jacarepaguá, para 560 t/dia, já em fase de construção; a de Missões, para 2.000 t/dia, e a de Santa Cruz, para 1.120 t/dia.

Maria Amélia Ozório é Jornalista e Lenora Moraes de Vasconcelos é Gerente de Comunicação Social, ambas da COMLURB. Fotografias de Leonardo Santanna.

Andraus - 20 Anos Depois

Sylvio de Almeida Monteiro

Estava na Secretaria Estadual de Transportes, conversando com Ozires Silva, quando alguém entrou, dizendo que havia um grande incêndio no Centro da Cidade. Da janela dava para se ver a fumaça e mesmo os clarões das chamas. Logo apareceu um binóculo e um rádio.

Era o EDIFÍCIO ANDRAUS, na Avenida São João. Podia-se ver um grande número de pessoas no teto.

Pela maneira como o fogo crescia a cada instante, presumia-se que aquelas pessoas estavam virtualmente numa frigideira.

Pelo rádio informavam que o Centro estava totalmente congestionado e a ligação Norte-Sul, interrompida. Chegar a Congonhas era quase impossível ou pelo menos muito demorado.

Despedi-me do Ozires e fui para o Campo de Marte. No pátio, junto ao hangar da VOTEC, estava um H-300 com seu mecânico. Perguntei ao mecânico se o helicóptero estava disponível, sentando-me imediatamente no lado esquerdo. O rapaz muito espantado me olhou e disse:

“O senhor deve ser piloto, como é seu nome?”

Identifiquei-me dizendo:

“Avisar ao seu Diretor que estou levando este helicóptero para o local do incêndio”.

Já fui dando partida e o mecânico voltou com o sinal de Ok e me disse que o liquidômetro estava em pane, mas estava abastecido, com 2:30h de autonomia.

Decolei, cruzei a pista e pousei no pátio em frente à Torre de Marte.

Em instantes, chegamos helicópteros PP-MAB da Prefeitura e o PP-ENC do Governo do Estado. O MAB com o Ten.Cel. Hélio Abreu Fonseca e o ENC com o Cmte. Souza. Combinamos que o Souza deveria fazer um toque e arremetida para checar o piso. Não sabíamos como estavam as coisas lá por cima com tanto calor.

Como o ENC era o mais pesado, se ele pousasse, estaria tudo Ok para os outros. Assim foi feito. O Bell tocou, arremeteu e, após circular, fez um pouso completo e já

decolou lotado.

Nosso medo era acontecer pânico com uma correria sobre o helicóptero, com conseqüências mais trágicas ainda.

Ficou combinado também que as decolagens seriam o mais rápido possível, tráfego pela esquerda, e que se o aparelho que estivesse na final fosse atrasado pelo

*Na época,
24 de fevereiro de
1972, a imprensa
mundial registrou o
fato como o
“Maior resgate aéreo
por helicóptero do
mundo”*

anterior, já pousado, teria que arremeter.

Antes das 18 horas já havia dez helicópteros pousando no Andraus.

Instintivamente, o raio do circuito foi aumentando de tal forma que as arremetidas eram raras, mas sempre existiam.

Com o passar do tempo chegou-se a intervalos bem curtos entre uma decolagem e um pouso. Talvez 15 segundos entre dois helicópteros pequenos e 30 segundos quando o Bellzão estava pousado.

A reta final foi sempre difícil por causa da fumaça e do calor. Os aparelhos a turbina e os com motores de pistão tiveram seu desempenho bastante dificultado. Meu

H-300, para decolar, ou melhor dizendo, só decolava disparando as RPM.

Em volta do teto do Andraus, há um beiral de aproximadamente 80 centímetros que tinha de ser pulado e só isso já era difícil. Depois do pulo inicial, era enfiar o nariz para baixo fazendo curva à direita, descendo a Avenida São João para embalar. Na esquina da Ipiranga, curva à esquerda para então ganhar altura até a Rio Branco. Neste ponto já estava tudo Ok, era só seguir em frente para Marte.

Alguns helicópteros ficaram operando da Praça Princesa Isabel.

O pessoal oriundo da FAB preferiu o Campo de Marte. Embora o tempo de voo fosse 2 minutos maior, o atendimento médico era imediato. Em Marte ficou o T.Cel. Ivan Landi ajudando na coordenação e realmente ajudou muito.

Após os dois primeiros pousos senti a necessidade de alguém no prédio para ajudar a embarcar e amarrar o cinto dos feridos. Dois recrutas se apresentaram como voluntários. Nunca soube o nome deles, mas deixo aqui consignadas minha gratidão e minha admiração. Naquele momento havia muito fogo no local e tudo era ainda uma grande interrogação.

Nosso bom aliado foi o vento, não só por razões aerodinâmicas como também por deitar um pouco a fumaça.

Em meio a toda tensão, na reta final, já anoitecendo, tive momentos de relax ao ver subir verticalmente na proa do helicóptero uma caixa pegando fogo. Me lembrei da infância, das brincadeiras de “Galinha Preta”.

Anoitecia rapidamente, o mecânico da VOTEC me avisou que minha gasolina estava no fim. Peguei uma carona no FH-1100 do Walmyr Sayão e fui para Congonhas pegar o “meu” H-300 da Prefeitura.

Ao regressar para a área, chamei o Souza no VHF e perguntei: “Já está acabando?” A resposta me intrigou: “Tem ainda umas 150 pessoas.”

Não entendi, porque no último pouso antes da troca de helicópteros, só havia poucas pessoas. Mais tarde fiquei sabendo a

razão do aumento. Na confusão, fugindo do fogo dos andares inferiores, algumas pessoas, após atingirem o teto, fecharam uma porta de ferro que servia de acesso. Assim, aquelas 150 pessoas ficaram mais de 3 horas presas sem conseguir sair. Os bombeiros é que conseguiram arrombar a porta.

Começava tudo de novo! Agora com três complicadores: vento calmo, garoa e escuridão.

Com o teto muito baixo, as aproximações eram feitas, praticamente, na horizontal. Lembro de ter visto um Jet-Ranger, que parecia ser do Ayres, subir pela lateral do prédio fazendo curva ascendente para poder pousar.

Os feridos estavam como em estado de choque. Ficavam mudos a bordo. Mas não vi pânico. Só no começo, um pouco de confusão.

Depois que os Bombeiros comandados pelo Cel. Caldas chegaram, a coisa melhorou mais. Esse Bombeiro teve uma atuação brilhante. Excelente profissional, vibrador, valente, tornou-se grande companheiro que encontraríamos em outras jornadas (Joelma, Banco de Boston, etc.).

Só um sobrevivente teve uma atuação incorreta. Ao entrar no helicóptero, segurou a gola do meu paletó com força e fui assim até Marte. Era uma pessoa grande e forte. Um armário! Fiquei mais tarde conhecendo seu filho. Numa reunião social ele se aproximou e disse: "Se o senhor é piloto de helicóptero, com essa careca e esse bigode, certamente o senhor é a pessoa que salvou meu pai." Ele estava certo, mas não contei que seu pai tentou, no bom sentido, me enforcar.

Por volta das 10 da noite, na Rua Bento de Freitas, no Clube dos Artistas e dos Amigos das Artes de São Paulo, Fonseca, Gama, Landi, Monteiro conversavam tomando uns uísques. Nesse Clube, às sextas-feiras, devidamente autorizados por nossas

esposas, contribuíamos, modestamente, para o incremento das artes. Só então pude telefonar para casa, de onde saíra ao meio-dia para tratar de assuntos burocráticos na Secretaria de Transportes. Cheguei em casa meia-noite. Todos dormiam. Tudo calmo. Tudo vai bem, quando tudo acaba bem!

NOTA: Na época, 24 de fevereiro de 1972, a imprensa mundial registrou o fato como o "Maior resgate aéreo por helicóptero do mundo". Os Pilotos, Mecânicos e Bombeiros que participaram ativamente do salvamento receberam entre outros títulos e honrarias os seguintes:

Cidadão Paulistano

Medalha de Bravura da Cidade de São Paulo
Prêmio "Piloto do Ano" da Helicopter Association of America (Las Vegas)

Prêmio de Heroísmo pela Flight Safety Foundation (Washington)

A FAB esteve presente com os seguintes militares da reserva:

Ten. Cel. Av. RR Hélio Abreu Fonseca
Ten. Cel. Av. RR Telmo Torres Ayres
Ten. Cel. Av. RR Sylvio de Almeida Monteiro

Ten. Cel. Av. RR Ivan Landi
Cap. Av. RR José Fernando Portugal Motta (Presidente da Associação Brasileira de Helicópteros)

Sgt. Mec. RR Domingos Alziro

Sylvio de Almeida Monteiro é Ten. Cel. Av. RR

Cheque Estrela Itaú. Ou você tem, ou deveria ter.

Só quem tem o Cheque Estrela Itaú é cliente mais que especial. Cliente mais que preferencial. É Cliente Estrela Itaú. Por isso seu cheque tem garantia tão alta e atualizada. Basta apresentar seu Cartão Estrela que o Itaú garante o pagamento sem consulta nos estabelecimentos conveniados do país inteiro. E para valores mais elevados, uma simples consulta telefônica garante o Cheque Estrela Itaú. Dinheiro vivo para quem recebe e prestígio para quem usa, o Cheque Estrela Itaú é o mais bem-aceito, bem-vindo e bem-visto. É o cheque do Cliente Estrela Itaú. Ou você é Cliente Estrela Itaú, ou deveria ser.

O máximo que um cheque pode ser.

Disque Itaú: Serviço de Atendimento a Clientes.

São Paulo: (011) 37-4545 • Rio de Janeiro: (021) 276-2488

Outras localidades: (011) 800-8944 (ligação gratuita). De 2ª a 6ª, das 9 às 18 horas.

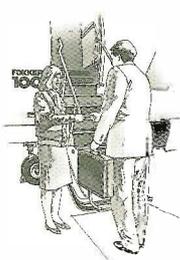


Declaração de Passageiro

No encerramento da primeira etapa de renovação da nossa frota, com a aquisição de mais um Fokker 100, com capacidade para 108 passageiros, achamos que chegou o momento de tornar público um compromisso que já vem fazendo parte da nossa filosofia de trabalho desde o princípio.

Nós achamos que uma viagem aérea não precisa nem deveria ser impessoal e fria. Impessoal a ponto de você se sentir simplesmente como um cartão de embarque. E fria a ponto de fazer um executivo se sentir como se não existisse.

1 Todo passageiro da TAM tem o direito de ir e vir. Cada vez mais e melhor.



Nós sabemos que seu tempo é pouco e caro. E que a comodidade é decisiva para você. E é por isso que a nossa preocupação com este item tão importante cresce a cada dia: ampliando nossa frota e oferecendo sempre cada vez mais opções de rotas e horários.

Para que você possa ir e vir cada vez mais e melhor.

2 Todo passageiro da TAM tem o direito de se sentir nas nuvens. Na terra ou no ar.

Para nós, uma viagem não é simplesmente um espaço de tempo entre uma decola-

gem e uma aterrissagem. A viagem pela TAM começa exatamente no momento em que você pensa em viajar. E quando você chega ao nosso balcão, já tem uma mostra em terra do tratamento que você tem no ar, com seu lugar marcado e ainda com opção de fumantes e não-fumantes.



3 Todo passageiro da TAM tem o direito de se sentir em casa, mesmo que esteja voando.

A bordo de um vôo da TAM, você vai se sentir realmente nas alturas. E desfrutar de um serviço de bordo que certamente vai fazer você afrouxar um pouco mais o cinto. Nós queremos que você sempre tenha uma refeição servida com cuidado e atenção.

TAM

Nós queremos voar cada vez mais alto. Por você.

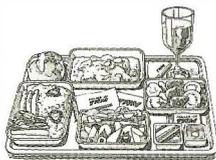
os Direitos do o da TAM.

Nós achamos que uma viagem de avião tem que ser mais humana do que isso. Nós ainda não somos uma das grandes. E é exatamente por isso que podemos assumir esse grande compromisso. O compromisso de fazer de cada viagem uma experiência tão agradável que você vai querer repetir. Porque nós queremos voar cada vez mais alto. Por você.



Comandante Rolim Adolfo Amaro

Além de jornais para cada um dos passageiros em nossos principais vôos. Tudo para que você saboreie o vôo do princípio ao fim.



4 Todo passageiro da TAM tem o direito de transformar sua viagem a negócios em lazer e sua viagem a lazer num grande negócio.

Existe diferença de classe na TAM. E a diferença é que você sempre viaja de primeira classe. Só isso já é um grande negócio. Ou, se quiser, um grande lazer. E para essa

viagem ficar melhor ainda, a TAM aceita todos os cartões de crédito. Em todas as nossas rotas.

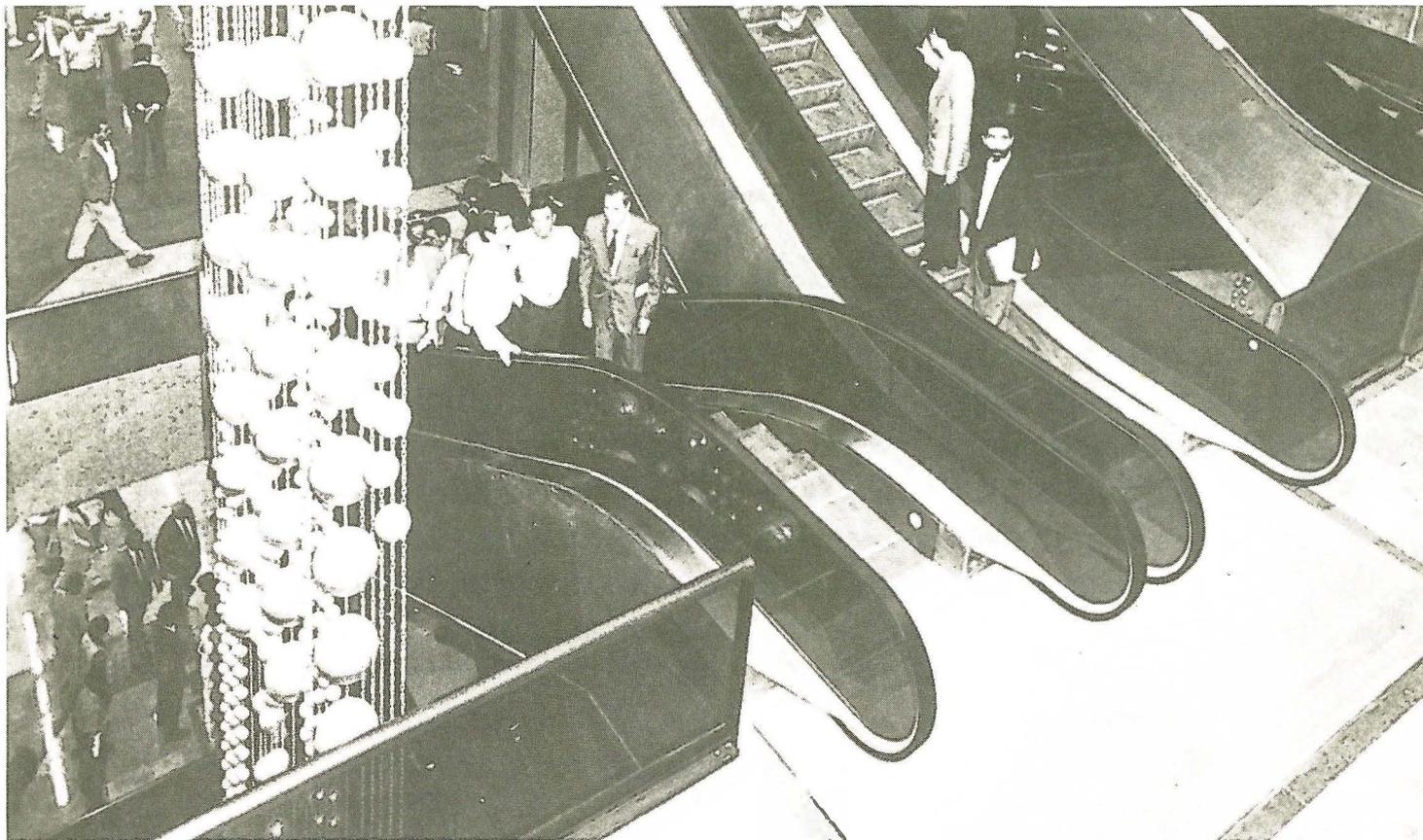
5 Todo passageiro da TAM tem liberdade de escolha.

Nós sabemos que não somos a única empresa aérea com que você pode voar. Você tem outras escolhas. É um direito seu. Mas nós temos que fazer de tudo para que você nos escolha cada vez mais. Para ser sua companhia. Isso significa investir sempre em gente, equipamento e manutenção. Significa abrir cada vez

mais e maiores opções. E o mais importante de tudo: ouvir a sua opinião. Porque nós achamos que você tem o direito de voar mais alto.



Collor Visita as Obras de Ampliação do Aeroporto do Rio



O Presidente Collor inicia sua visita ao Aeroporto utilizando o novo conjunto de escadas rolantes

O Presidente da República, Fernando Collor de Mello, visitou as obras de ampliação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, em companhia do Ministro da Aeronáutica, Ten. Brig. Sócrates da Costa Monteiro, do Governador do Estado do Rio, Leonel Brizola, do Vice-Prefeito Roberto D'Ávila e do Presidente da INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, Theodósio Pereira da Silva.

O Presidente Collor chegou ao pátio de estacionamento de aeronaves do Aeroporto Internacional de helicóptero, depois de visitar a Linha Vermelha, e após ser recepcionado no Salão Nobre do Aeroporto, seguiu de ônibus para o Terminal de Passageiros, onde, nos últimos 12 meses, obras civis foram realizadas para modernização e ampliação.

O Presidente Collor percorreu os pontos mais importantes do Terminal, que tem agora novas cores e maior amplitude. O Terminal cresceu 25 por cento, e os salões de embarque foram ampliados de forma a dar mais conforto aos passageiros. Novos balcões de aceitação de passageiros foram também instalados e agora o seu número total é de 104, o que significa um aumento de cerca de 30 por cento.

Durante a visita o Presidente da INFRAERO entregou ao

Presidente Collor uma placa comemorativa do evento, enfatizando que foram necessários cuidados especiais durante a execução das obras para evitar transtornos aos passageiros, pois o complexo aeroportuário continuou em plena operação.

A Ampliação

O Rio de Janeiro tem, a partir de agora, um Aeroporto Internacional muito diferente daquele que foi inaugurado há mais de 15 anos e que já viu passar por suas portas cerca de 96 milhões de passageiros. A modernização pela qual o atual Terminal de Passageiros acaba de passar, principalmente com a construção de uma circulação vertical, com 16 conjuntos de escadas rolantes, criou uma entrada monumental, que começa no estacionamento de automóveis e termina no terceiro andar, num centro comercial, revolucionando o sistema de aeroportos brasileiros.

A ampliação do Aeroporto Internacional do Rio constitui um investimento de mais de 60 milhões de dólares, que inclui, além das obras civis, novos equipamentos. Um novo sistema de informação ao público, com televisores coloridos, ainda sendo montado, estará totalmente pronto antes da realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - Rio 92,

em junho próximo.

Maior Conforto para os Passageiros

Espaços mais amplos, novas cores, ambiente elegante, escadas rolantes, conforto e segurança fazem parte do novo visual do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, ao término das obras de modernização e ampliação.

A partir de hoje, mesmo com os elevadores e escadas convencionais à disposição nos locais tradicionais, o público usuário e visitantes poderão se utilizar de um novo conjunto de escadas rolantes, que liga todos os andares do Terminal de Passageiros. No primeiro pavimento, nível de desembarque, surge uma nova facilidade para os passageiros que chegam de vôos internacionais ou domésticos e têm como destino outros estados. O despacho de sua bagagem será feito no mesmo pavimento, num novo conjunto de balcões de check-in (15 ao todo) preparados especialmente para isso. Daí, o passageiro ficará livre de suas malas e poderá passear livremente pelo terminal. Uma nova sinalização informativa também surge, mais clara e luminosa, para uma melhor orientação.

Também novas cores marcam os aspectos do Aeroporto. Tons vermelhos, azuis e verdes definem as novas áreas internas e externas do AIRJ. A cor facilita ainda mais ao passageiro identificar a sua localização ou seu destino dentro do terminal.

No terceiro andar, o centro comercial também foi ampliado e surge um novo shopping atualizado, moderno, com quiosques, butikues e tudo o mais de que o usuário necessita. Há também um novo bar, tipo americano, em conjunto com o Restaurante Demoiselle.

Os serviços de imigração (Polícia Federal) e de alfândega, nas áreas internacionais, oferecem agora maior comodidade aos passageiros. Outras facilidades foram também postas em prática pelas autoridades governamentais, em favor da rapidez no atendimento dos que chegam ou partem do Rio de Janeiro.

As áreas internas, onde ficam os salões de pré-embarque, no segundo andar, também ganharam mais espaço para o conforto dos passageiros. Enquanto esperam a hora de partir, podem também subir ao 3º andar, onde encontrarão as lojas francas, destinadas às compras de última hora, também remodeladas e distribuídas por diversos pontos. Telefones, correios, bares, restaurantes, jornais e revistas estão à disposição.

As novas salas de atendimento especiais, ou salas VIPs, agora com visão para o pátio de estacionamento de aeronaves, permitem uma bela vista de parte da Cidade do Rio de Janeiro. Os passageiros terão acesso a essas novas salas, localizadas no 3º andar, enquanto aguardam a hora da partida.



O Presidente Collor percorre os pontos mais importantes do Terminal de Passageiros

Psicologia na Aeronáutica faz 25 anos

A Psicologia, ciência que estuda o comportamento humano, completou, no dia 14 de março de 1992, vinte e cinco anos de serviço prestado ao Ministério da Aeronáutica.

São anos de muitas lutas, estudos, pesquisas, auto-desenvolvimento e, sobretudo, dedicação e profissionalismo.

O início da Psicologia como atividade regular na Aeronáutica remonta ao ano de 1967, quando foi autorizado o funcionamento de um Serviço de Seleção e Orientação Psicológica (SESO), na então Diretoria de Ensino da Aeronáutica.

Hoje, no Ministério da Aeronáutica, a Psicologia desenvolvida pelo Instituto de Psicologia da Aeronáutica se firma como instrumento eficiente e eficaz de crescimento e de desenvolvimento na política de administração do pessoal, de apoio psicoterapêutico na área clínica e hospitalar, de aprimoramento do processo ensino-aprendizagem, de acompanhamento, avaliação e capacitação dos Recursos Humanos, de intervenção nas relações estruturais das Organizações, e de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos.

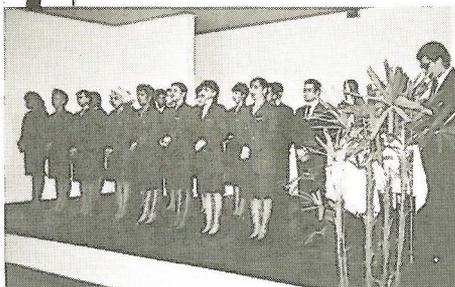
Aviação comercial recebe novos comissários de voo

A escola de aviação EWM - Aviation Ground School, de São Paulo, formou nova turma de comissários de voo, que passarão a exercer essa atividade profissional a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo nacionais e também do Exterior.

Essa sexta turma de comissários é constituída de 24 alunos, 9 homens e 15 mulheres. Antes de iniciar o curso propriamente dito, que tem a duração de cinco meses, todos passaram por uma pré-seleção disputada por cerca de 300 candidatos. Nessa fase são realizadas entrevistas pessoais e, caso sejam preenchidas as exigências impostas pelas empresas aéreas, como idade, altura, peso, aparência e apresentação pessoal, os candidatos são submetidos a exames médicos na Policlínica da Aeronáutica, em São Paulo.

O curso de comissários de voo da EWM abrange uma série de matérias técnicas, como meteorologia, performance de aeronaves, conhecimentos médicos de emergência, como primeiros socorros, obstetrícia etc., relações humanas e muitas outras, culminando com provas práticas de

sobrevivência no mar, combate a incêndios e procedimentos de emergência em avião.



TASA e o Dia Meteorológico Mundial

Desde 1961, a 23 de março é celebrado o Dia Meteorológico Mundial, para comemorar a entrada em vigor, em 1950, do convênio que transformou a Organização Meteorológica Internacional (entidade não governamental) na Organização Meteorológica Mundial (entidade intergovernamental). Esta última estabeleceu a estrutura de cooperação internacional em Meteorologia e Hidrologia Operacional, que vem proporcionando benefícios a todos os países membros.

A cada ano é selecionado um tema específico para dar enfoque às celebrações e que chama a atenção sobre algum aspecto importante da Meteorologia e da Hidrologia Operacional. O tema das comemorações de 1992 é "Serviços Meteorológicos e Climáticos para um Desenvolvimento Sustentado". Este tema enfatiza o papel da OMM e de seus membros, através de seus Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais, em apoio ao desenvolvimento econômico e social, bem como as suas atividades relativas à proteção do meio ambiente.

A Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (TASA), empresa de proteção ao voo que presta serviços de meteorologia à comunidade aeronáutica civil, nacional e internacional, participa das comemorações relativas à data com a exibição de um filme sobre meteorologia, no auditório da empresa.

Com 150 Meteorologistas e Observadores Meteorológicos, a TASA está presente em todo o território nacional, operando importantes aeroportos, como o de Guarulhos, em São Paulo, e Centros Meteorológicos de Aeródromos, como o do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (CMA-1), que é responsável pelas previsões de tempo para a aviação civil e militar, pela emissão de aviso de condições meteorológicas perigosas à navegação aérea e engloba também o Centro Meteorológico de Vigilância (CMV), que tem por objetivo manter permanente monitoramento do tempo, 24 horas por dia, na região de voo onde está localizado.

Reforma de Escola

A Escola Estadual de Primeiro e Segundo Grau Marechal-do-Ar Eduardo Gomes sofreu, durante o período de férias escolares, reforma de grande porte em todas as suas instalações, colocando-a em plenas condições para o início do ano letivo de 92.

As reformas foram patrocinadas pela Prefeitura Municipal do Guarujá, por solicitação da Base Aérea de Santos.

A Escola Eduardo Gomes é mantida pelo Estado, em prédio do Ministério da Aeronáutica. Possui cerca de 1.700 alunos, distribuídos em três períodos letivos, atendendo a comunidade local e, prioritariamente, os dependentes de militares da BAST. Tida como escola modelo da Região, possui duas classes especiais para 30 deficientes mentais, duas classes para 20 deficientes auditivos e, em convênio com o IAC, mantém um curso de formação de mecânicos de aeronaves, criado em 1978. Os 30 alunos do curso de manutenção realizam estágio no 1º/11º Grupo de Aviação e são especializados em manutenção de helicópteros.



II Concurso TASA de Fotografia

Uma exposição, um calendário ecológico e excelentes prêmios coroaram o sucesso do II Concurso TASA de Fotografia, promovido pelo Centro de Comunicação Social da empresa e dirigido a todos os funcionários.

Patrocinado pela TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S.A.), com apoio do Hipermercado Bon Marché, o concurso teve como tema a Ecologia e recebeu 59 inscrições vindas de Bauru, Guarulhos, Ji-Paraná, Londrina, Manaus, Porto Velho e Rio de Janeiro.

A grande vencedora, com a foto "A natureza em pranto", foi Maureen Leone Porto, Controladora de Tráfego Aéreo do Grupamento TASA Guarulhos. Ela recebeu, além do prêmio oferecido pela TASA, um kit da Fuji Film contendo máquina fotográfica, flash, filme, maleta térmica, boné, camiseta e toalha, oferecidos pelo Bon Marché.

Também foram premiados os funcionários Agostinho Mendes Marien, segundo colocado com a foto "O coração ecológico do Pantanal", e Guaraci Iara Prado, terceira colocada com a foto "Todos os segmentos da natureza devem estar juntos".

A cerimônia de entrega dos prêmios teve a participação de quase todos os concorrentes lotados na Sede da empresa. O evento foi prestigiado pelo Presidente e Diretores da TASA e pelo Gerente de Departamento do Bon Marché, Luiz Braz Giroto, que fizeram a entrega dos prêmios.

Após a premiação, o Presidente da TASA, Aluysio Leite Cesarino, falou sobre a importância da ecologia para uma melhor qualidade de vida e sobre a conscientização da nossa comunidade às vésperas da Conferência Internacional de Ecologia e Meio Ambiente - a RIO 92, que será realizada em junho no Rio de Janeiro.

No dia 20 de março, foi inaugurada uma exposição, no saguão de entrada do Hipermercado Bon Marché, das 36 melhores fotografias selecionadas pelo júri. Entre essas, o júri escolheu as 12 melhores para a composição do calendário da TASA de 1992, que será distribuído a todos os funcionários.

Premiado o candidato a piloto mais aplicado do país

Jovem, bom porte físico, Christian Hartmann (17) leva nome de vencedor. O sobrenome vem do pai, Paulo Rodolpho que, como ele, é apaixonado pela aviação e hoje comanda jatos Boeing 747, na Varig.

Com apenas 16 anos, Christian inscreveu-se no curso teórico da aviação da escola EWM - Aviation Ground School, em São Paulo, para obter a licença de piloto privado (PP), passo inicial para quem deseja vir a pilotar um dia os aviões de grande porte na aviação comercial brasileira. O curso teórico, com duração de quatro meses e aulas diárias, envolve inúmeras disciplinas técnicas, como navegação, meteorologia, regulamentos, etc. e exige muito empenho e dedicação dos alunos. Das 322 horas de carga horária imposta pelo currículo, Christian esteve ausente apenas 3 horas e meia "para voar em companhia do meu pai", explica.

Ao final de quatro meses de intensa dedicação, viria a grande surpresa: ele não apenas obtivera o primeiro lugar entre os seus colegas da EWM, como também, com média 9,7, entre os candidatos a piloto privado, inscritos em todo o país nos exames de classificação aplicados pelo Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica. Como prêmio pela excepcional média alcançada, recebeu do Aeroclube do Rio de Janeiro uma bolsa de estudos, para completar as horas de voo necessárias para chegar ao brevê de piloto. O problema é que Christian vive com os pais em São Paulo e está iniciando o 3º ano colegial, depois de haver prestado o vestibular de Física na Universidade de São Paulo - USP e haver passado.

A etapa seguinte, que é alcançar a licença de piloto comercial, está bem encaminhada depois que a direção da EWM de São Paulo garantiu uma bolsa de estudos, completamente gratuita. "É o primeiro caso em 12 anos de escola, em que o aluno recebe uma bolsa nessas condições", comentou o comandante Felipe Wagner, diretor da EWM, justificando o entusiasmo pela capacidade de aplicação do seu aluno Christian Hartmann.

Assistência Médica Integrada

Mais uma iniciativa da atual administração chega a você, na forma de assistência à sua saúde e a de sua família.

Foi firmado, em março de 1992, o convênio com a GOLDEN CROSS.

Através dele, o seu atendimento médico e hospitalar estará assegurado, com o respaldo do Clube de Aeronáutica.

E mais! No período de lançamento e pelo prazo de 90 (noventa) dias a contar daquela data, você estará isento de carência, usufruindo - se necessário - de imediato da assistência que este Convênio lhe propicia.

E não é só isto! Se você reside no extremo norte ou extremo sul do país, está sendo alcançado por este benefício. Em conseqüência, procure o Representante Golden Cross em sua cidade ou o Departamento Beneficente do Clube de Aeronáutica, no Rio de Janeiro, e informe-se a respeito.



Reunião do Conselho

O Conselho Deliberativo tomou as seguintes resoluções na reunião de 11 de fevereiro de 1992:

I - Aprovou as novas bases de cálculo para mensalidades dos sócios do Clube, com vigência a partir de 01 de fevereiro de 92. A indenização passou a ser de 3% do soldo de 2º Tenente, para os sócios efetivos, e 5% para os sócios contribuintes.

II - Homologou a nova diretoria da CHICAER (Caixa Imobiliária do Clube de Aeronáutica).

III - Aprovou a dispensa da jóia para sócios efetivos no período de 15 de fevereiro a 15 de maio de 1992.

IV - Acolheu as informações prestadas pelo Presidente sobre a real situação do Clube, em 14 de janeiro de 1992, que causaram profundo interesse no Plenário. Ao mesmo tempo, determinou a remessa ao Conselho de relatórios periódicos sobre a evolução dessa situação.

CHICAER

Brevemente, estaremos oferecendo aos associados da CHICAER serviços de corretagem na área de compra e venda de imóveis.

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

Este serviço terá por fim atender prioritariamente aos Militares em movimentação que, neste período, necessitam de uma solução rápida e segura para esse tipo de problema.

Por fim, cumpre-nos informar aos senhores associados, que esta atividade, prevista no regulamento da CHICAER, objetivará produzir receita destinada à constituição de um fundo para aquisição de terreno, visando lançamentos de futuros empreendimentos.

Informações:

Rua Santa Luzia, 651 - 4º andar
Cep 20 030 - Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (021) 220-8252

Visita ao Prefeito

O Presidente do Clube de Aeronáutica visitou o Sr. Prefeito Marcelo Allencar, no Centro Administrativo do Rio de Janeiro.

Na ocasião, o Maj. Brig. Octávio Monteiro de Araújo participou a S. Ex.^a a sua posse na Presidência do Clube de Aeronáutica, abordou alguns temas de interesse comum que preocupam a sua gestão e convidou o Sr. Prefeito para uma visita à Sede Social e Campestre, entregando-lhe convites para algumas das festividades programadas no Clube de Aeronáutica.

Comissão Interclubes

A Comissão Interclubes tem se reunido semanalmente para discutir assuntos de interesse comum da família militar. Os presidentes dos três clubes de Oficiais das F.A. participam uma vez por mês dessas reuniões, quando estabelecem, po consenso, diretrizes quanto às atividades a serem desenvolvidas. O Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj. Brig. Octávio Monteiro de Araújo, determinou a constituição de uma subcomissão no Clube de Aeronáutica, para estudar a viabilidade da criação de um sistema securitário supletivo para os militares. A contratação de uma empresa especializada no assunto também esta sendo analisada. Outras atividades ainda desenvolvidas são:

- * Os problemas da pensão militar
- * As propostas do "Emendão" (Artigos 40 e 42 da Constituição Federal)
- * Remuneração face à perda do poder aquisitivo dos militares.



Visita do Presidente da COMLURB

A convite do Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj. Brig. Octávio Monteiro de Araújo, esteve em visita à Sede Social o Dr. Ivan Lagrotta, Presidente da COMLURB, acompanhado da Gerente de Comunicação Social, Lenora Vasconcellos.

O Dr. Lagrotta ofereceu ao Brig. Araújo a miniatura de uma carrocinha de lixo, trabalho artesanal dos operários da fábrica de equipamentos e símbolo da atividade desenvolvida pela COMLURB, recebendo do clube um quadro fotográfico.

A visita do Dr. Lagrotta encerrou-se após almoço no restaurante do Clube, oferecido pelo Brig. Araújo, com participação de toda a diretoria.

Despedindo-se, o Presidente da COMLURB convidou o Brig. Araújo para conhecer as instalações da nova Usina de Lixo, no Caju, recebendo também convite do Presidente do Clube para uma visita à Sede Campestre, na Barra da Tijuca.

Maj. Brig. Araújo e Dr. Ivan Lagrotta, Presidente da COMLURB

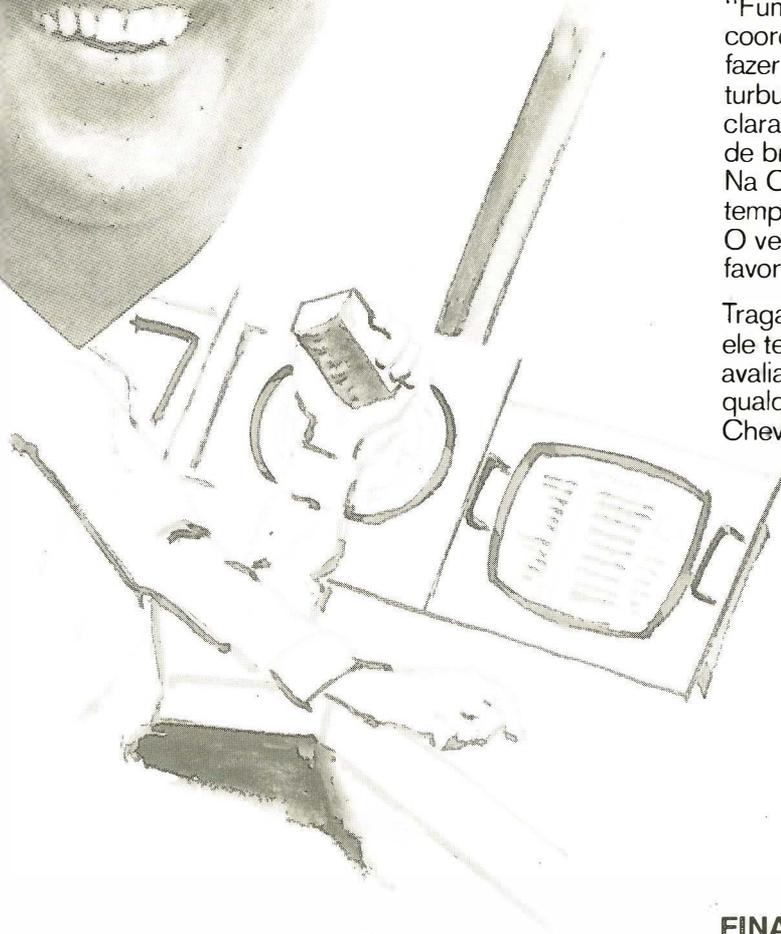


**A melhor rota
para você ter o
carro do momento:**

Chevrolet 92 da Cipan.

Da torre de controle da Cipan, Cruz, o "Fumaça", dá as coordenadas para você fazer um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan, é sempre tempo de bons negócios. O vento sopra a seu favor.

Traga seu carro usado, ele terá a melhor avaliação na troca por qualquer modelo da linha Chevrolet 92.



**Monza
Kadett
Ipanema
Chevette
Opala
Diplomata
Comodoro
Chevy 500
Pick-up.**

**FINANCIAMENTO DIRETO
DA FÁBRICA - BANCO GM**

CIPAN
PROFISSIONAIS CUIDANDO DO SEU CHEVROLET

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

COOPCAR

Clube da Aeronáutica, escolheu a Cipan para atender com exclusividade seus associados

Questionando a Aeronáutica Militar

Carlos Anibal Pyles Patto

Questiona-se, cada vez mais, a finalidade e organização das Forças Armadas. São recentes as declarações de autoridades norte-americanas propondo substituir as Forças Armadas dos países em desenvolvimento por uma "Força Internacional de Paz". Jornalistas, políticos, professores, economistas e militares também vêm se pronunciando a respeito, na imprensa nacional, com diferentes opiniões. Um alega baixa probabilidade de conflito, outro alerta para conflito iminente; um sugere diminuição de efetivos e maior profissionalização, outro propõe manter o "status quo"; um quer empregar as Forças Armadas no desenvolvimento, outro as quer restritas à segurança. A maioria, porém, parece concordar com a destinação de "...defender a Pátria em caso de necessidade..." ou "...fazer guerra, se necessário for..."

Mas é no meio aeronáutico que tenho ouvido a maioria dos questionamentos:

"Poucos são os companheiros capazes de explicitar, corretamente, a missão da Força Aérea Brasileira e do Ministério da Aeronáutica";

"Ministério é estrutura política, não condizente com a instituição militar";

"O gerenciamento da aviação civil e da infra-estrutura aeroportuária não são atividades militares";

"Há um Grande Comando na área operacional e quatro na área logística, o que confere maior prestígio e poder à atividade-meio, em detrimento da atividade-fim";

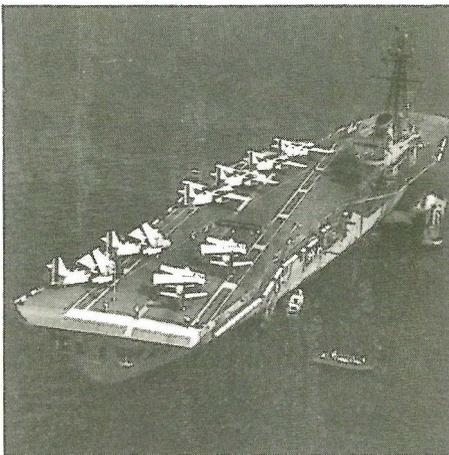
"A alguns causa espécie a "Estrutura Militar de Guerra", por pressupor uma "Estrutura Militar de Paz";

"Atuamos em projetos e programas não militares, como no trabalho desenvolvido com menores, em algumas de nossas organizações";

"Nossas instalações não são diferenciadas das do meio civil, quanto a quesitos de funcionalidade, robustez, segurança e manutenção. O mesmo ocorre com nosso mobiliário";

"É maior a utilização de uniformes "burocráticos" (7º A e B), em detrimento dos "de combate" (marcação de voo e uniforme de campanha)";

"Falta de entusiasmo no trabalho do dia-a-dia e até mesmo em manobras e



exercícios";

"O planejamento e a execução de exercícios e manobras são morosos"; e

"faltam informações sobre inimigos em potencial".

Temos um problema, que assim pode ser enunciado:

"A missão, a estrutura, o preparo e o emprego do Poder Aeroespacial não atendem às necessidades e às restrições decorrentes da atual conjuntura nacional e internacional."

Esse problema é diariamente abordado no trabalho, nas refeições, nas reuniões sociais. Eis algumas dessas abordagens:

"A missão de uma Força Aérea não comporta palavras como "desenvolvimento". Aliás, crêem alguns que não comporta muitas palavras. Há que ser sucinta e expressiva, de fácil entendimento e memorização. Plagiando o norte-americano, diria que deve ser algo em torno de "voar, combater e vencer";

"Pensar uma nova estrutura militar aeronáutica é pensar a Força, e não o Ministério";

"A nova Força deve comportar

somente dois grandes comandos - o Comando Operacional e o Comando Logístico";

"Esses comandos devem ser estruturados em poucos níveis, para permitir a necessária agilidade";

"A racionalização da estrutura requer troca de quantidade por qualidade. Mais valem poucas Organizações administrativas ou operacionais bem montadas e bem equipadas que muitas que não atendem os quesitos mínimos de funcionalidade e segurança.";

"O voo nos diferencia. Na impossibilidade de dispor de muitos aviões de primeira linha, há que se dispor de muitos treinadores de baixo custo operacional"; e

"a missão deve orientar a atividade de todos, em todos os níveis e setores."

Enfim, já estamos participando - informalmente, na maioria das vezes. É necessário formalizar essa participação e ampliar o debate em torno do assunto, que requer, sem dúvida, uma análise mais profunda e abrangente. Há que se definir melhor o problema e chegar solução, antes que alguém imponha uma solução.

Carlos Anibal Pyles Patto é T. Cel. Av.





ESTE MOTOR AERONÁUTICO VAI VOAR DE UM LADO PARA OUTRO PARA SER REVISADO OU VAI DIRETO PARA A CELMA.

Existem muitas empresas de revisão de motores. E muitas outras de reparo de peças. Isto quer dizer que seu motor é desmontado e suas peças ficam voando de um lado para outro para serem reparadas de acordo com as mais altas exigências do mercado. Isto quer dizer também mais custo. Menor benefício. A Celma é uma empresa brasileira. Aliás, a maior empresa de revisão de motores e reparo de peças aeronáuticas da América Latina. São mais de 30 anos de tecnologia avançada, a serviço da revisão dos motores e acessórios aeronáuticos mais sofisticados e do reparo de suas peças com os mais modernos processos tecnológicos. Tudo num só lugar. Por um custo muito menor. E com a autorização e recomendação dos próprios fabricantes dos motores e a homologação do DEPAAC (Departamento de Aviação Civil) e da F.A.A. (Federal Aviation Administration).

CELMA

Rua Alice Hervé, 356 - Petrópolis - Rio de Janeiro
Tels.: (0242) 42-5562 / 43-4962 - Fax: (0242) 42-3684
Telex: 212-1271 / 213-4822



SE VOCÊ QUER TER UM PILOTO QUE NÃO BRINCA EM SERVIÇO, DÊ PRA ELE ESTE VÍDEOGAME.

O melhor recurso de uma aeronave é um piloto bem treinado. Por isso, a Líder representa no Brasil a FlightSafety, o maior e mais avançado complexo de treinamento de pessoal aeronáutico do mundo. O treinamento da FlightSafety é baseado em quarenta anos de experiência. São mais de 30.000 pilotos e técnicos de manutenção treinados a cada ano para corporações, empresas aéreas, agências militares e governamentais, em uma rede de 36 centros



de aprendizagem nos Estados Unidos, Canadá e Europa. A FlightSafety possui hoje mais de 120 simuladores de voo, equipados com as últimas inovações da tecnologia. Frente a frente com o perigo, o piloto vai treinar sua perícia em situações geradas por computador, aprendendo a solucionar cada uma delas. Faça como as companhias aéreas importantes de todo o mundo. Confie seus pilotos e técnicos à competência da FlightSafety. É só falar com a Líder.

FlightSafety
international

Av. Santa Rosa, 123 - Pampulha
CEP 31270 - Belo Horizonte - MG
Falar com Sr. Américo Rincon
Tels. 448-4617 - 448-4700

 **LÍDER**

JMM

Edison Brandão Guimarães

No final deste milênio, paira sobre a humanidade uma terrível ameaça, a AIDS.

É o mais grave problema de Saúde Pública da atualidade. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), até março de 1992 foi registrado oficialmente em 164 países um total de 484.148 casos de AIDS, o que representa um aumento de 37.467 casos em apenas três meses. Segundo as novas estatísticas, os EE.U.U. da América do Norte continuam liderando a lista de casos de AIDS, com 213.641 pessoas afetadas, vindo a seguir Uganda (30.100 casos), Tanzânia (27.396) e Zaire (14.762). Segundo a OMS, entre 10 e 12 milhões de pessoas são portadoras do vírus HIV, número que aumenta diariamente em 5 mil casos. Ninguém se recuperou, até hoje, da doença e os casos vêm se multiplicando em progressão geométrica a cada ano. A preocupação agora é que a AIDS - pandemia - se alastre além dos homossexuais e outros grupos de alto risco (drogados endovenosos com agulhas comunitárias, hemofílicos, receptores de sangue e derivados, homens e mulheres heterossexuais com múltiplos parceiros) e atinja a toda a humanidade.

Por essa razão a AIDS é motivo de alarme internacional. O potencial destruidor desta doença é uma das piores catástrofes que o homem já presenciou. A pessoa contaminada torna-se contaminante para o resto da sua vida. Daí a dificuldade da Saúde Pública controlar a difusão.

É uma doença sexualmente transmissível. O vírus é transmitido pelo sangue e outros fluidos do organismo. A transfusão de sangue contaminado e seus derivados é seguramente um meio de contrair a doença. Ela pode ser transmitida pelo sêmen, especialmente pelo coito anal que provoque sangramento; desta maneira o vírus penetra na corrente sanguínea. Os bissexuais coabitando indistintamente,

indiferentemente com homossexuais e horizontais, encarregam-se da difusão desse mal para o sexo feminino e deste sexo para os heterossexuais.

A África Central, é quase certo, foi o seu berço, tendo o macaco verde como seu hospedeiro. O sangue de 200 destes macacos foram examinados e constatou-

*A doença
e os casos vêm
se multiplicando
em progressão
geométrica
a cada ano*

se que 70% deles estavam contaminados com um vírus semelhante ao que produz a AIDS nos seres humanos. Este vírus passou despercebido por vários anos, silencioso, matando perversamente. Somente em 1980 - 1981, o Dr. Michael S. Gottlieb da Universidade da Califórnia, em Los Angeles, diagnosticou vários casos de pneumonia produzida pelo PNEUMOCYSTIS CARINII (PCP) em homossexuais. Pacientes emagrecidos, fatigados, febris, com enfartamento ganglionar, suores noturnos, diarreia, sarcoma de Kaposi, e que evoluíam inexoravelmente para a morte. O Dr. Gottlieb rotulou esta infecção pulmonar, produzida pelo

PNEUMOCYSTIS CARINII, de infecção oportunista, porque os pacientes apresentavam seu sistema imunológico muito deprimido, semelhante a pacientes portadores de câncer em estágio terminal ou transplantados de órgãos, em uso de imunossuppressores. O Dr. Gottlieb suspeitou estar à frente de uma nova entidade nosológica e assim tomou a iniciativa de enviar suas observações para o CDC (Center for Disease Control) em Atlanta - Georgia - USA.

No mesmo período, independentemente do Dr. Gottlieb, o Dr. Alvim Friedman Kien, da Universidade de Nova York - Medical Center - USA, também se deparou com um paciente homossexual, jovem, com sarcoma de Kaposi, emagrecido, com enfartamento ganglionar, febril, suores noturnos, diarreia, que evoluiu para a morte. O Dr. Alvim também enviou suas observações para o CDC. Em junho de 1981 o CDC publicou em seu boletim um artigo sobre esta estranha doença - AIDS (Acquired Immune Deficiency Syndrome).

Mais cedo do que se pensava o vírus da AIDS foi descoberto. Em maio de 1983, um grupo de cientistas do Departamento de Oncologia Viral do Instituto Pasteur de Paris - liderados pelo Dr. Luc Montagnier - publicou o resultado de suas pesquisas sobre a evidência de um novo vírus, que tudo indicava se tratar do vírus da AIDS. Logo após o Dr. Robert Gallo, do Instituto Nacional do Câncer em Bethesda, Maryland - USA, anunciou conclusivamente que seu grupo havia identificado o vírus da AIDS e o reproduziu em grande quantidade. Embora os pacientes da AIDS ainda não se possam beneficiar plenamente desta descoberta Franco - Americana no seu tratamento, os pesquisadores já podem compreender seu mecanismo de ação (sua patogenia), isto é, como se dá a destruição do sistema

imunológico do paciente. Assim, quando o vírus penetra na corrente sanguínea ataca os Linfócitos T, bloqueando sua capacidade de identificar as substâncias estranhas ao organismo, inibindo sua capacidade de produzir anticorpos e de ativar e multiplicar várias espécies de outras células. Os Linfócitos assim infectados

*Os ARC
(AIDS Related
Complex) são
contaminados e
contaminantes
e num período
de 5 anos desen-
volvem a doença*

não mais executam suas funções de combater as infecções. Eles - Linfócitos T - se transformam em verdadeiras fábricas de vírus, e circulam livremente na corrente sanguínea, contaminando outras células, destruindo-as, e assim sucessivamente. O vírus da AIDS possui um único componente genético, tendo por isso a capacidade de se reproduzir milhões de vezes mais rápido que qualquer outro vírus.

Esta é a explicação por que a AIDS é uma doença tão devastadora e se espalha de uma maneira tão galopante.

Nem todos os infectados com o vírus da AIDS desenvolvem de imediato a síndrome fatal. Eles não possuem nenhum sintoma ou apenas sintomas mínimos, porém continuam contaminantes. São ELISA (Enzyme Linked Immunosorbent) positivos. Outros grupos apresentam leve depressão do sistema imunológico, com sintomas e sinais que incluem mal-estar geral, perda de peso, febre e enfartamento ganglionar. Sem diarreia, sem sarcoma de Kaposi. Estes grupos são classificados como Pré-AIDS ou Pára-AIDS (ARC) ELISA POSITIVOS. Segundo o Dr. James Curran do CDC, os ARC (AIDS Related Complex) são contaminados e contaminantes, e num período de 5 anos desenvolvem a doença.

O resultado imediato e mais importante do isolamento do vírus da AIDS - Franco-Americano - foi o desenvolvimento do teste sanguíneo - ELISA - que atesta se a pessoa foi contaminada pelo vírus. O teste se baseia nos estudos da estrutura química da proteína virótica e possibilita identificar a presença de anticorpos do vírus no sangue da pessoa examinada. Quando o teste ELISA é positivo, para confirmação e maior certeza da presença do vírus, podemos ainda utilizar o teste sorológico mais sofisticado e de técnica mais prolongada.

Para um rastreamento geral da população quanto à AIDS, utilizamos o teste ELISA, que dá uma confiabilidade de 99,8%; somente nos casos duvidosos utilizamos o teste WESTERN-BLOT.

Este fato - o teste ELISA e WESTERN-BLOT - foi um marco na batalha contra a disseminação da AIDS. Através deles podemos bloquear os doadores de sangue - ELISA POSITIVOS. Nos Estados Unidos cerca de 2% dos casos de AIDS eram contaminados através de transfusões de

sangue e produtos derivados, como fator de coagulação usados nos hemofílicos.

Enquanto isso, clínicos e pesquisadores estão trabalhando com o vírus, com o objetivo de desenvolver uma vacina para prevenir sua difusão e drogas para tratar os

*O vírus da AIDS
possui um único
componente
genético, tendo por
isso a capacidade
de se reproduzir
milhões de vezes
mais rápido
que qualquer
outro vírus.*

infectados. Mas o vírus é um formidável adversário. Ele se reproduz rapidamente, com mutações frequentes. Os cientistas estão agora voltados para segmentos da sua estrutura proteica, que não apresenta tantas mutações, na esperança de produzir uma vacina que se mostre efetiva contra algumas sepas do vírus. Para os mais otimistas, este desiderato levará pelo menos

5 anos.

Na profilaxia e prevenção da AIDS, a Saúde Pública mundial está se utilizando de todos os setores de informação; programas educacionais estão sendo produzidos, para atingir a todas as camadas da população, a respeito da gravidade da doença e de como evitá-la. O papel da

*O tratamento
da AIDS baseado
em terapia imuno-
positiva
conseguiu
diminuir
significativamente
a taxa de
mortalidade dos
pacientes*

mídia mundial é de capital importância, explicando pelos periódicos e revistas a importância da limitação de parceiros, de métodos preventivos e profiláticos, como o uso da camisinha nas relações sexuais. A utilização do rádio, maior meio de difusão de idéias nos lugares mais isolados do mundo, a televisão, filmes, os

seminários, as palestras etc, são de vital importância para uma divulgação consciente. Uma boa imagem vale por mil palavras.

O progresso no tratamento da AIDS ainda é frustrante. Algumas substâncias antiviróticas potentes estão sendo testadas. Um parece diminuir a velocidade de reprodução do vírus, pelo menos temporariamente. Entre estas drogas estão:

HPA 23 - composto desenvolvido no Instituto Pasteur de Paris; SURAMIN - originalmente utilizado para tratar a doença do sono; FOSCARNET - testado atualmente no Canadá e Suécia; AZT - a droga mais eficiente atualmente empregada.

O tratamento da AIDS baseado em terapia imuno-positiva conseguiu diminuir significativamente a taxa de mortalidade dos pacientes, de acordo com testes realizados durante 55 semanas, em 219 pessoas, em hospitais de Los Angeles e São Francisco. A técnica foi desenvolvida por pesquisadores da Universidade de Cambridge, na Inglaterra. "Ela apresenta resultados muito melhores do que os obtidos com o AZT, sem efeitos tóxicos colaterais", disse o professor Abraham Karpas, diretor-assistente de pesquisa do Departamento de Hematologia de Cambridge. A técnica consiste na retirada de plasma sanguíneo de pessoas infectadas com o vírus da AIDS, mas que ainda não desenvolveram a doença. O sangue é tratado com o Bitapropiolacton, que mata todos os vírus nele existentes, inclusive o HIV. Depois de mortos os vírus, o plasma, com seus anticorpos, está pronto para ser usado em transfusões em aidéticos. Ao final de 55 semanas, a taxa de sobrevivência entre os que se submeteram a transfusões integrais foi de 67%. O sangue destes pacientes registrou um número bem maior de células T e menor quantidade de uma substância chamada Beta 2 Microglobina,

geralmente associada com a deterioração da saúde. O Dr. Karpas salientou que outro aspecto altamente positivo da terapia refere-se à qualidade de vida dos pacientes tratados, com a redução no número de infecções oportunistas e diminuição do número de dias em hospitais. No caso de pacientes em estágios iniciais da doença, os benefícios foram muito maiores. Há exemplo de

*A técnica
consiste na
retirada de
plasma sanguíneo
de pessoas
infectadas com
o vírus da AIDS,
mas que ainda
não desenvolveram
a doença*

remissão clínica, ou seja, de desaparecimento dos sintomas da AIDS. A explicação que se dá para tal resultado é que o sangue das pessoas HIV Positivas, mas ainda sem a manifestação da doença, apresenta um maior número de Linfócitos

T, justamente porque o organismo está se mobilizando ao máximo para se defender do ataque do vírus. Essa capacidade vai sendo perdida progressivamente, com o avanço da doença. A transfusão, com o tratamento químico posterior, permite eliminar o HIV e reforçar as defesas do organismo do doente que recebe a doação.

Assim vai surgindo, aos poucos, uma luz no final do túnel e se vislumbra uma tênue esperança para os portadores do vírus da AIDS, este terrível mal que, com muita propriedade, é considerado a Doença do Século.

LISTA DE DEFINIÇÕES

- 1- Adenopatia - doença dos gânglios linfáticos.
- 2- Aidético - pessoa HIV-positiva, com os sintomas manifestos.
- 3- AIDS - Acquired Immune Deficiency Syndrome. Sigla inglesa, adotada pelos brasileiros, para designar a doença.
- 4- Anticorpos - substâncias sintetizadas pelo organismo para neutralizar os antígenos e facilitar sua eliminação pelos macrófagos. Os anticorpos fazem parte das defesas imunológicas do organismo, contra a intrusão de corpos estranhos.
- Os anticorpos anti-HIV são produzidos pelo antígeno do vírus da AIDS.
- 5- ARC - AIDS Related Complex - termo americano para designar a pré-AIDS. Designa manifestações patológicas de uma forma de infecção pelo HIV pendente à AIDS.
- 6- AZT - Azidotimidine - é o medicamento antiviral mais utilizado atualmente contra o HIV.
- 7- Camisinha - preservativo, geralmente de borracha, para ser colocado no órgão masculino ou feminino durante o ato sexual, a fim de evitar contaminação.
- 8- CDC - Center for Disease Control em

Atlanta - Georgia - USA - Reagrupa todas as informações epidemiológicas e médicas nos USA. Foi o primeiro a assinalar, em 1980, o surgimento da AIDS.

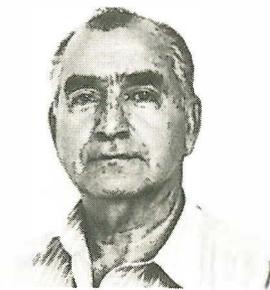
9- DST - doença sexualmente transmissível contraída por contato sexual. A AIDS é uma DST.

*Assim vai
surgindo,
aos poucos,
uma luz no final do
túnel e se vislumbra
uma tênue
esperança para os
portadores do
vírus da AIDS*

- 10- ELISA - Enzyme Linked Immunosorbent Assay - Método clássico para detectar a presença de anticorpos no sangue, base do teste sorológico de infecções pelo vírus da AIDS.
- 11- HIV - Human Immunodeficiency Virus - designação internacional do vírus da AIDS.
- 12- HTL - Human T Lymphotropic Virus - antiga designação americana do HIV.
- 13- Imunológico (Sistema) - conjunto de

medidas de que a pessoa dispõe para lutar contra as agressões externas (vírus, bactérias, fungos, parasitas etc...)

- 14- Kaposi - (Sarcoma de) - tumor maligno composto de placas e nódulos vermelho violáceo, sobre a pele; em casos mais graves, pode atingir numerosos órgãos internos.
- 15- LAV - Lymphadenopathy Associated Virus - antiga designação do HIV.
- 16- Pandemia - extensão de uma epidemia à totalidade de uma população, de um país, de um continente ou, mesmo, a toda a humanidade.
- 17- Pneumocystis Carinii - protozoário; freqüentemente é o agente etimológico de um dos tipos de infecção pulmonar oportunista - a pneumocistose.
- 18- Soro positivo - teste que revela a presença de anticorpos no sangue de uma pessoa contaminada pelo HIV. Toda pessoa que tiver um teste positivo é potencialmente transmissora da doença por seu sangue ou pelo contato sexual. Um soro positivo não é necessariamente um doente.
- 19- SIDA - designação da AIDS, adotada em Portugal e na França.
- 20- SIDA/AIDS - sigla em português/inglês para designar a doença.
- 21- Western-Blot - teste sorológico sofisticado que permite detectar anticorpos, anti-HIV no sangue. Técnica mais prolongada e difícil que o teste ELISA. Utilizado para confirmar o ELISA.



*Edison Brandão Guimarães é
Maj. Brig. Méd. R/R.*

MD-11 A Nova Vedete da Frota Alitalia

Desde o dia 17 de dezembro um novo vôo non-stop Roma-Buenos Aires está em funcionamento operado pelo MD-11, que foi batizado com o nome de Giuseppe Verdi. O design interno é do estilista italiano Giorgio Armani, que utiliza dez diversas gradações de cinza-azul, desde a tonalidade mais clara da cabine de pilotagem até aquela mais intensa dos diversos ambientes da aeronave.

No total a Alitalia (entre compras e opções) passará a contar com 13 MD-11, que farão parte de sua frota até o final de 1995. Os próximos MD-11 já têm nomes escolhidos. A Alitalia adotou os nomes dos grandes compositores italianos. Além de Giuseppe Verdi, Giacomo Puccini, Gioacchino Rossini, Niccolò Paganini, Antonio Vivaldi e Pietro Mascagni.

O total de investimentos em aeronaves, cerca de 4.500 bilhões de liras, prevê a compra de 57 novas aeronaves, entre 1992 e 1995, que somarão para a Alitalia um total de 165 aeronaves até o final de 1995.

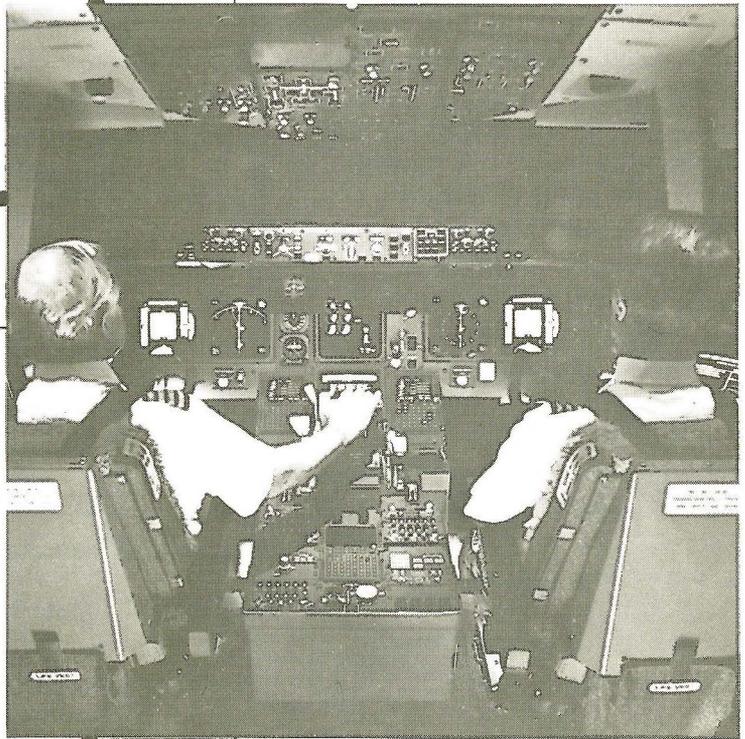
Somente neste ano, chegarão para a Alitalia 18 novos equipamentos, entre os quais 3 MD-11. Um ritmo de entrega que equivale a cerca de um avião e meio por mês.

Testes do Boeing 777

O Cap. John Cashman, piloto chefe do Boeing 777, à esquerda na foto, realiza um vôo de teste no simulador do maior birreator do mundo.

O 777 é o primeiro avião produzido pela Boeing a usar controle de vôo "fly-by-wire". Nesse sistema, os computadores do avião recebem as instruções do piloto, transmitindo diretamente aos atuadores dos controles.

A filosofia da Boeing é diferente da de outros fabricantes. A Boeing acredita ser fundamental que o piloto, utilizando a ajuda dos computadores, voe de fato o avião.



TAM Investe US\$ 8,5 Milhões em Novo Jato

Aterissou em Congonhas, o mais novo jato executivo da TAM - Táxi Aéreo Marília. Trata-se de um Citation III adquirido pelo sistema de leasing da companhia norte-americana Cessna. O investimento chega a US\$ 8,5 milhões, além do custo das peças sobressalentes que acompanham o avião.

O novo Citation vem integrar a frota da TAM, que atualmente conta com 12 aeronaves, sendo 3 Citation I, modelo com capacidade para 6 passageiros, autonomia de 2.460 km e velocidade de 650 km/h; 4 Citation II, para 8 passageiros, capazes de voar a 750 km/h, alcançando 2.960 quilômetros, e 4 Citation III, também para 8 passageiros, mas voando a velocidade igual a de Boeing, 900 km/h, e podendo cobrir distâncias de até 4.680 km, além de serem extremamente confortáveis.



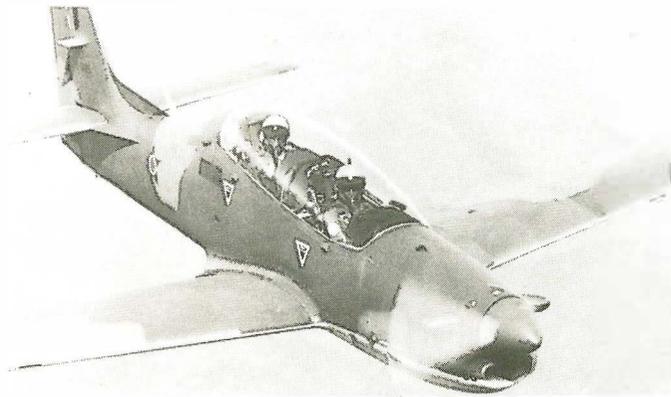
Venda de 80 Tucano para a França foi a Maior da EMBRAER em 91.

A Força Aérea Francesa assinou a notificação da encomenda de 80 aeronaves EMB-312 Tucano para treinamento militar, encerrando um período de negociações que durou mais de cinco anos. O aparelho estava oficialmente aceito desde julho de 1990, quando o Ministério da Defesa do governo francês determinou a preparação da documentação oficial e incluiu a verba no orçamento para os próximos anos.

A primeira etapa do acordo de fornecimento do Tucano prevê a entrega de dois protótipos modificados para atender aos requisitos franceses. Essas modificações incluem a adoção de aviônica de origem francesa, freio aerodinâmico e reforço estrutural para aumentar a vida útil do aparelho para 10.000 horas de voo. O desempenho do EMB-312F, código designativo da versão francesa, permanecerá inalterado com relação à atual versão em produção.

Os Tucano vão substituir gradualmente os já antigos Fouga-Magister da Força Aérea Francesa e ficarão sediados nas bases aéreas de Salon-de-Provence e de Mont-de-Marsan para o treinamento básico dos pilotos franceses. O objetivo do Alto Comando da L'Armée de L'Air é dispor, até dezembro de 1994, de 50 aeronaves Tucano para a formação da primeira turma de cadetes treinados na nova aeronave. A primeira entrega está prevista para o início de 1993, devendo o contrato ser concluído em 1997 com a entrega do octagésimo avião.

Um dos maiores sucessos de venda da Embraer e líder em sua categoria, o EMB-312 Tucano já tem 641 unidades comercializadas e 446 exemplares entregues às forças aéreas de treze países, incluindo o Brasil.



Caças Russos Serão Atração da 3ª Fenaero, em Blumenau

Blumenau - No período de 26 a 31 de maio próximo, Blumenau (SC) será transformada na capital brasileira da aeronáutica. Trata-se da realização da 3ª Fenaero - Feira Nacional de Aviação, que acontecerá no Centro de Convenções do Teatro Carlos Gomes, deste município. Terá caráter internacional por receber expositores de diversos países, como Polônia, Canadá, Estados Unidos e a CEI - Comunidade dos Estados Independentes, ex-União Soviética.

Uma das principais atrações será, justamente, a presença da empresa Treze - Indústria, Comércio e Serviços Aeronáuticos, representante dos construtores russos, inclusive da Mikqyan Moscow Engineering Works, fabricante da famosa aeronave de guerra MIG, considerada um dos melhores caças do mundo.

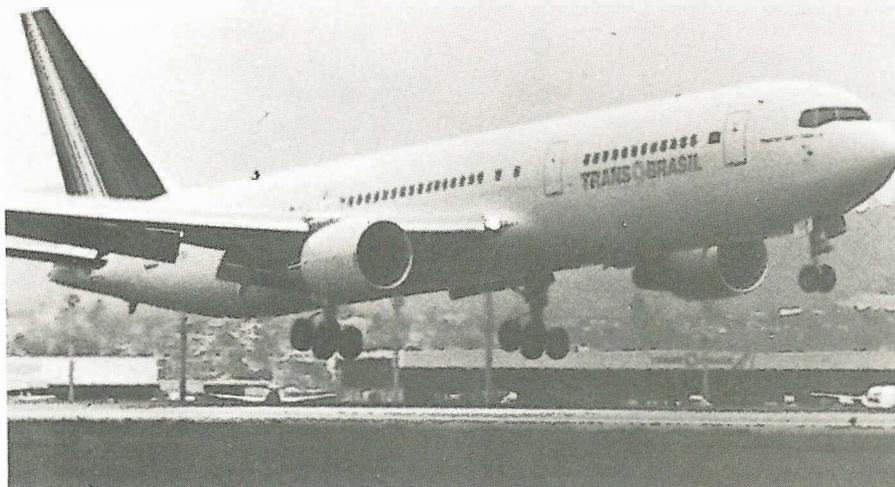
Segundo o presidente da empresa brasileira, Francisco Dambrós, com o fim da guerra fria, a CEI se constitui numa importante parceira da aviação civil do Brasil e da América do Sul. No estande da Treze estarão em exposição os mais modernos aparelhos do mercado aeronáutico, tanto brasileiro quanto russo, inclusive alguns aviões e helicópteros, que deverão se constituir na grande novidade da feira.

A Fenaero, segundo os organizadores, é uma grande oportunidade para que empresários do setor aeronáutico conheçam os lançamentos e realizem excelentes negócios. A exemplo de anos anteriores, a Feira promete ser um sucesso de público e de volume de negócios.

TRANSBRASIL Recebe o Seu Terceiro "WIDEBOEING" 767-300-ER

A TRANSBRASIL acaba de receber o seu terceiro "WIDEBOEING" 767-300-ER, com capacidade para 208 passageiros e autonomia para 13 horas de voo, que se junta às duas aeronaves do mesmo tipo que já operam os vôos internacionais da companhia para ORLANDO/MIAMI e para WASHINGTON/NEW YORK.

Com esse mesmo modelo de avião, a TRANSBRASIL irá operar a nova linha para VIENA, cujo início está previsto, em princípio, para o mês de maio e que será o trampolim para MOSCOU, onde pretende chegar em 1993.



Central de Reservas: Pionerismo Líder

A Líder Táxi Aéreo S/A colocou em operação o seu mais novo serviço - A Central de Reservas de Táxi Aéreo.

A Central atende pelos telefones DDG - Discagem direta gratuita (031) 800.0315 para todo o Brasil e 441.0315 exclusivo para Belo Horizonte.

Equipada com os mais avançados recursos de informatização e automação e operada por uma equipe exclusiva de funcionários treinada para atender às negociações de fretamento, a Central de Reservas Líder proporciona ao cliente um atendimento mais ágil e qualificado, ao concentrar num só local as negociações anteriormente feitas em cada filial da Líder, isoladamente.

Todo fretamento de aeronaves executivas de qualquer categoria, inclusive o serviço de ambulância aérea, podem ser negociados através desta Central.



EMB-120 Brasília: Três Homologações, 447 Vendas

Lançado em meados da década de 80, para atender às necessidades das empresas de transporte aéreo regional, especialmente nos Estados Unidos, o EMB-120 Brasília continua, ainda hoje, vendendo bem. Até 9 de março de 1992, o modelo tinha, em seus registros, um total de 447 encomendas, entre pedidos firmes e opções, com 246 unidades entregues em todo o mundo.

O Brasília é um turboélice pressurizado de nova geração, propulsionado por dois motores Pratt & Whitney Canada, de 1.800 shp cada, com capacidade para transportar confortavelmente até 30 passageiros, em cabine com 7.0 psi de pressurização.

O modelo foi despachado para os seguintes operadores e países: Air Midwest, Atlantic Southeast Airlines, Comair, Skywest, Texas Air e WestAir, nos Estados Unidos; Ematec, de Angola; Air Aruba, em Aruba; Flight West, na Austrália; Delta Air Transport, na Bélgica; Força Aérea e Rio Sul, no Brasil; Ontario Express, no Canadá; Transportes Aéreos de Cabo Verde, em Cabo Verde; CSE e Esquel, na Grã-Bretanha; Compagnie Air Littoral e TAT, na França; DLT, na Alemanha; Luxair, em Luxemburgo e, finalmente, Norsk Air, na Noruega.

Os Estados Unidos são, de longe, os maiores clientes do Brasília, com 219 pedidos firmes e 82 opções, seguidos da França com 13 pedidos, Alemanha com 12, Bélgica com 10, Brasil com 9 e Canadá com 8.

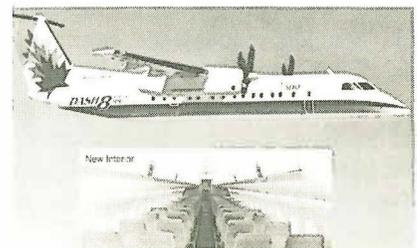


4º DASH 8-300 Na TABA

A Taba, Transportes Aéreos da Bacia Amazônica, deverá receber ainda no 1º semestre de 1992, seu 4º Dash 8-300.

O Dash 8-300 é uma versão alongada do consagrado Dash 8-100.

A série 300 oferece uma soberba combinação de conforto, velocidade, economia e confiabilidade.



Governo Canadense Compra 100 Helicópteros Bell 412 HP Twin

O Ministério de Defesa Canadense anunciou a compra de 100 helicópteros Bell 412 HP Twin para o Programa Tático de Transporte Utilitário em Helicópteros das Forças Armadas Canadenses.

Esta é a maior compra de aeronaves Bell pelo Governo Canadense desde que a Bell inaugurou a fábrica de Mirabel em Quebec, Canadá.

As aeronaves 412 HP, embora montadas em Mirabel, receberão conteúdo significativo de peças, componentes dinâmicos de voo e transmissões, da fábrica de Fort Worth, Texas.

Segundo o Presidente da Bell, Webb Joiner, com a aquisição dos helicópteros 412, as Forças Armadas Canadenses receberão os melhores e mais confiáveis helicópteros biturbinados, para uso militar, disponíveis no mundo.

No Brasil, a Bell Helicopter Textron Inc., fabricante do Bell 412 HP Twin, é representada pela Líder Taxi Aéreo S.A.

Boeing Recebe Primeira Encomenda da Tchecoslovaquia

CSA, Companhia Nacional da Tchecoslovaquia, realizou sua primeira encomenda a Boeing: cinco 737-500, avaliados em 160 milhões, incluindo suprimento e treinamento.

Tendo atingido o índice de confiabilidade em termos mundiais, de 99.15%, o 737 é o jato mais popular da aviação comercial, com encomendas superiores a 2950 unidades.

Os 737-500 da CSA terão capacidade para transportar, em uma configuração de classe mixta, 111 passageiros.

Até agora, 155 clientes encomendaram 2957 jatos da família 737.

Brasil Central Amplia Vôos, Cria Rotas e Reduz o Preço da Passagem

Com a substituição dos Bandeirante pelos Caravan, a companhia aérea, do Grupo TAM, amplia horários de voo e adota novas rotas na região Norte, que ainda ganha com a redução do preço da passagem.

A partir de abril, uma boa notícia aguarda os usuários da Brasil Central (BR). A empresa trocou a frota de 13 Bandeirante por 19 Caravan, que vêm com rádio navegação e piloto automático digitais, além do sistema GPS de navegação por satélite, que permite o pouso em qualquer tipo de pista, desde que conhecidas as coordenadas.

Com oito assentos (sete a menos que o Bandeirante), o Caravan, fabricado pela norte-americana Cessna, é o avião ideal para vôos diretos nas rotas com menor número de passageiros, eliminando a necessidade de escalas. O resultado são tarifas mais econômicas, calculadas sobre a quilometragem ponto-a-ponto, e uma redução de 50% nos custos operacionais.

A Brasil Central programou para os Estados de Tocantins, Pará, Goiás e Mato Grosso nada menos que cinquenta horários de vôos, com cidades servidas de uma a três vezes ao dia, de acordo com a demanda, num sistema de alta frequência, proporcionando conexões diárias com São Paulo, Belo Horizonte e Belém. Para se ter uma idéia do conforto, o passageiro que embarcar em qualquer localidade chegará a Belém em 2 horas e meia. Caso se dirija às regiões Sudeste ou Sul, o limite de tempo não ultrapassará 5 horas.

Outra novidade é a inauguração da linha Imperatriz/Belém, com até 4 vôos diários. Atendendo a pedidos das populações locais, as cidades de São Félix do Xingu e Xingua, ambas no Pará, passam a fazer parte das rotas operadas pela Brasil Central, assim com a cidade de Vila Rica (MS).



Coluna de Aviação faz 35 Anos

O Jornalista Ivan Martins Vianna foi homenageado pela de Havilland e TABA com um almoço realizado no dia 06 de abril, pelos 35 anos de sua coluna "Aviação" no Jornal Estado de Minas.

Compareceram ao almoço jornalistas do Rio e de Belo Horizonte, familiares do Sr. Ivan e dirigentes da TABA.

Na foto, Ivan Martins Vianna durante a visita ao Dash 8-300, em que foi recepcionado por Alexandre Gibson, Diretor da TABA.



Boeing Elogia Acordo Sobre Subsídios

Um acordo preliminar sobre subsídios para aeronaves comerciais, firmado em Bruxelas por negociadores americanos e europeus no dia 2 de abril, foi considerado como um "significativo passo à frente" pelo vice-presidente de planejamento e desenvolvimento internacional da Boeing, Lawrence W. Clarkson.

Com base nos dados que temos, o acordo é um grande passo na direção da solução dos problemas relativos a subsídios.

"Trata-se de um notável progresso nas relações entre os fabricantes americanos e europeus no mercado de aeronaves comerciais," disse Clarkson.

*É isso aí bicho...
A vida virando lixo
Sem ter ninguém pra varrer;
Os rios estão secando,
Os mares se envenenando
E eu nada posso fazer.*

*É isso aí moço...
A vida agora é um poço
De lama e poluição;
Nossas matas se perdendo,
A lavoura está morrendo
É triste a situação.*

*É isso aí cara...
A vida virando tara
De sexo e ambição;
Assaltos, morte, terror,
Crianças pobres de amor
Por falta de proteção.*

*É isso aí mano...
O bem entrou pelo cano
E o mal da televisão;
Campeia pornografia,
Bangue-bangue noite e dia
Irmão fuzilando irmão.*

*É isso aí meu chapa...
Carinho agora é no tapa,
Na briga, no empurrão;
Honestidade é burrice
Casamento, idiotice,
Saudade, tapeação.*

*É isso aí garotão...
Justiça é corrupção,
Prazer é entorpecente;
É correr alucinado
De carro, embriagado,
Matando gente inocente.*

*É isso aí careta...
A vida ficando preta
Em todo e qualquer setor;
E para maior castigo
Amigo enganando amigo
Como Judas ao Senhor.*

*É isso aí filho...
A vida saiu do trilho
Por culpa de todos nós;
Barulho por toda parte,
Gente morrendo de enfarte,
Ninguém ouve a própria voz.*

*É isso aí camarada...
Chegamos ao fim da estrada
Com Satanás no andor;
Agora, preste atenção
Caminho pra salvação, só um:
É CRISTO, NOSSO SENHOR.*

*Com Cristo meu caro bicho,
Podemos salvar do lixo
Muita coisa de valor,
Principalmente a criança
Essa jóia de esperança
Produto do nosso amor.*

*Com Cristo meu caro moço...
A seca não vem ao poço
A chuva não vai faltar;
Nossas lavouras e matas
Sob o frescor das cascatas
Voltarão a prosperar.*

*Com Cristo meu caro cara...
O mal vai ser coisa rara
O bem vai se agigantar;
Nas mãos de Nosso Senhor,
Assaltos, morte, terror
Da terra vai-se apagar.*

*Com Cristo querido mano...
O bem vai sair do cano
Voltando à televisão;
Vamos ver Mamãe Dolores
Num bangue-bangue de flores
unindo irmão com irmão.*

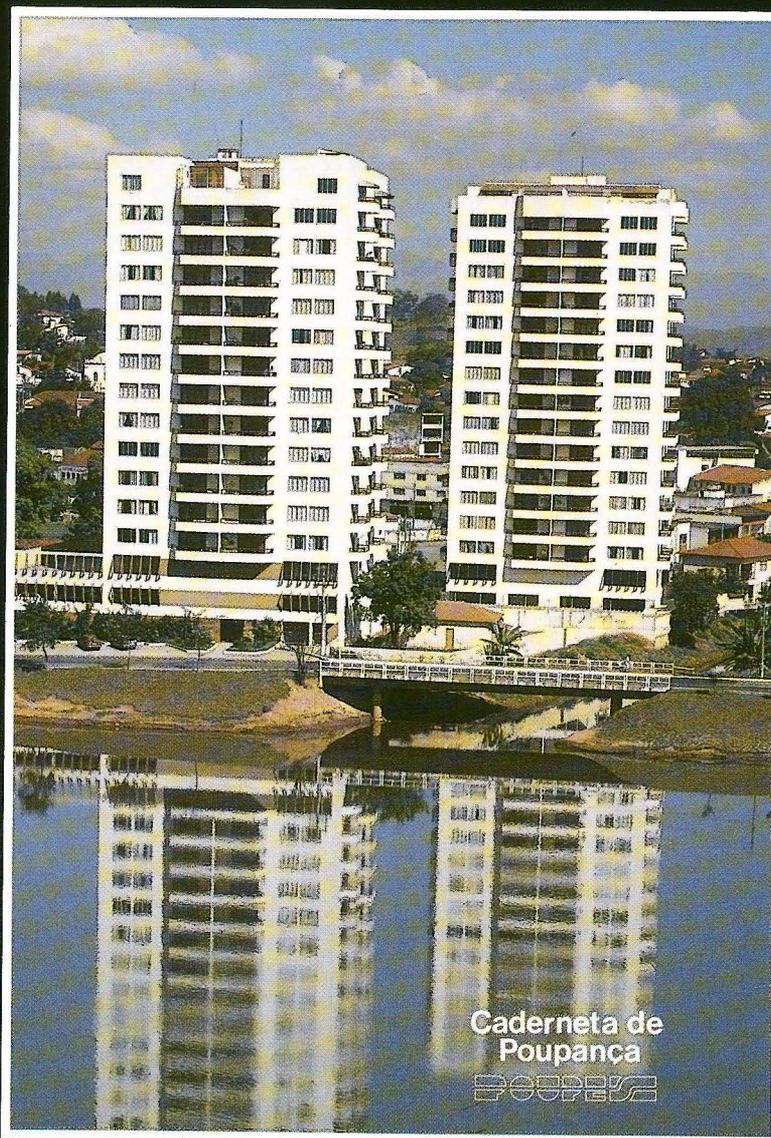
*Com Cristo meu caro chapa...
O Satanás sai do mapa
Acaba esta maldição;
E para glória de um povo
Vem um milagre de novo
Acabar com a inflação.*

*Com Cristo meu garotão...
Acaba esta confusão
De petróleo entre as nações,
E a energia nuclear
Vai somente iluminar
Cabeças e corações.*

*Com Cristo meu bom careta...
A vida neste planeta
Vai ser gostosa demais;
Governos equilibrados
Unidos, de braços dados,
Sem problemas sociais.*

*Com Cristo meu caro filho...
A vida terá mais brilho,
Vai ser sensacional,
Ver o rico junto ao pobre,
Seja plebeu ou seja nobre,
Abraçados no Natal.*

Esta poupança rende e ainda financia



moradia.

A Poupança POUPEX é o carro-chefe dos produtos que a Fundação Habitacional do Exército coloca à disposição dos companheiros da Aeronáutica e de seus familiares.

Ela é encontrada nas Agências do Banco do Brasil, em todo o território nacional, sob a forma de caderneta tradicional ou como **CADERNETA DE POUANÇA POUPEX DIÁRIA**.

Com ela todo poupador pode depositar e sacar, em qualquer dia do mês, e ainda ter:

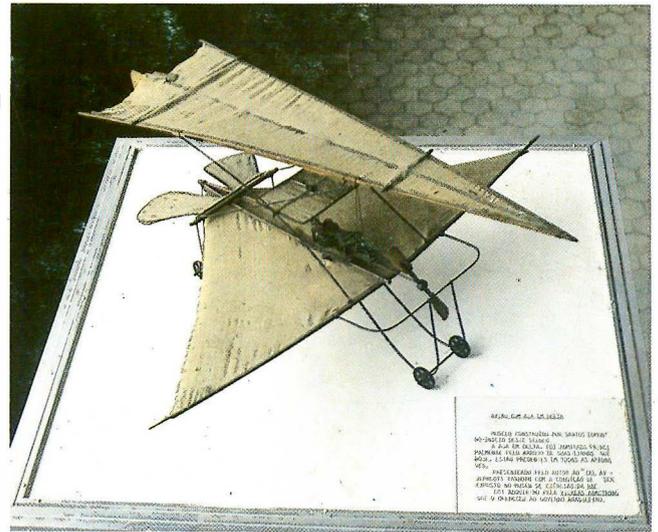
- seguro de vida grátis
- a conta movimentada pelo telefone é até transferida de agência, sem alteração da data-base e dos rendimentos
- acesso ao Cheque-Ouro, função do saldo médio
- vantagens fiscais, como isenção do Imposto de Renda
- acesso a financiamentos imobiliários.

Os Militares da Aeronáutica, também, podem optar pela Poupança POUPEX ao ingressarem no **Fundo de Apoio à Moradia - FAM**.

Ele é um produto inteligente, que reúne **Poupança, Casa própria e Seguro de Vida**, com a garantia da FUNDAÇÃO HABITACIONAL DO EXÉRCITO e das Seguradoras BRADESCO, VERA CRUZ e ALIANÇA DA BAHIA.

MUSEU AEROESPACIAL

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



ROTEIRO

15 X 02 JUN. —

Fernando Calmon S/A. S/A

