

Revista aeronáutica

Julho/Agosto 1992

Número 187

**O VÔO LIVRE DO
PARAPENTE**

**VER-O-PESO
O MERCADO VIVE**

**PLANEJAMENTO FAMILIAR
UMA QUESTÃO
DE EDUCAÇÃO**

**1.º/10.º — ESQUADRÃO MARRUDO
B-25 NO AR**

**ENTREVISTA DO EMPRESÁRIO
CAMILO COLA**



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.

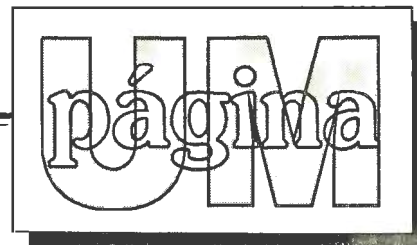
Com sede no Rio de Janeiro e sete Superintendências Regionais, a TASA hoje é responsável por projetos, instalação, operação, manutenção e modernização das comunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, atuando no Sistema de Proteção ao Vôo ao lado da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao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





A propósito das Olimpíadas

É reconfortante constatar que este ano de 1992 está sendo marcado pelo conagraçamento, em várias oportunidades, das nações que compartilham esta nossa tão conturbada Terra. Como ocorreu na Rio-92, na Exposição comemorativa do Descobrimento da América, em Sevilha, nas Olimpíadas de Barcelona.

·E nas Olimpíadas, no desfile de abertura, como fazia bem ver os representantes de quase todos os povos, orgulhosamente conduzindo seus pavilhões, lado a lado, sem ódios, disputas, agressões, numa harmonia tal que até desmentia a violência, a agressividade, as lutas pelo poder, os atentados terroristas que avassalam as páginas dos jornais e revistas, as telas de TV, os filmes e... as nossas vidas.

Vidas ameaçadas pelos constantes atentados à natureza, pela maldade e egoísmo de governantes, pela ambição desmedida, que tornam esse nosso mundo tão cheio de contrastes, com tanta injustiça social, problemas que se arrastam e se agravam com o correr do tempo.

Impossível, no entanto, lembrar aquele belo desfile de milhares de jovens sadios, felizes, bem alimentados, sem pensar nos milhões que morrem à míngua, sem dispor de qualquer tipo de assistência, sem socorro de qualquer espécie.

Era um espetáculo lindo, maravilhoso, em que o povo espanhol procurou mostrar um pouco da odisséia do Homem, através do tempo; contudo é melancólico constatar que em termos de "humanidade" pouco progredimos.

Mas ali estavam os atletas, a juventude dourada em disputa pela hegemonia nas diversas modalidades esportivas, tentando superar seus resultados, até seus próprios limites. Um aspecto altamente positivo dos Jogos Olímpicos, aliado à convivência harmoniosa de povos tão díspares.

É sempre uma esperança que se abriga em nossos corações, um sonho positivo a ser sonhado por todos, um augúrio de paz, simbolizado pela flecha disparada por um atleta, deficiente físico. Deficiente sim, mas extremamente consciente quando declarou desejar que aquela flecha atingisse o coração das pessoas com sua luz, para que elas, compreendendo o drama dos deficientes, os ajudassem.

Belo vôo o daquela seta em fogo pelo espaço até atingir o seu alvo, a Pira Olímpica e, simbolicamente, acendê-la, multiplicando por mil a sua chama.

Quem sabe o desejo do arqueiro espanhol se transforme em realidade e a chama da bondade se multiplique pelos milhões de seres humanos, inundando o mundo inteiro de luz.

A REDAÇÃO

*"Com o punho fechado não se pode
trocar um aperto de mãos."*

Indira Gandhi
1917-1984
Política Indiana

nesta
EDIÇÃO



Fotografia: Carlos Figueira

capa

O vôo livre do parapente

"Voador conta dos atrativos e desafios do vôo livre."

9

A nova desordem mundial II **46**

Autor analisa o atual quadro político na Europa.

Entrevista com Camilo Cola

Empresário fala sobre a
criação da Itapemirim
Transportes Aéreos.

4



AIRJ — Um pouco de história

Como nasceu o Aeroporto
Internacional do Rio de Janeiro.

32



SEÇÕES

Página Um	1
Cartas dos Leitores	28
Notícias do Clube	30
Astronomia	22
Saúde	35
Fatos e Gente	42
Aviação	52

Gratidão, ainda que tarde

Cumbica — Fruto do gesto
nobre de um cidadão
brasileiro.

50



Ver-o-Peso

Uma testemunha viva da história de Belém.

24



Educação para o planejamento familiar

Uma lição a ser seguida.

14



Proteção Ambiental

Uma preocupação antiga da Aeronáutica.

17

Abreviaturas

Na época da telegrafia sem fio, os apertos de um tenente.

51

Cooperar ao invés de competir

Articlista analisa esta nova fórmula para enfrentar a crise.

39

Elefante na Curta Final

36

De como um elefante de Jardim Zoológico trouxe apuros a um piloto de helicóptero.

1.º/10.º Esquadrão Marrudo

Uma história de determinação, profissionalismo e coragem.

19



Entrevista com Camilo Cola

Há 44 anos atrás, poucos poderiam antever que o início de um serviço de transporte, operado com apenas um velho ônibus reformado, adquirido pelo capixaba Camilo Cola para estabelecer a ligação dos 43 km que separam os municípios de Cachoeiro de Itapemirim e Castelo, no Espírito Santo, seria o embrião do que se tornou o mais expressivo grupo transportador rodoviário da América Latina, prestando serviços a partir de uma frota própria de 2.500 ônibus e 1.000 caminhões e carretas rodoviárias, além dos agregados.

A expansão paulatina e segura do empreendimento não se limitou, entretanto, a um conceito de horizontalidade. Assim, objetivando desfrutar todas as vantagens que decorreram da integração, as atividades complementares foram passo a passo agrupadas em empresas, tais como a SOMONTA, Sociedade Montadora de Implementos Rodoviários, a SAMADISA, São Mateus Diesel S.A., a Flexa S.A. (rede de postos de combustível), a Compasso Construção e Participação S.A., incumbidas das obras de engenharia relacionadas com a construção de terminais de cargas e passageiros, bem como de instalações industriais para uso do Grupo.

Essa filosofia de integração, que ensinou à Itapemirim a produção própria de componentes, que vão desde carrocerias e poltronas até sanitários e xampu-detergente para a lavagem de veículos, não exclui, entretanto, uma expansão horizontal, abrangendo tanto atividades correlatas (outras empresas

de transporte, tais como a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, a Expresso Real Cariense ou a Expresso Continental), como atividades diversificadas, tais como a MARBRASA — Mármore do Brasil S.A., e a SEAMIL — Sociedade Exploradora de Águas Minerais Ltda., num total de 28 empresas.

Operando o transporte rodoviário no segmento de “tiro longo”, a Itapemirim desenvolveu sistemas de trabalho compatíveis, concretizados na expansão dos Centros de Apoio, onde são executados os serviços de vistoria e manutenção após cada viagem, distribuídos desde Porto Alegre até Fortaleza, ocupando áreas que variam de 15 a 70 mil metros quadrados.

O terminal de cargas de Guarulhos, já em operação, mas ainda em fase de conclusão, com 36.000 metros quadrados de área coberta, que o fazem o maior da América Latina, comprova que, a despeito das turbulências econômicas que têm marcado cada década, esse capixaba continua desenvolvendo seus planos com uma firmeza que tange à obstinação. Foi ainda nesse contexto que, a partir de dezembro de 1990, em obediência ao objetivo de integração intermodal, iniciou-se a operação de carga aérea, pela Itapemirim Transportes Aéreos, empresa constituída especialmente para essa finalidade e que é o ponto central desta entrevista da Revista Aeronáutica com o empresário Camilo Cola.



RA: Como e quando a Itapemirim decidiu ingressar no transporte aéreo?

Camilo Cola: O transporte aéreo, genericamente, não é uma atividade recente



no Grupo Itapemirim. Desde 1987 a atividade de táxi aéreo é explorada pela Itapemirim Táxi Aéreo, que dispõe de uma frota de 3 aviões e 1 helicóptero. Agora, se você se refere ao transporte aéreo en-



volvendo equipamentos de grande porte, o projeto do Tribus, desenvolvido em 1987, objetivando uma disponibilidade adicional de bagageiros, já era parte de um plano voltado para a ligação rodo-

aérea entre um grande número de localidades cobertas pela malha rodoviária da Itapemirim, hoje presente em 2.000 municípios no Brasil. A disponibilidade de espaço regularmente oferecido pelos bagageiros dos ônibus, a par dos caminhões e carretas, constitui uma valiosa infraestrutura para estabelecer um serviço eficiente de transporte de cargas e encomendas porta a porta, agilizado pela inserção do modal aéreo nos trechos mais longos. Essa infra-estrutura rodoviária já se encontrava amadurecida desde 1987, aguardando a oportunidade de se integrar ao modal aéreo.

Essa infra-estrutura rodoviária já se encontrava amadurecida desde 1987, aguardando a oportunidade de se integrar ao modal aéreo

RA: E o que determinou essa oportunidade?

Camilo Cola: Em 1989, a capacidade instalada de transporte aéreo no Brasil mostrava-se nitidamente insuficiente para atender a demanda dos serviços, tanto de passageiros como de carga. Em relação a este último, a situação chegou a tal ponto que o Ministério da Aeronáutica viu-se constrangido a autorizar o emprego do Boeing 707 da FAB, para atender ao transporte de carga no eixo Manaus/São Paulo, com intuito de se acautelar contra um colapso que se esboçava na Zona Franca, em razão da carência de transporte. Nessa ocasião, estimulado pelo próprio Ministério da Aeronáutica, entendi que era chegado o momento de organizar o modal de carga aérea.

RA: A imprensa, mais ou menos nessa época, noticiava a intenção da Itapemirim na aquisição da Vasp. Isso realmente ocorreu?

Nessa ocasião, estimulado pelo próprio Ministério da Aeronáutica, entendi que era chegado o momento de organizar o modal de carga aérea

Camilo Cola: Como empresário de transporte, estou sempre alerta às oportunidades que se apresentam. Quando tomei conhecimento das intenções de privatização da Vasp, providenciei uma profunda análise daquela empresa e das condições em que seria oferecida; como resultado desses estudos, cheguei à conclusão de que naquele contexto seria mais interessante a estruturação de uma empresa nova, marcada pelas características da Itapemirim.

RA: Quais as regiões atendidas pela Itapemirim Transportes Aéreos?

Camilo Cola: Atualmente, estamos operando com frequência regular os trechos Campinas/Manaus/Campinas e Campinas/Recife/Campinas. Essas linhas têm servido inclusive para a familiarização e entrosamento do segmento rodoviário com o aéreo. Outros trechos continuarão a ser implantados, de acordo com a demanda e as conveniências ditadas pela integração bimodal. Isso não exclui, entretanto, o estabelecimento de trechos específicos para as necessidades de grandes clientes, no regime de fretamento. Como exemplo, posso citar os serviços que temos prestado ao Banco Central, transportando numerário em trechos como Rio de Janeiro/Florianópolis, Rio de Janeiro/Recife etc.

RA: E quanto à composição atual e futura da frota? Que razões conduziram a escolha dos Boeing 727?

Camilo Cola: A ITA dispõe atualmente de duas aeronaves Boeing 727 carguei-

ras. A escolha recaiu sobre esse modelo, tendo em vista a possibilidade que oferece de operação em aeroportos menos equipados. O Boeing 727, contando com uma unidade autônoma de partida (APU), é auto-suficiente, podendo suas turbinas ser acionadas sem o concurso de qualquer fonte externa de energia. Na eventual falta de um trator, esse modelo logra inclusive dar "marcha à ré", mediante uma operação de "Power Back". Tais características o tornam significativamente adequado para as necessidades que possam ser demandadas pela integração com a malha rodoviária existente. Acreditamos que é por razões semelhantes que a Federal Express e a UPS somam, em suas frotas, cerca de 129 Boeing 727 cargueiros.

O Boeing 727, contando com uma unidade autônoma de partida (APU), é auto-suficiente, podendo suas turbinas ser acionadas sem o concurso de qualquer fonte externa de energia

Quanto à expansão da frota, temos dois aspectos a serem considerados. O quantitativo, que depende do comportamento que a demanda venha a apresentar daqui para frente, bem como da consolidação da infra-estrutura terrestre que se encontra em andamento. Já adquirimos um terminal em Manaus e estamos diligenciando para obter uma área compatível com nossos planos de expansão, em Viracopos. Estamos ainda providenciando adequado apoio para operações nos principais aeroportos do país. Essa preocupação com as atividades de infra-estrutura, conforme demonstrado pelos investimentos já realizados na construção de terminais, oficinas e garagens, tem sido um dos alicerces em que se apóia a po-

Já adquirimos um terminal em Manaus e estamos diligenciando para obter uma área compatível com nossos planos de expansão, em Viracopos

lítica da Itapemirim. Quanto ao aspecto qualitativo, em que pesem as razões já apontadas a favor dos B-727, não está excluída a hipótese de uma diversificação da futura frota, contemplando outros modelos que eventualmente se revelem mais adequados, face às necessidades que forem sendo identificadas no transcurso das operações.

RA: Pelas suas respostas, transparece que a Itapemirim tenciona continuar investindo no segmento aéreo. Como pode ser explicada essa posição, numa fase

recessiva em que a maior parte do empreariado se mostra retraída em relação a esse assunto?

Camilo Cola: Os planos que orientam os rumos do Grupo Itapemirim foram formulados objetivando uma expansão harmônica e duradoura. Em outras palavras, são planos que fixam objetivos claros, a médio e longo prazos.

Os planos que orientam os rumos do Grupo Itapemirim foram formulados objetivando uma expansão harmônica e duradoura

Se analisarmos a história do Brasil nessas quatro décadas de existência da Itapemirim, constataremos facilmente que nenhuma delas transcorreu imune às os-

cilações conjunturais. Lembre-se que nem mesmo a década do Milagre Brasileiro (anos 70) conseguiu escapar às repercussões dos dois choques do petróleo.

Entendo, assim, que a linha mestra de um empreendimento que envolve responsabilidades sociais traduzidas, por exemplo, pelos 26.000 empregados que com ele colaboram, não pode ser alterada na sua essência, em função dos ciclos inerentes a qualquer economia. É claro que episódios mais severos de recessão, como o que estamos atravessando, recomendam algumas correções de rota. Entretanto, tais correções nunca devem ofuscar nossos objetivos de prazo mais longo, para os quais são dirigidos nossos investimentos. Saliente-se, contudo, que tais investimentos, qualquer que seja o contexto econômico, devem ser planejados e realizados com a seriedade e a responsabilidade exigidas por um empreendimento que nasceu para ficar.



O CLUBE DE AERONÁUTICA comunica aos seus associados a realização do seu tradicional BAILE DA ASA, dia 23 de outubro. Aguarde !!!

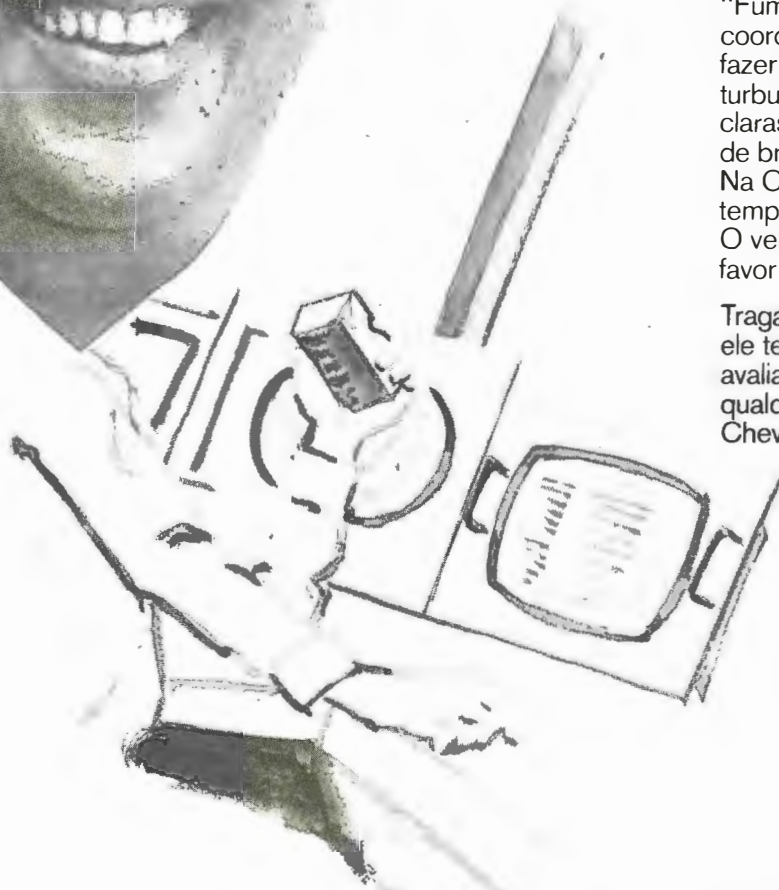


**A melhor rota
para você ter o
carro do momento:**

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

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Julho - Agosto 1992 - n.º 187
Praça Mal. Ancora, n.º 15
Rio de Janeiro - RJ
Cep 20021
Tel.: 220-3691

Diretor-Editor:
Sylvio C. de Moraes

Diretor Comercial:
Arnaldo F. Moraes

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

Assistente de Produção e Publicidade:
Antônio Mendonça Mendes

Diagramação e Arte:
Íto Oliveira Lopes
Evilásio de Jesus Souza

Secretaria:
Mariza L. dos Santos
Sandro Mendes da Cunha

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

Expediente e Arquivo:
Marcos Irecer V. Barreto

Colaboradores:
Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Edison Brandão Guimarães
Nelson O. de Almeida
G.P. Schittini
Bruno Roberto C. de Moraes
Sérgio Ferreira da Costa
Delano Teixeira de Menezes
P. Mendonça
J. A. de Tomaso Coêlho
Gustavo Wetsch
Arthur Granville
Ronaldo Perseke
Antonio Macedo D'Acri
Ivan Martins Vianna
Fernando Hippolito da Costa

Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral (periodicidade) do Clube de Aeronáutica

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

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

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

Mantenha atualizado seu endereço.

Composição e Impressão



RUA RIACHUELO 128 - 222 3359 232 9873 e 232 5183

Mensagem do Presidente do Clube



A Aeronáutica Brasileira comemora, com incontida alegria, o transcurso do 119.º aniversário de nascimento de seu Patrono, o Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont.

Foi a 20 de julho de 1873, na pequena localidade denominada Cabangu, nas proximidades da atual Cidade de Santos Dumont, em Minas Gerais, que nasceu um dos mais ilustres filhos do Brasil e, por que não dizer, da própria Humanidade, pois ele estava predestinado a ser o "Pai da Aviação" com o menorável feito de 23 de outubro de 1906, quando no comando do avião "14 BIS", conseguiu realizar o 1.º vôo num aparelho mais pesado que o ar, com seus próprios meios.

Santos Dumont ocupa, como gênio que foi, o lugar que lhe coube por mérito e dedicação, na Galeria dos Grandes Homens.

Sua descoberta só se tornou efetiva graças à intrepidez, a persistência, à audácia do eminente brasileiro.

Ele tornou real o sonho do homem de vencer o espaço, o sonho por longo tempo acalentado por muitos outros heróis, de diversas nacionalidades; mas a primazia coube a Santos Dumont, pois ele, sem sombra de dúvida, enriqueceu o tesouro do progresso humano, com seu vôo pioneiro.

A Diretoria do Clube de Aeronáutica rejubila-se com seu quadro social pela passagem desta marcante data, apontando como exemplo a Toda Família Aviatória, por seu destemor, audácia e patriotismo, Santos Dumont.

CLUBE DE AERONÁUTICA - DIRETORIA

Presidente:

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

1.º Vice-Presidente:

Maj. Brig-do-Ar José Elislande
Bayo de Barros

2.º Vice-Presidente:

Brig. Eng. Roberto Della Piazza

Departamentos:

Chicaer:

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Brito

Administrativo:

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

Patrimonial:

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Coordenador da Div de

Ultraleves:

Maj. Brig-do-Ar. 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

O vôo livre de parapente

Paulo José Pinto

O vôo de parapente, ou paraglider, já foi coberto por nossa revista em dois números anteriores.

Na edição 174 foi abordada a participação brasileira no Campeonato Mundial de 89, realizado em Kossen, na Áustria.

Na edição 177, o equipamento foi esmiuçado, mostrando-se como voá-lo.

Desta feita, damos continuidade ao assunto, comentando aspectos mais particulares do vôo de asa e de parapente no Rio de Janeiro.

O desafio

Via de regra, quase todo aviador, ao subir à rampa de Pedra Bonita, nos rotula de loucos.

Talvez, lá no íntimo, o desabafo seja apenas uma forma inconsciente de auto-elogio. É como se um piloto de caça, querendo ser reconhecido por sua audácia e destemor, o fizesse, indiretamente, ao pilheriar que o vôo livre de asa-delta ou parapente é loucura.

Mas a atividade, antes de mais nada, envolve, sobretudo, desafio. E é onde encontram guarida aqueles que vivem a eterna compulsão de vencê-los.

Um piloto comercial se realiza ao fazer uma descida IFR (Instrument Flight Rules — Regras de Vôo por Instrumento) com o campo nos mínimos.

O piloto de caça, ao cumprir uma Ordem de Missão de modo impecável, também se sente um vencedor ao retornar nas mesmas condições IFR e liderar a sua esquadilha até o pouso.

O piloto de helicóptero, ao pousar à noite, com mau tempo, em uma plataforma de petróleo, também usufrui desse sentimento de vitória sobre a natureza, tão característico dos aviadores.

E qual é esse desafio no vôo livre?

Ainda outro dia, um jovem pára-quedista, recém-incorporado à comunidade do parapente, comentava, durante aquele papo gostoso de fim de tarde no Pepino, que embora seus companheiros



cerca de 400m de linha resistindo ao avanço, o parapente mal chega aos 40km/h.

E é aí que reside a grande diferença: a asa consegue vencer distâncias contra o vento, e o parapente, não.

É o que, em última instância, representa a "tirada". A asa tem mais "tirada" e consegue fazer a conexão entre uma "térmica" e outra ("térmicas" são bolhas de ar aquecido que se desprendem do solo e ascendem) com relativa facilidade. Já o parapente tem de "batalhar" muito para fazê-lo (a natureza não dá nada de graça — quando o ar quente está subindo em um local, em volta sempre existirão descendentes, e a asa, com sua maior "tirada", passa veloz por essa área).

O parapente precisa ganhar alturas enormes nas "térmicas" para tentar a conexão. É comum sair-se de uma "térmica" para outra e ter-se de voltar correndo para a de origem para não ter de pousar no meio do caminho.

O voo na Praia do Pepino

O relevo de São Conrado é caracterizado pela Pedra da Gávea e Pedra Bonita, que ficam à direita da rampa, pelos Picos da Agulhinha e Cochrane, que ficam à esquerda, e pelo Dois Irmãos, na Avenida Niemeyer. Mais ao longe, seguindo do Cochrane pela Vista Chinesa e Mesa do Imperador, ao final do Sumaré, está o Corcovado.

A asa-delta circula, sem maiores complicações, de um ponto para outro, sendo mais ou menos rotina a ida e volta ao Cristo.

Com o parapente, o negócio é outro. "Ganhar" a Gávea e a Bonita não é muito difícil, desde que o vento sopra, com boa intensidade, de leste até o topo. Nessa situação, basta bordejar o paredão e ir subindo. O problema é que o leste, normalmente, não sopra além do primeiro terço da altura da Gávea. Por isso, não é todo dia que se consegue.

"Ganhar" a Agulhinha, já é mais fá-

cil. O vento sudeste chega, com alguma frequência, até lá em cima e existe, também, a formação de "térmicas" nos paredões em volta da rampa, facilitando subir os 130m que a separam do cume da Agulhinha.

A grande dificuldade é "ganhar" o Cochrane. Só com vento sul, que é raro, e com sudoeste, que é perigoso. Nos demais casos, existe um componente de vento de frente que não deixa o parapente chegar lá.

Mais difícil ainda é seguir para o Dois Irmãos, pois há que se "ganhar" o Cochrane antes e dali seguir para a Niemeyer.

A asa, ao contrário, consegue sair direto da rampa para o Dois Irmãos e ainda chegar lá com altura para "batalhar".

Mas o maior desafio do parapente é voar até o Cristo. As condições têm de ser especialíssimas, com vento sul e boas "térmicas", para permitirem ida e volta. Até hoje, somente quatro pilotos conseguiram voar até lá. E apenas dois voltaram ao Pepino. Os outros, pousaram no Jóquei.

Convém esclarecer que, a despeito do que os telejornais possam afirmar, o Cris-

to está na área de voo livre autorizada pelo Ministério da Aeronáutica. Essa área é delimitada pelo Cristo, Dois Irmãos, Praça do Ó, na Barra, Pico da Tijuca e Cristo. Os limites verticais são do nível do solo até 1.500 metros.

Recordes e competição

Mas mesmo com a resistência ao avanço atrapalhando, o desempenho do parapente não pára de evoluir.

No final de 1991, o recorde mundial de distância que era de 150 km foi batido na África do Sul. Dois pilotos, um suíço e um sul-africano, voaram 230 km em aproximadamente seis horas.

Como apenas o suíço portava um barógrafo, ele ficou com o recorde (o recorde de asa é de um americano com 480 km).

No Brasil, se está planejando uma tentativa de recorde na região de Sobral, no Ceará. A idéia é decolar das proximidades de Mervoca e acompanhar a estrada até Teresina, com o vento de cauda. Se existirem boas térmicas, suficientemente próximas, o recorde brasileiro de pa-



rapente de 41 km poderá ser batido.

O recorde de asa, de pouco mais de 200 km, certamente o será.

As competições de asa e parapente são bastante semelhantes, existindo, basicamente, as seguintes modalidades de prova:

1— Permanência

É estabelecido um tempo de vôo e um local de pouso. Vence o piloto que mais se aproximar do tempo e pousar no alvo.

2— Pilone

É estabelecida uma rota de vôo com pontos a serem sobrevoados e fotografados. Vence quem fizer o circuito em menor tempo.

3— Corrida para gol

Vence quem fizer o menor tempo de vôo a um gol preestabelecido.

Um dos melhores lugares para se competir no Brasil é a região de Governador Valadares. Decola-se do Pico Ibituruna, com cerca de 900m de altura, sendo rotineiros os circuitos de asa de mais de 100 km. O recorde de distância de parapente (41 km) foi obtido no local, como também o de asa (210 km).

Segurança de vôo

Mas voltando ao início, alguns dizem que vôo livre é loucura pelos perigos que lhe são inerentes. Não se pode discordar de que existam perigos.

Mas ser pedestre no Rio também envolve riscos. Sair à noite, idem, e andar de moto, mais ainda.

Eu diria que o vôo livre é tão seguro quanto o piloto o queira.

No caso do parapente, se não se quiser correr risco algum, é só voar em dia de vento absolutamente inexistente. Vai-se decolar e voar cerca de sete minutos até o pouso na praia. Havendo paciência, podem-se até fazer seis vôos em uma manhã.

À medida que se desejar fazer vôo de permanência, há que se decolar com ventos de 10 a 15 km/h ou buscar-se locais



onde haja a formação de "térmicas". Aí o risco aumenta em função do benefício.

Quem decola de parapente, com vento acima de 20 km/h, assume riscos. Que são poucos, quando voando no litoral — o vento é laminar e sem turbulência, como no Pepino (em função da direção, é claro) — e bem maiores, quando voando no interior, onde é comum a existência de vento encanado nos vales nos quais, normalmente, se irá pousar.

A asa, ao contrário, já pode voar com ventos mais fortes, embora sempre exista o perigo de uma rajada traiçoeira na decolagem.

Em resumo, a segurança depende de o piloto respeitar o vento. É ele que faz a gente voar muito, voar pouco ou se arrepender de ter decolado e estar voando.

Paulo José Pinto é Cel. Av. R/R

Fotografia: Carlos Figueira

Convite

É isso, se você é do tipo que gosta de desafios e curte voar sozinho, apareça na Praia do Pepino. Nós lhe abriremos as portas para um esporte que faz um bem enorme para a cabeça — há quem saia correndo do trabalho, na hora do almoço, e tire o paletó e a gravata para voar. Dizem que é para ter gás para trabalhar à tarde.

Não há preconceito de sexo ou idade. Temos muitas "voadoras" no grupo e o "novinho" do grupo só tem 15 anos. O decano, veterano da FEB, tem 72 e voa bem demais.

Venha voar conosco. Temos condições especiais para sócio do clube. Gávea Skywalkers (tel. 493-9119)

da Brigada demonstrassem algum interesse pela atividade, quase sempre ponderavam que o verdadeiro desafio era o salto livre e que, depois de aberto o pára-quedas, a coisa virava rotina e perdia a graça. E o vôo de parapente seria sem graça exatamente por isso. Era o "depois" do salto livre.

E ele se confessava meio frustrado por não conseguir argumentos para se contrapor a esse descaso da sua turma.

Foi quando alguém do grupo, já mais escolado nesse tipo de dialética, sugeriu que na próxima vez o nosso jovem lhes perguntasse se eles seriam capazes de ganhar altura em queda livre.

Porque é esse o grande atrativo e o desafio do vôo livre: dominar a gravidade e manter-se em vôo, se possível percorrendo distância.

A partir do momento em que o "voador" exerce esse domínio pela primeira vez, ele está fisgado e irremediavelmente comprometido e dependente. Quem se vicia em vôo livre não quer saber de mais nada e passa a nutrir uma enorme indiferença pelas coisas que precisam de motor para voar.

Hoje, eu compreendo perfeitamente aquele sorriso enigmático ostentado por todo piloto de planador. É compaixão para com os mortais que precisam de motor para voar.

É mais ou menos igual àquele sentimento de superioridade que todo velejador tem ao observar uma lancha ou um jet sky fazendo evoluções. Aliás, falando de jet sky, que coisa mais idiota esses adesivos de Jet Pilot que andam por aí. Faço aqui a sugestão de que os verdadeiros pilotos de jato mandem fazer um adesivo que diga: REAL JET PILOT. Mas voltemos ao vôo livre.

Asa-delta versus parapente

De um modo geral, os desafios a serem vencidos, no parapente, são bem maiores do que na asa. E o vôo na Praia do Pepino não é exceção.



E isso é fácil de entender. A asa-delta é bem mais veloz, chegando, em alguns modelos, a mais de 100 km/h, tendo muito menos resistência ao avanço, pois hoje o piloto voa deitado (no passado a posição era sentada).

A razão de planeio de uma asa de alta performance anda na faixa de 12 para

1. Isso significa que ela plana 12 vezes a sua altura. Não é muito comparado com o planador, que pode chegar até a 60 para 1, mas é demais para o parapente.

Este, quando muito bom, tem planeio da ordem de 7 para 1. É pouco, mas daria para fazer muito, não fosse a servidão da velocidade. Com o piloto sentado, e



ADIVINHE QUAL DESTAS PEÇAS AERONÁUTICAS FOI REPARADA PELA CELMA.

Aparentemente são iguais. Vão ter milhares de horas de voo pela frente com toda segurança. Só que uma acabou de ser fabricada. E a outra acabou de ser reparada. A Celma é uma empresa brasileira. Aliás, a maior empresa da América Latina de revisão de motores e reparo de peças. E desenvolveu uma tecnologia tão avançada, que é capaz de reparar uma peça ou componente aeronáutico com tanta qualidade que os próprios fabricantes dos motores reconhecem e recomendam. Isto quer dizer muito, mas muito menos custo para sua empresa. Com a segurança de quem tem mais de 30 anos de experiência. Homologados pelo DEPAAC (Departamento de Aviação Civil) e pela F.A.A. (Federal Aviation Administration).

CELMA

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

Educação para o planejamento familiar

Arlindo Lopes Corrêa

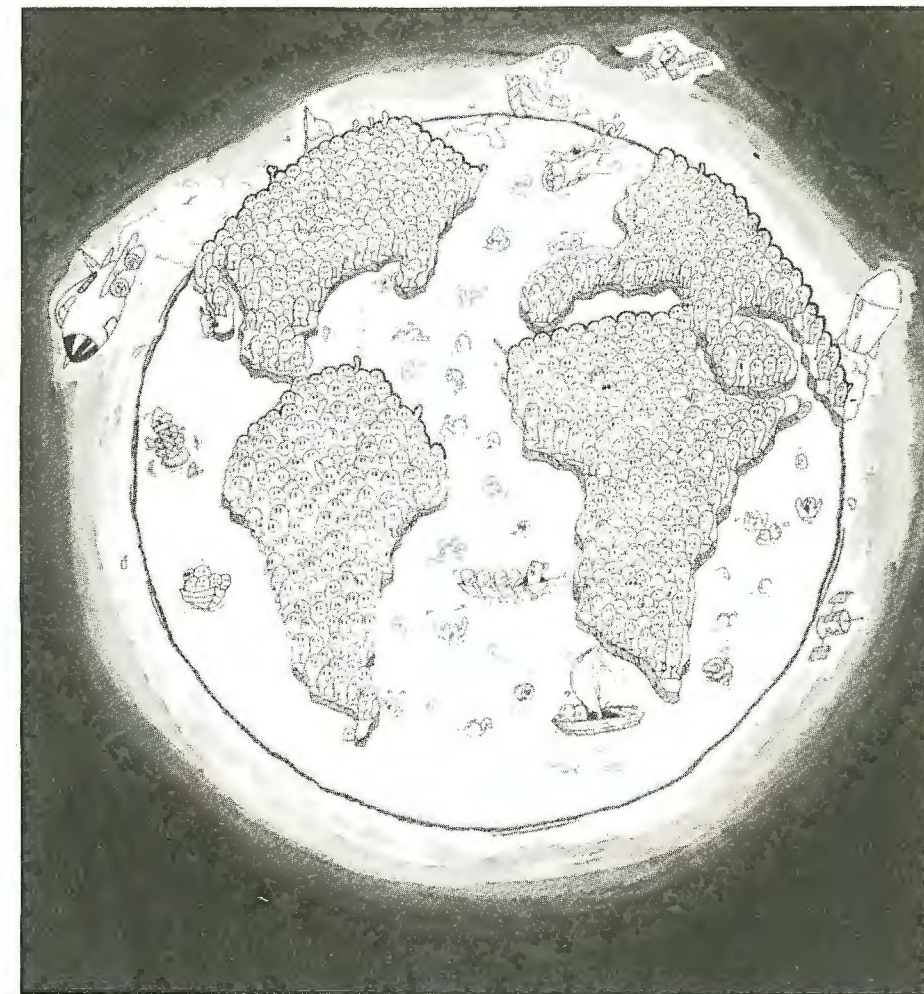
ARIO-92 (Conferência das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento) pecou por uma imperdoável lacuna: faltou ênfase à problemática derivada do excessivo crescimento demográfico mundial.

Nenhuma variável é tão importante para o equacionamento da questão ambiental quanto a quantidade de população humana suportável pela Terra, preservados certos padrões mínimos de qualidade de vida para todos os seus habitantes.

Essa quantidade "ótima" de indivíduos da espécie humana que o planeta pode abrigar em um dado momento é função também de outras variáveis. O estado de desenvolvimento da tecnologia e as relações estabelecidas entre os vários grupos humanos no uso dos recursos disponíveis; por exemplo, são alguns desses fatores, mas nenhum é tão determinante quanto o tamanho da população mundial.

Pesquisas empreendidas há muitas décadas, no campo da Biologia, já mostravam cabalmente que o crescimento desordenado de indivíduos de uma certa espécie, em um ambiente limitado, cria problemas de desequilíbrio que podem levar a extremos catastróficos. Ficaram famosas as experiências com colônias de ratos levadas à superpopulação, o que alterava as relações entre seus membros e suscitava uma agressividade excessiva que acabava por desembocar no canibalismo e na luta até a morte. Embora os otimistas afirmem que não somos ratos, a onda de violência nos grandes centros urbanos, em todo o mundo, parece guardar certa analogia com esse tipo de experimento.

Mais recentemente, constatações empíricas, estudos e pesquisas científicas têm comprovado os danos causados ao meio ambiente, pelo crescimento exagerado de uma espécie, que gera uma reação em cadeia, rompendo o equilíbrio ecológico e dizimando outras espécies pela predação



e pela fome. Esse fenômeno está se tornando, aliás, cada vez mais comum e cada vez os danos são mais expressivos. No início desse processo perecem as espécies mais frágeis, com menor capacidade de adaptação, e como o Homem não está entre elas, isso nos dá a enganosa sensação de sermos inatingíveis. O Homem, arrogantemente, raciocina como se a Terra não tivesse sentido sem ele, mas isso é uma ilusão: somos tão dispensáveis quanto os dinossauros...

Todas as formas de poluição e degra-

dação ambiental são derivadas do excesso de consumo de recursos naturais. Como o consumo é proporcional à população, o enorme crescimento do número de indivíduos da espécie humana tornou-a a grande consumidora, poluidora e predadora do planeta. Mantida a tendência demográfica pode-se esperar o recrudescimento dos problemas que já começam a inquietar-nos.

Analisando as questões planetárias mais críticas, vemos que o efeito estufa é função do consumo exagerado de com-

bustíveis fósseis, da queimada das florestas e de sua derrubada irresponsável; a chuva ácida é o resultado da crescente industrialização e do emprego de combustíveis com alto teor de enxofre; o buraco na camada de ozônio deve-se à liberação de gases formados quando da produção de aerossóis, gases refrigerantes e espuma. Em todos os casos, o consumo acima de limites razoáveis é o grande vilão. Com o crescimento demográfico, a demanda continuará a aumentar e os problemas multiplicar-se-ão.

A revista *Scientific American*, em edição inteiramente dedicada à demografia, publicou um gráfico mostrando como a população humana evoluiu desde o surgimento da domesticação de animais e o início da agricultura (há cerca de 14.000 anos) até o final da década dos 70. Esse gráfico dá conta de que a população do planeta manteve-se praticamente estável até o advento da Revolução Industrial, depois cresceu moderadamente daí até o fim da 2ª Guerra Mundial, para “explodir” a partir dos anos 50, crescendo desmesuradamente até nossos dias. Em 1950 éramos 2,5 bilhões de seres humanos; em 1987 chegamos aos 5 bilhões e estima-se que no ano 2000 já contabilizaremos 6 bilhões de habitantes. Desse crescimento esperado a partir de agora, 90% se verificarão em países subdesenvolvidos e em cidades já superpovoadas, exatamente onde o excedente demográfico já causa o aparecimento de certos sintomas indicativos de uma espécie à beira da extinção: violência e miséria generalizadas.

Admitir a continuação da atual tendência demográfica mundial pode ter uma das duas conseqüências seguintes:

a) Aceitamos resignadamente que a vida humana sobre a Terra seja submetida ao holocausto em poucos séculos.

b) Aceitamos que existam alguns grupos humanos vivendo na abundância e até ostentando perdulariamente, enquanto outra parcela da Humanidade está mergulhada na miséria, na fome e na

doença crônicas.

Por enquanto as relações entre as nações indicam a opção pela segunda hipótese: o Norte rico e o Sul miserável. Mas a manutenção desse estado de coisas não é viável a longo prazo, sob o aspecto político. De um lado, porque os países mais pobres também influem sobre a degradação ambiental, e inclusive em seus territórios estão áreas estratégicas como as florestas do trópico úmido. Por outro, porque atitudes arrogantes como a de Bush, ao negar-se a assinar o Tratado da Biodiversidade, enquanto ao mesmo tempo pressiona o Governo do Brasil para preservar a Amazônia, mostram que os ricos acreditam no seu poder como fonte da solução que lhes for mais conveniente. A manter-se essa tendência o conflito será inevitável. Falta-nos uma Nova Ética nas relações internacionais, impregnada de uma visão planetária. E manter as populações nacionais em níveis adequados deve fazer parte desse acordo mundial.

No Brasil o problema demográfico ainda é grave, apesar de a taxa de crescimento ter-se reduzido consideravelmente segundo os dados preliminares do Censo de 1991. Enquanto de 1940 a 1980 nossa população cresceu à taxa média anual de 2,7% (de 41 milhões de habitantes em 1940 passamos a 119 milhões em 1980), no período 1980-1991 a taxa reduziu-se a 1,8% ao ano. Ainda que minorado o drama, o Brasil permanece incapaz de realizar as despesas necessárias de educação, saúde, proteção materno-infantil para garantir padrões mínimos de bem-estar a todas as camadas de sua população, inclusive porque o crescimento demográfico se dá mais intensamente exatamente nos estratos mais carentes.

Um programa educativo, de paternidade responsável, está atrasado 50 anos no Brasil.

Costuma-se afirmar que o grande obstáculo a esse tipo de iniciativa é a resistência da Igreja Católica. Minha expe-

riência pessoal prova que esse é um alibi para nada realizar.

Em novembro de 1980, como Presidente do MOBREAL, assinei um convênio com D. Luciano Mendes de Almeida, pelo qual a CNBB e nossa instituição iriam empreender um grande projeto conjunto de educação sanitária, com ênfase na divulgação do Método de Billings — um aperfeiçoamento do Método Ogino-Knaus de prevenção da natalidade. Para a execução do projeto foi inclusive impresso um fascículo específico sobre o assunto, com prefácio de D. Luciano.

Em março de 1981 o Ministério da Educação iniciou a “demolição” do MOBREAL, subordinando-o à mediocridade então predominante naquele Ministério. O projeto foi suspenso e o Brasil perdeu uma grande oportunidade de democratizar o acesso à informação sobre a concepção. Pois trata-se, antes de mais nada, de um requisito de justiça social: a classe média, os ricos, sabem como planejar a prole; os mais carentes, por falta de conhecimento, vêm nascer filhos indesejados, que muitas vezes não têm capacidade de manter.

Ainda hoje a Igreja Católica não se oporia a projetos que respeitassem a sua ética e não ofendessem a dignidade das pessoas humanas envolvidas, desejosas de tomar decisões conscientes sobre o tamanho de suas famílias. Só falta a decisão política de partir para essa solução, no bojo da qual se poderia aproveitar para implementar um trabalho mais amplo de educação sanitária, de que o País tanto carece.

Arlindo Lopes Corrêa é Engenheiro.

- Chefe do Setor de Desenvolvimento Social do IPEA
- Coordenador dos Planos Governamentais de Recursos Humanos
- Presidente do Mobral
- Diretor da Rede de Televisões Educativas da Fundação Roquette Pinto.

INFRAERO AMPLIA E MODERNIZA AEROPORTO DE RECIFE



O painel do artista Brennand enriqueceu o ambiente no setor de embarque

Incorporado em 1974 à rede de aeroportos administrados pela Infraero, o Aeroporto Internacional Guararapes tem longa história, iniciada durante a 2ª Grande Guerra e sempre marcada por situações de importância estratégica. Inicialmente base militar, foi depois ponto de apoio na escala da rota Brasil-Europa e agora figura com destaque em operações de vôos fretados de empresas estrangeiras para o Brasil.

Nas diferentes fases de desenvolvimento, e desde os tempos em que era conhecido como Campo de Ibura — quando passou a ser utilizado com terminal fora da base militar, o Aeroporto de Recife manteve sua importância como apoio ao tráfego doméstico da Aviação Civil. A designação atual de “Guararapes” foi atribuída por Lei de 1953, como homenagem ao povo pernambucano, lembrando os locais de históricas batalhas nos tempos do Brasil Colônia.

A área aeroportuária, desde a implantação das primeiras linhas comerciais, foi se ampliando à medida das necessidades impostas pelo desenvolvimento da Aviação, e muitas companhias aéreas foram servidas até chegarmos às operações atuais, com aviões de grande porte nas empresas nacionais e estrangeiras.

A partir de 1981, quando a Infraero — Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — efetuou a primeira grande reforma e ampliação do Terminal de Passageiros, triplicando sua área útil, toda a estrutura de pista de pouso e pátio de manobras foi reforçada. Agora, em novo projeto de ampliação executado desde meados de 1980, chega-

ram a seu término obras de modernização do Terminal de Passageiros e outras, de infra-estrutura.

Até o final deste ano as obras estarão concluídas, permitindo estacionamento simultâneo de 14 aeronaves, incluindo jatos de grande porte, tranqüila absorção do movimento de passageiros — 1.500.000 no ano passado — e uso de setor exclusivo para operações de embarque e desembarque internacionais, adequado às normas específicas de segurança.

Nesta nova fase de seu terminal aeroportuário de maior importância, os pernambucanos ganham mais comodidade em todas as dependências. O aeroporto foi inteiramente climatizado. A área comercial, os

balcões de despacho (substituídos, padronizados e duplicados), o sistema de esteiras de bagagens, um berçário bem equipado e decorado, novas cores e cadeiras confortáveis, e uma sinalização vertical inteiramente renovada marcam os espaços por onde circulam os usuários do aeroporto. Atração especial tem sido o grande painel de Brennand, transferido para a área de embarque peça por peça, em extraordinário trabalho de preservação artística. E já está criada uma área especial para o funcionamento do “Free Shop”, que brevemente será licitado.

Os aeroportos brasileiros, de grande ou pequeno porte, são todos importantes no trabalho diário de manutenção a cargo da Infraero.

Balcões de despacho foram padronizados e seu número duplicado nas novas instalações do aeroporto



Proteção ambiental — a Aeronáutica saiu na frente

Julio Augusto Cezar

Embora para a maioria dos brasileiros as questões relacionadas com o meio ambiente sejam um tema relativamente recente, o mesmo não ocorre para o Ministério da Aeronáutica no que concerne à aviação em geral e, especificamente, ao transporte aéreo.

Há mais de 20 anos, a proteção ambiental na Aviação Civil vem merecendo a atenção da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que, a partir da década de 50, com a entrada em operação de aeronaves de transporte utilizando motores a reação (ou turbopropulsores), estabeleceu normas e procedimentos a serem rigorosamente cumpridos pela indústria aeronáutica, visando reduzir ou minimizar os impactos negativos que pudessem afetar o meio físico, biótico e antrópico, em decorrência do explosivo crescimento da indústria do transporte aéreo.

Neste particular, o ruído provocado pelas aeronaves a jato nos principais aeroportos urbanos desencadeariam em 1970, na OACI, a criação do seu primeiro comitê para estudar o assunto, denominado "Committee on Aircraft Noise" (CAN). A mesma entidade criaria em

1978 o "Committee on Aircraft Engine Emissions" (CAEE), com a finalidade de estudar e propor normas sobre a emissão de gases e particulados de motores e equipamentos aeronáuticos.

A união destes dois comitês, em 1986, deu origem ao atual "Committee on Aviation Environmental Protection" (CAEP), responsável pela elaboração dos volumes I — "AIRCRAFT NOISE" e II — "AIRCRAFT ENGINE EMISSIONS", que constituem o ANEXO 16 da OACI, além de inúmeros outros documentos normatizadores de aplicação internacional voltados para proteger o meio ambiente.

Membro efetivo desde a criação desses comitês, o Brasil, através do Ministério da Aeronáutica, é a única nação, além dos chamados países do 1º mundo, que tem voto igualitário nas reuniões plenárias do CAEP.

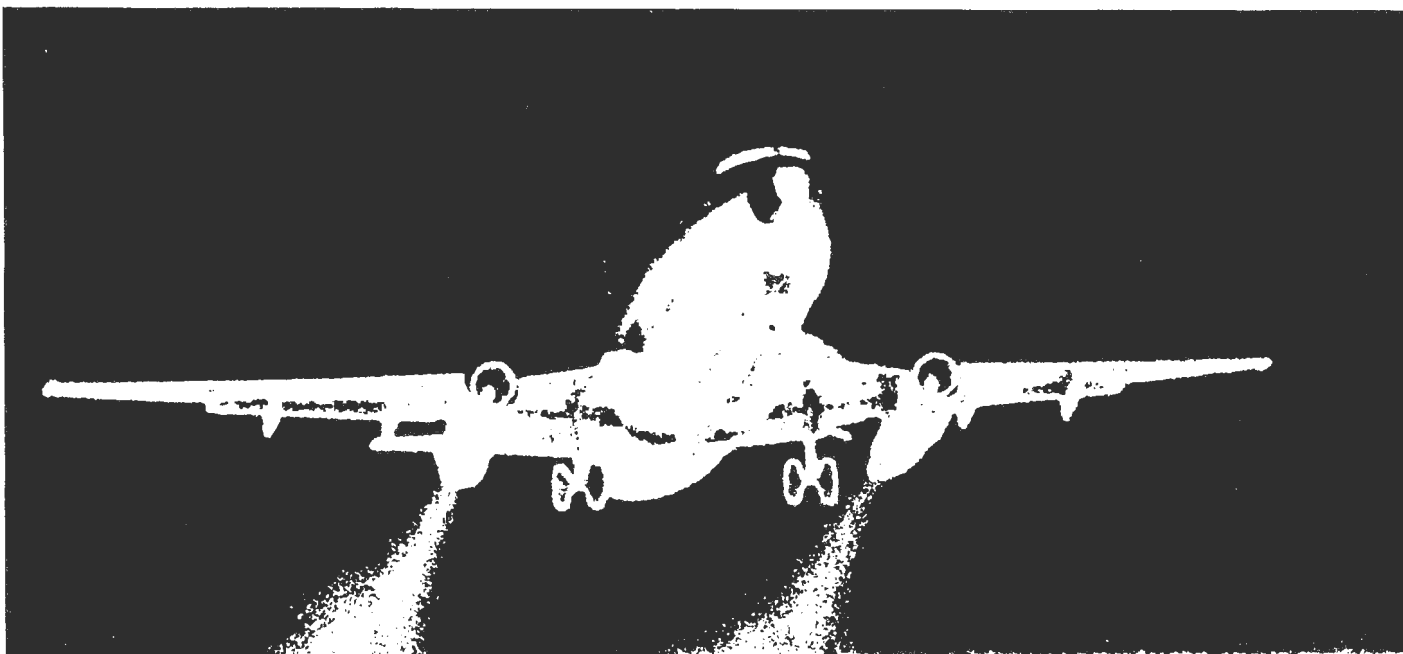
Os primeiros estudos desenvolvidos na Aviação Civil brasileira sobre meio ambiente, adotando metodologia científica, ocorreram a partir de 1979, na então Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica (CECIA), órgão vinculado ao DAC, que em 1986 foi incorporado ao atual Instituto de

Aviação Civil (IAC) e hoje constitui a sua Divisão de Estudos e Pesquisa do Transporte Aéreo e da Infra-Estrutura Aeroportuária.

A elaboração de documentos voltados para o planejamento ordenado e harmônico da rede aeroportuária nacional, a partir da CECIA, conduziu os técnicos do IAC a abordar em diversas questões relacionadas com o meio ambiente, especialmente nos aspectos concernentes ao ruído aeronáutico e ao uso do solo nas áreas vizinhas dos aeroportos.

Como resultado desses trabalhos destacam-se, até os nossos dias, os Planos de Zoneamento de Ruído, documentos normativos que estabelecem o aproveitamento do uso do solo nas vizinhanças dos aeroportos, em função dos níveis de ruído aeronáutico, de modo a preservar o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária nacional e proteger as comunidades que vivem no seu entorno.

No decorrer dos últimos oito anos, os trabalhos realizados nesta área permitiram que a Aviação Civil brasileira avançasse bastante em relação à proteção ambiental, valendo destacar a elaboração do



Regulamento de Homologação Aeronáutica (RBHA-36) — Padrões de Ruído, que estabelece os critérios a serem cumpridos pelos fabricantes brasileiros de aeronaves permitindo, também, que produtos nacionais cumpram as exigências a níveis internacionais, de modo a torná-los mais competitivos no mercado externo.

Ainda, neste campo, merece citação a entrada em vigor da Portaria nº 0819, de 30 out.85, pela qual as aeronaves que não atendem aos atuais requisitos internacionais de homologação, por emitirem ruídos acima dos níveis toleráveis, têm a sua matrícula limitada e sua operação regulamentada em todo o território nacional, assim como sua desativação prevista de forma gradual, até serem definitivamente proibidas de voar em território nacional.

Fruto também da política adotada para a proteção ambiental, o Brasil, através do IAC, pertence hoje ao restrito grupo de países com capacitação técnica para conduzir ensaios de homologação de aeronaves quanto ao ruído, o que significou a obtenção de um know-how de ponta e a conseqüente economia de divisas em moeda forte.

Para atender todas as áreas que envolvem o ruído aeronáutico, o Laboratório de Ruído do IAC conta com variado e sofisticado número de equipamentos eletroacústicos de alta precisão que, acoplados a microcomputadores de última geração, o coloca na vanguarda técnica do país e o capacita a realizar medições e análise de dados para trabalhos técnicos de grande importância, como definir curvas de ruído, testar equipamentos de proteção auditiva, propor tratamento acústico para edificações etc.

Importante atuação, também, do Ministério da Aeronáutica, em relação ao meio ambiente, é a sua participação junto ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), onde se faz representar

nas reuniões plenárias e nas câmaras técnicas deste órgão que, sob a forma de colegiado, debate e delibera questões da esfera de competência da Secretaria Nacional de Meio Ambiente (SEMAN-PR).

No trato das questões ambientais, a legislação em vigor no país delega competência ao CONAMA para estabelecer resoluções que visam ao estabelecimento de normas e padrões de controle da poluição provocada por veículos automotores e aeronaves, assim como aquelas que determinam, por exemplo, a obrigatoriedade da obtenção de licenças, junto aos órgãos ambientais competentes, para atividades que possam causar impactos ao meio ambiente, entre as quais as operações aeroportuárias.

Com a finalidade de estabelecer um documento que orientasse, de forma padronizada, a realização de ações ou procedimentos que atendessem as necessidades do setor, o Departamento de Aviação Civil, através do IAC, iniciou contatos diretos com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), em fevereiro de 1991, tendo sido submetido à apreciação desse Instituto um "Termo de Referência para a Elaboração de Estudos de Impactos Ambientais para Aeroportos", documento pioneiro no País que, além de mostrar as especificidades e características da infra-estrutura aeroportuária, orientaria a condução dos referidos estudos.

Após diversas reuniões entre grupos de técnicos dessas duas entidades (IAC e IBAMA), o referido documento foi aprovado em agosto do mesmo ano, o que vem permitindo uma perfeita integração da INFRAERO com órgãos ambientais regionais e estaduais na obtenção de licenças ambientais, na condução dos Estudos de Impactos Ambientais (EIA) e na elaboração dos correspondentes Relatórios de Impactos sobre o Meio Ambiente (RIMA), sob total supervisão do IAC.

Dispondo de um setor específico para realizar os Estudos de Impactos e Prote-

ção Ambiental, o IAC incluiu no seu programa de trabalho para o corrente ano uma Consultoria Internacional, que ocorreu no período de 4 a 21 de maio próximo passado, e para a qual foi convidado o Dr. Bruce Stedman, professor do Massachusetts Institute of Technology (MIT), especialista em proteção ambiental.

Esta consultoria ensinou a realização do I Seminário Brasileiro de Proteção Ambiental em Aviação Civil, que teve por objetivo reunir não só os técnicos das diversas organizações da estrutura do Ministério da Aeronáutica, que constituem os elos do Sistema de Aviação Civil, mas sobretudo os órgãos das administrações estaduais e municipais, através dos seus Departamentos Aeroviários ou órgãos responsáveis pelo trato de assuntos concernentes aos sistema aeroportuário de sua esfera de atuação.

Finalmente, além dos trabalhos que vêm sendo realizados nos dias de hoje, tais como: a compatibilização da legislação aeronáutica com a ambiental; a continuação do Programa do COMGAR de Conservação Auditiva para 6 (seis) Bases Aéreas; a participação em trabalhos técnicos e reuniões plenárias do CONAMA; acompanhamento e participação em eventos da RIO-92 e outras, o IAC coordenou, no período de 29 de junho a 3 de julho próximo passado, no Rio de Janeiro, o primeiro encontro dos grupos que compõem o "Committee on Aviation Environmental Protection" (CAEP), da OACI que, pela primeira vez em sua história, desenvolveu reuniões de trabalho em uma cidade fora de um dos países do primeiro mundo.

Este privilégio é, sem dúvida alguma, dos mais auspiciosos para o Brasil porque o coloca em posição de destaque junto à comunidade internacional e atesta de forma incontestável que, realmente, a Aeronáutica saiu na frente.

Julio Augusto Cezar é Cel. Av. e Diretor do IAC.

Primeiro do Décimo: Esquadrão Marrudo...

Billy Kipp

Parece que foi ontem. A oficialidade da Base Aérea de Cumbica deslocou-se para o pátio do 1º/10º, lá do outro lado da pista 09/27, convocada para dar as boas-vindas ao novo Comandante. Ele ia chegar dentro de alguns minutos no Beechcraft AT-7 1519, para assumir o Comando da Base no dia seguinte.

Pontualmente, na hora estimada para a chegada, desembarcava um austero Coronel-Aviador, na plenitude dos seus 42 anos, acompanhado da esposa e de um Major. Ela, elegantemente trajada, com chapéu de abas largas, seguia um salutar hábito da época. Feitas as apresentações formais aos mais graduados, o casal embarcou no Oldsmobile do ano, que o novo Comandante trouxera recentemente dos Estados Unidos. Sinal dos tempos... Estávamos virando o ano de 1957 para 58.

No pátio permaneceram apenas alguns oficiais superiores e o Major que veio no Beech. Soubemos logo que ele tinha sido convidado pelo Coronel para comandar o esquadrão de B-25, o 1º/10º. Pergunta vai, pergunta vem, ficou entendido que os B-25 estariam no fim, que a disponibilidade dos aviões era muito baixa e que o voo por instrumentos seria temerário, razão pela qual o treinamento de voo noturno só era realizado no céu estrelado do Nordeste.

Realmente, em Cumbica já se ouvia muito pouco aquele barulho metálico do B-25, com os seus motores Wright desprovidos de anéis coletores do escapamento. No 1º/10º eles já tinham sido adaptados para a missão do esquadrão: Reconhecimento Fotográfico e Meteorológico, e Reboque de Alvo Aéreo. Portanto, não possuíam mais as torres de metralhadoras, os cabides para lançamento de bombas e a cablagem elétrica que acionava esses sistemas de armamento, alívio de peso que proporcionou o ganho de umas 10 milhas na velocidade de cruzeiro. Aliás, essa modificação já tinha sido feita no B-25 do Parque de Aeronáutica do Recife, cujas facilidades de mão-de-obra e bem equipadas oficinas levaram o capricho até ao polimento total do avião que, sem pintura, andava mais do que os outros. Era o "Maconha", o B-25 que todo aviador da FAB conhecia, sendo apontado nas Bases Aéreas onde pousava:

"Olha o Maconha! Como brilha! Os motores dele usam velas de platina! Um dia ainda vou pilotar esse Maconha!"

Há 35 anos atrás pouca gente devia saber o significado da palavra. Depois do Maconha ainda teve o Super Maconha, uma versão mais sofisticada da qual muito se orgulhava o pessoal do Parque de Recife. Um dos B-25 mais bem tratados da FAB, o 5027 do Parque de São Paulo, que foi capa da RA nº 184, não chegava aos pés do Super Maconha. Mas... era só o que faltava, botar na capa da RA a foto de um B-25 com o nome "Super Maconha" pintado

na fuselagem...

Com o novo Comandante os 12 velhos B-25 do 1º/10º teriam que se parecer mais com os "Maconha". Cada um deles foi entregue à responsabilidade de um Sargento Mecânico e de um Sargento Radiotelegrafista de voo; onde o avião deles estivesse ambos deveriam estar, seja voando, seja em revisão no hangar.

O primeiro item da nova filosofia do Oficial de manutenção residia na limpeza dos aviões e do hangar; o óleo dos motores foi proibido de vazar... Depois vieram os cuidados com o instrumental de voo por instrumentos e com o equipamento de radionavegação e comunicações. Para agilizar o fluxo de suprimento foi criado um canal de ligação com o Parque de São Paulo, sob a responsabilidade de um oficial, empregando telefone, viatura e até o Beechcraft AT-11 1365, o "Nariz-de-Vidro" do Esquadrão. Com essa medida, praticamente não houve mais B-25 indisponível por falta de peça (AIFP).

Os motores Wright não traziam maiores preocupações. Os entendidos diziam que os Pratt & Whitney eram melhores. Havia até quem dissesse que tinha visto nos Estados Unidos um B-25 com motor P & W. A verdade é que os Wright podiam trepidar, soltar umas bafaradas de fumaça azul, tossir, mas continuavam funcionando... até com alguns cilindros apagados.

Enquanto o "agito" no Esquadrão prosseguia, do lado de cá da pista 09/27 o Comandante da Base determinava a criação de uma Estação Tática de Comunicações-Rádio para apoio dos B-25 operando fora da sede, e obtinha recursos para a recuperação do balizamento noturno do aeródromo, que há bastante tempo só operava no período diurno.

Depois de definidos o Programa de Instrução e o Programa Operacional, empregando os doze B-25 e um Quadro com uns trinta pilotos, os critérios para a escala de voo revelaram-se inadequados ao cumprimento simultâneo daqueles dois programas. Os níveis de treinamento e de experiência de voo daqueles trinta pilotos eram muito diversificados.

A idéia de juntar os pilotos em duplas, formando uma equipe fixa para qualquer tipo de missão, solucionou todas as restrições identificadas durante o planejamento das escalas de voo. Cada piloto, entre os mais proficientes, recebeu como companheiro de dupla um piloto menos proficiente, independentemente de posto ou antiguidade. Não havia dupla melhor nem pior... Todos eram 1P depois de adaptados ao B-25. Mas cada piloto percebia, no íntimo, por que e para que fazia parte de uma determinada dupla. Ou estava ali para ensinar ou para aprender.



O emprego das duplas de pilotos fez do 1.º/10.º, além de uma escola operacional, uma escola de vôo por instrumentos, pois o treinamento em rota e as missões operacionais obedeciam a uma afirmativa teoricamente inquestionável: "Se a Aviação Comercial voava cumprindo horários rígidos, partindo e chegando tanto de dia quanto de noite, limitando-se apenas aos mínimos meteorológicos fixados pela Aeronáutica, não deveria haver nenhuma razão para que um Esquadrão da Força Aérea, equipado com aviões bimotores, operasse com limites de segurança superiores." Por isso, as decolagens do 1.º/10.º só não saíam quando o aeródromo estava fechado; mau tempo previsto na rota, só decolando para constatar de perto, e regressar só se não desse para prosseguir. O mau tempo no destino não importava muito, pois as etapas de vôo duravam, normalmente, cerca de 3 horas, tempo suficiente para as condições meteorológicas locais mudarem totalmente até o momento da chegada. As duplas de pilotos demonstraram que aquela afirmativa, na prática, também podia tornar-se inquestionável.

Conceitos desse porte trouxeram às equipagens de vôo plena autoconfiança e excepcional noção de responsabilidade. Os mecânicos, movidos por excelente capacidade profissional e amor próprio, para não sofrerem o dissabor de um atraso ou de um "regresso e pouso" devido a pane do "seu" avião, zelavam por tudo, como se o avião realmente fosse deles, e não gostavam muito quando outro mecânico, eventualmente, voava no seu lugar. Os radiotelegrafistas passaram, da atividade de transmitir e receber mensagens rotineiras, para a participativa tarefa de captar Sequências Meteorológicas e transmitir Mensagens de Posição, vitais para a segurança de uma missão, em trechos do vôo com severa turbulência, confiantes de que não haveria chuva que impedisse aquele rádio de falar... E as duplas de pilotos, já amadurecidas, passaram a confiar cegamente naqueles valentes aviões, que há pouco tempo atrás pareciam estar no fim; agora, juntos, enfrentavam com destemor as etapas mais críticas, que o excesso de prudência anteriormente desaconselhava.

As Missões - Foto do esquadrão atendiam a solicitações de recobrimentos fotográficos que partiam de Governos de Estados, Prefeituras, da Petrobrás e da própria Força Aérea, consolidados em projetos cuja duração se estendia durante meses. Todas as semanas o 1.º/10.º destacava um B-25 para operar do aeródromo mais próximo da área a ser fotografada, lá permanecendo de terça-feira até sábado. Para uma missão baseada em Belém, por exemplo, a partida de Cumbica era às 18 horas de segunda-feira, de forma a amanhecer no destino, reabastecer e já iniciar o recobrimento a partir de 13 horas; o regresso era às 19 horas do sábado, para pousar em Cumbica às 7 da manhã de domingo. Na segunda-feira seguinte o ciclo se repetia, com outra tripulação, e assim sucessivamente até a conclusão do projeto.

As Missões de Reconhecimento Meteorológico eram diárias, para a observação, mar a dentro, do espaço compreendido entre os paralelos de Santa Cruz e de Florianópolis, na busca de informações que as estações terrestres não podiam obter. Além dos pilotos, que participavam na observação de alguns dados, fazia parte da tripulação um Oficial Meteorologista, responsável pelas medições e relatórios codificados, que traduzia as leituras que fa-

zia nos seus psicrômetros, barômetros e termômetros, para a imediata transmissão radiotelegráfica.

Nesses treinamentos de observação meteorológica diurna (TOM-D) eram percorridos diferentes itinerários, previamente estabelecidos, que começavam invariavelmente por uma perna, que em vôo parecia interminável, dita pelos Tenentes do esquadrão como sendo "no rumo da África"... Ela cruzava e deixava para trás a antiga Aerovia Verde-1, no trecho Rio-Florianópolis, numa área onde nem se podiam ver navios...

Quando o Exército Brasileiro programava exercícios para a sua A.A.A.Aé., as baterias de 40mm ou 90mm eram deslocadas para a deserta praia da Barra da Tijuca, e os B-25 do 1.º/10.º proporcionavam o reboque do alvo aéreo, que era lançado e recolhido por meio de um molinete elétrico instalado a bordo; mais de uma vez viu-se a fumaça negra de um obus explodir perto do avião-reboque, apesar do refletor-radar instalado na biruta-alvo.

Já não acontecia o mesmo no Tiro Aéreo realizado pelos Caçadores do 1.º/4.º, em Fortaleza, que atiravam na nossa biruta mas não acertavam. Nem na biruta, nem no B-25... Explico melhor: o B-25 rebocando alvo ficava muito lento, e não havia visor de F-80 que computasse a diferença entre as 350 mph do seu mergulho e as 140 mph do reboque, provocando uma visada errada para o Caçador. Essa diferença de velocidades contribuiu para um incidente que, felizmente, apenas deu um grande susto nos tripulantes envolvidos: um F-80 bateu com a asa no cabo de reboque do alvo, quando recuperava do mergulho, sofrendo um profundo corte no bordo de ataque; a tripulação do B-25, passado o susto e a indignação, dizia ter tido "a sensação do gato que arma o pulo mas é puxado pelo rabo".

A crescente intensidade do vôo no 1.º/10.º e a desenvoltura com que seus pilotos sobrepujavam condições de vôo adversas provocaram admiração e gozações. Dizia-se que o pessoal do 1.º/10.º era cheio de "marras", que enfrentavam os problemas "na marra". De fato, muitos companheiros se impressionavam com as decolagens dos B-25 em Cumbica, no lusco-fusco do anoitecer, bem na hora em que o nevoeiro do inverno ou os cúmulos-nimbos do verão já rondavam o aeródromo. Será que precisava ser logo na hora em que o piloto, paparicado pela esposa, estava acostumado a tomar a sua sopinha? Precisava ser no horário sagrado em que o outro piloto tinha que tomar seus comprimidos de homoeopatia? Não poderia ser mais cedo, ainda com sol?

Podia, mas não devia. Não devia porque o esquadrão pretendia acabar com o mito da chegada noturna em Belém, um tanto temerária devido à precariedade dos auxílios-rádio à navegação aérea na região, pela incidência de cúmulos-nimbos no período noturno, e pelos 490 km que separam Belém de São Luís, na época a única alternativa para pouso noturno. A solução do 1.º/10.º foi pousar em Belém cerca de 40 minutos antes de clarear o dia, quando tudo torna-se mais fácil. Para isso era preciso sair de Cumbica às 18 horas, para chegar em Salvador às 22 horas, voando direto pela aerovia Azul 11; partir às 23 horas direto para Fortaleza pela aerovia Verde 3, chegando lá às 2 horas do dia seguinte; e na última etapa, decolar para Belém às 3 horas, pousando em torno das 6:15, ainda escuro...

Além das missões já citadas, operações de apoio a diferentes organizações e viagens de manutenção de treinamento muito contribuíram para o prestígio do 1.º/10.º nos anos de 58 até meados da década de 60.

Por ocasião do transbordamento do açude de Orós, em 1960, o esquadrão foi acionado para transportar os gêneros alimentícios doados às vítimas da enchente pelas populações de várias cidades brasileiras, somando-se ao esforço das Unidades de Transporte Aéreo. Lembro-me de que pousei em Bauru debaixo de forte aguaceiro, lá pelas 10 da noite; carregaram o B-25 com não sei quantas toneladas de feijão, e prossegui para Fortaleza, via Salvador; dei uma olhada, agora, na minha Caderneta de Vôo e está lá registrado: dia 5/4/60, B-25 5122, Bauru — Salvador 5h20min de voo noturno. Que marra!...

Nessa operação Orós o austero Comandante da Base fez questão de ser um dos pilotos a transportar doações para os cearenses. Bom exemplo. Em Fortaleza, após o pouso em plena madrugada, no pátio àquela hora deserto do 1.º/4.º, o Comandante desembarcou, recebido pelo Tenente de Serviço em Operações; então, desembarcaram os demais tripulantes que, mantendo a tradição, logo se dirigiram para debaixo da cauda do B-25, ali no limite do concreto do pátio com a grama, para aliviarem as respectivas bexigas, cada um preocupado consigo mesmo. Enquanto isso, o Oficial de Serviço acompanhava o Comandante, que seguia em direção ao seu alojamento; ao chegarem em frente à porta, o Coronel, discretamente, indagou do Tenente se podia usar o mictório do seti alojamento, ao que o mesmo respondeu:

“Sinto muito, Coronel. Minha mulher está dormindo aí dentro, porque eu entrei de serviço e ela ficou com medo de dormir sozinha em casa...”

Disse-me o outro piloto do B-25, que chegara a tempo de ouvir o fim daquele diálogo, que o austero Coronel sussurrou um palavrão e partiu, a passos largos, para debaixo da cauda do avião; foi o único momento da viagem em que os tripulantes deram as costas para o seu Comandante. Só o ingênuo do Tenente é que ficou olhando, e por isso ainda levou um pito...

Nas viagens de manutenção de treinamento, realizadas regularmente no decorrer das semanas em rotas predeterminadas, levava-se o B-25 aos mais distantes aeroportos, tais como Boa Vista, Manaus, Fernando de Noronha, Cuiabá e Corumbá, capacitando as duplas de pilotos para a realização de Missões-Foto em qualquer ponto do território brasileiro, e proporcionando uma notável experiência de voo por instrumentos a muitos pilotos que, por falta de oportunidade, nunca tinham pilotado dentro de mau tempo.

Para o coroamento do ano de operações e instrução, o 1.º/10.º atingia o “clímax” da “marra” realizando uma viagem que se aproximava de um circuito fechado em torno do território brasileiro. Nessas viagens, duas tripulações completas guarneciam um B-25 e partiam para um circuito aéreo, interrompido apenas para o reabastecimento do avião e para o revezamento dos tripulantes, numa jornada de mais de 35 horas, com 30 horas de voo. As refeições eram feitas em voo, consistindo apenas de lanches de bordo reforçados e café de garrafa térmica. O repouso dos tripulantes nas

etapas de folga ficava por conta de colchonetes de espuma, que amorteciam os ângulos retos das chapas internas da fuselagem, para que cada um se acomodasse da melhor maneira possível; cabia ao mais antigo o privilégio de deitar-se no túnel que dava passagem da cabine dos pilotos para o nariz de vidro do B-25, de onde, na guerra, o navegador-bombardeador fazia a visada para o lançamento das bombas. E o fiel B-25 sempre portou-se com dignidade, exigindo somente que lhe enchessem, até a boca, o tanque de gasolina do “bombay”, que lhe permitia permanecer voando durante 8 horas.

Essa viagem, que punha à prova a tenacidade e o profissionalismo dos oficiais, sargentos, e até do médico do esquadrão, ficou conhecida como a “Marruda”, a viagem para “marrudos”...

As rotas e os horários da Marruda eram os seguintes (hora de SP):

- Cumbica/P. Alegre — 20:00/23:30 — (noturno)
- P. Alegre/Cuiabá — 01:30/07:00 — (via Campo Grande/not/diu)
- Cuiabá/Manaus — 08:00/13:00 — (diurno)
- Manaus/Belém — 14:00/18:30 — (diurno)
- Belém/Recife — 19:30/01:45 — (noturno)
- Recife/Cumbica — 02:45/07:15 — (via Belo Horizonte/not/diu)

Apesar do natural orgulho dos tripulantes que vinham realizando a viagem, sua utilidade prática chegou a ser questionada. O fato é que, com a chegada dos Douglas C-54 para o Comando de Transporte Aéreo, os anseios dos pilotos mais jovens começaram a tender para a pilotagem em vôos mais longos, em novas rotas, enfim, para a participação em missões que se parecessem mais com as da aviação transcontinental, realizada até então pelos B-17, num círculo de difícil acesso para quem estava de fora. Os recém-chegados quadrimotores C-54 tornaram aquele tipo de missão mais acessível, por oferecerem mais oportunidades a pilotos devidamente capacitados e treinados.

Nas longas etapas com 5 ou 6 horas de duração que fazíamos nos B-25, desprovidos de piloto automático, sem radar meteorológico a bordo, nem dispondo de limpador de pára-brisas para facilitar um pouso noturno com chuva, fechávamos os olhos e nos imaginávamos nos comandos de um C-54, até que o mecânico nos oferecia o lanche frio e caíamos na realidade do B-25, onde não era possível saborear uma “quentinha” ou levantar para ir ao “toilette”. O entusiasmo dos pilotos que voavam no 1.º/10.º devia-se à mística criada em torno das missões e viagens que realizavam. A “Marruda” simbolizava tudo o que acontecia de bom dentro das equipes B-25.

Depois de ter sido dito, em 1957, que a compra dos B-26, realizada naquele ano, seria a condenação à morte dos B-25, o sucesso da sua operação durante mais 5 ou 6 anos no 1.º/10.º provou não ser difícil alcançar metas que parecem inatingíveis, quando há determinação, profissionalismo e coragem.

Billy Kipp é colaborador da Revista Aeronáutica.
Fotografias de Francisco P. Neto e da coleção de Gustavo Wetsch.

A Astronomia na Bandeira Brasileira

Ronaldo Perseke

Idealização da esfera celeste na Bandeira Brasileira

"Figurou-se a esfera inclinada sobre o Horizonte segundo a latitude do Rio de Janeiro, e assinalou-se o Pólo Sul Celeste pela estrela sigma do Oitante, que se tornou o símbolo natural do Município Neutro."

A faixa branca onde está inscrito o lema "ORDEM E PROGRESSO" representa o Zodíaco, caminho celeste dos planetas do Sistema Solar, que contém o plano da órbita aparente do Sol e da órbita real da Terra — a Eclíptica.

A única estrela, Espiga (alfa da constelação da Virgem), que se encontra acima da faixa zodiacal está ligada à descoberta da Precessão dos Equinócios pelo fundador da Astronomia, Hiparco.

O céu

Dentro da esfera azul o projeto de Teixeira Mendes previu a colocação de vinte e uma estrelas, mostrando o aspecto do céu do Rio de Janeiro às primeiras horas da manhã de 15 de novembro de 1889, instante da Proclamação da República.

Para manter a relação entre as estrelas foi escolhido o momento do dia sideral em que o Cruzeiro do Sul estava em culminação superior, na vertical, de pé, próximo ao meridiano do Rio de Janeiro, local do fato histórico. As estrelas que estavam, ao meio-dia, próximas do Zênite figuram no centro do círculo azul.

Antecipando-se às futuras críticas dos "Cientistas", Teixeira Mendes, idealizador desta simbologia, explicou em sua "Apreciação Filosófica": "Não se tratava de construir uma carta do céu. Era preciso figurar um céu idealizado, isto é, compor uma imagem que em nossa mente evocasse o aspecto do nosso céu, bem como os sentimentos que a nossa evolução poética tem ligado a semelhante imagem."

O globo azul é apresentado como se o víssemos do infinito: está invertido, como se fosse visto num globo celeste ou através de um espelho. A posição invertida pode, facilmente, ser verificada pela observação da estrela Intrometida (épsilon do Cruzeiro do Sul) que, olhada diretamente no céu, nos aparece sob a estrela delta, da mesma constelação, à direita do observador, mas na Bandeira encontra-se à esquerda de quem a contempla.

Suponho que esta concepção esteja à maneira de ver do Criador de tudo e de todas as coisas, tendo contemplado de fora da esfera celeste o local da Proclamação da República, na data histórica. (R. Perseke)

As estrelas

As estrelas não foram colocadas de qualquer modo, e sim obedecendo a uma ordem científica, num esforço de retratar



a mesma posição que ocupam no firmamento, embora em forma estilizada.

A contemplação das estrelas foi sempre uma constante no desenrolar da história da humanidade. Poder ir às estrelas e não apenas vê-las da Terra foi sempre um grande sonho de todos os tempos. Logo cedo, por efeito de permanentes observações, foram descobertas as linhas principais da atividade dos seres celestes.

As estrelas e os Estados

O Decreto de 19 de novembro de 1889 diz expressamente que as estrelas simbolizam os Estados e o Município Neutro do Brasil. Seguiu a idéia do pavilhão imperial que, por sua vez, já a recebera da bandeira norte-americana.

O diploma legal não discrimina, entre as estrelas, qual a que simboliza este ou aquele Estado da Federação.

Teixeira Mendes, em sua "Apreciação Filosófica", refere-se à atribuição de alguns Estados a determinadas estrelas:

"Assinalou-se o Pólo Sul Celeste pela estrela Sigma do Oitante, que se tornou o símbolo natural do Município Neutro. Escolheram-se estrelas austrais, com exceção do Cão Menor, que forneceu Prócyon, para significar que a União Brasileira tem um Estado que se estende ao Hemisfério Norte."

A determinação de um Estado para cada estrela foi arbitrada posteriormente. Evidentemente, não era possível conservar a coerência entre tamanhos de estrelas e superfícies dos Estados e, por outro lado, a ordem das constelações no céu e a sequência geográfica dos Estados.

Duas constelações foram aproveitadas por inteiro em sua

parte visível a olho nu, o Cruzeiro do Sul e o Triângulo Austral. De outras constelações escolheram-se algumas estrelas, apenas.

Vejamos a associação das estrelas da Bandeira com os Estados do Brasil. De início, anotemos que as estrelas foram catalogadas pelos Astrônomos sob a denominação de alfa, beta, gama, delta, épsilon, etc., em ordem decrescente de magnitudes. Aproveitou-se, assim, o alfabeto grego.

O Cruzeiro do Sul é composto de cinco estrelas que representam os Estados de: Minas Gerais (estrela alfa, vulgarmente conhecida por Estrela de Magalhães); Rio Grande do Sul (beta, conhecida pelo nome de Mimosa); São Paulo (gama, conhecida como Rubídea); Rio de Janeiro (delta, conhecida vulgarmente como Pálida) e Sergipe (estrela épsilon, popularmente chamada a Intrometida, pela sua posição na cruz).

Do Escorpião foram aproveitadas: Antares (alfa), para representar a Bahia; Graffias (beta), para simbolizar o Maranhão; Wei (épsilon), para identificar Pernambuco; Sargas (teta), para simbolizar o Ceará; Girtab (kapa), para marcar Santa Catarina; Shaula (lambda), para representar o Piauí; a estrela mü, sem nome, marca o Espírito Santo, e a iota (também sem nome) representa Alagoas.

Do Cão Maior foi escolhida Sirius (alfa), para o Mato Grosso; do Cão Menor, Procyon (alfa), para o Amazonas; do navio Argus, Canopus (alfa), para Goiás; do Oitante, a estrela sigma para representar o Distrito Federal.

Do Triângulo Austral, aproveitado integralmente, Atria (alfa) simboliza o Paraná; beta representa a Paraíba; e gama representa o Rio Grande do Norte.

A partir de 21 de abril de 1960, uma nova estrela foi introduzida na Bandeira, para representar mais um Estado que se criava, o da Guanabara, agora substituído, no simbolismo, pelo Mato Grosso do Sul. É a estrela Alphard, de 2ª grandeza, na constelação da Hidra Fêmea.

Outro acréscimo foi feito em 1962: a estrela gama da Hidra Fêmea, de 3ª grandeza, para simbolizar o Estado do Acre.

A partir de 12 de maio de 1992, foram acrescentadas à Bandeira quatro novas estrelas, da constelação do Cão Maior, representando os novos Estados: Mirzam (beta), o Amapá; gama, Rondônia; Wezen (delta), Roraima; e Adhara (épsilon), Tocantins, estados esses que eram Territórios até a promulgação da Constituição de 1988, e que conquistaram o direito à representação na Bandeira, com a publicação das alterações na Lei nº 5.700, de 1/9/71, que revogou a Lei nº 5.443, que trata dos Símbolos Nacionais.

Conclusão

Não há uma só bandeira, em todo o mundo, que represente o céu. A Bandeira Brasileira, a despeito das críticas fei-

tas à disposição das estrelas, é motivo de orgulho para todos nós pelo fato de representar o céu do Brasil num momento de alta significação para a nossa História.

Como disse o grande civilista José Feliciano, "enquanto o mundo for mundo, o aspecto da Bandeira Brasileira lembrará os fundamentos celestes e terrestres da nossa Pátria. Nenhum 15 de novembro passará sem que o céu aí paire sobre nós, como indefectível bênção, como sacro testemunho, a rever os nossos progressos, com a placidez serena de uma regularidade exemplar."

Observação: O lema completo de Augusto Comte é "o Amor por princípio e a Ordem por base; o Progresso por fim". O resumo para ORDEM E PROGRESSO foi feito por Miguel Lemos.

Lei nº 5.443 — Capítulo II — Seção II — Art. 3º

"A Bandeira Nacional, de conformidade com o disposto na Constituição, é a que foi adotada pelo Decreto nº 4, de 19 de novembro de 1889, com a modificação feita pela Lei nº 5.443, de 28 de maio de 1968."

Parágrafo único: "Na Bandeira Nacional, está representado em lavor artístico, um aspecto do céu do Rio de Janeiro com a Constelação Cruzeiro do Sul no meridiano, idealizado como visto por um observador situado na vertical que contém o Zênite daquela cidade, numa esfera exterior à que se vê na Bandeira."

Art. 5º

IX — "As estrelas serão de 5 (cinco) dimensões: de primeira, segunda, terceira, quarta e quinta grandezas. Devem ser traçadas dentro de círculos cujos diâmetros são: de três décimos de módulo (0,30M) para as de primeira grandeza; de um quarto de módulo (0,25M) para as de segunda grandeza; de um quinto de módulo (0,20M) para as de terceira grandeza; de um sétimo de módulo (0,14M) para as de quarta grandeza; e de um décimo de módulo (0,10M) para as de quinta grandeza."

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





O VER-O-PESO escancarado às câmeras dos fotógrafos, aos pincéis dos pintores e às penas de poetas e escritores

Achamos muito difícil escrever sobre um ponto turístico sem relacioná-lo a pedaços da história que ele simboliza. Sendo assim, temos que pedir licença e desculpas aos historiadores pela insensatez de um contador de histórias tomar para si a responsabilidade de narrar pedaços da história de Belém do Pará. Por outro lado, agradecemos a esses mesmos historiadores, pois foi com base nos seus trabalhos que conseguimos organizar nossas distantes lembranças.

Foi em 22 de dezembro de 1615. Pouco tempo decorrera da capitulação dos franceses no Maranhão e o capitão-mor dessa conquista, Alexandre Moura, já nomeava Francisco Caldeira Castello Branco para uma outra, a do Grão-Pará. Esse ato levava em conta a advertência

dos franceses — “existem outras terras que permanecem sob o jugo de mercenários de várias nacionalidades” — e o entusiasmo da tropa pelo recente triunfo.

Sem perda de tempo, em três dias ficava pronta a expedição e designados o seu capitão-mor e os seus capitães. Composta de um patacho (antigo navio a vela), “Santa Maria da Candelária”, um cavaleão, “Santa Maria da Graça”, e um lanchão, “Assunção”. Um total de 150 homens formava três companhias, comandadas pelos capitães Pedro Freitas, Álvaro Neto e Antônio Fonseca, os quais, por sua vez, respondiam ao capitão-mor Antônio Vicente Cochado.

Três dias após a nomeação de Castello Branco, no Natal de 1615, a expedição sai do Maranhão, navega pela costa do Pará e entra na altura da baía de Mara-

jó. São passados dezoito dias de viagem e a expedição navega por entre as ilhas que dão origem à baía de Guajará. Começa a procura de um local estratégico que domine os caminhos fluviais e facilite a defesa.

Foi numa ponta de terra inacessível por mar e de acesso por terra defendido por extenso igarapé, com nascente no alagadiço do Piri, que Castello resolveu construir o forte “Presépio” e a pequenina igreja consagrada a Nossa Senhora de Belém.

Faltava o nome para a nova conquista espanhola, pois Portugal se encontrava sob o jugo da Espanha, onde reinava Felipe II. Caldeira, apesar de estar sob as ordens do soberano espanhol, batizou as novas terras conquistadas de “Feliz Luzitânia”, dando ouvidos às suas raízes por-

tuguesas.

Assim, sem nenhuma reação dos Tupinambás, em 12 de janeiro de 1616 foi fundada a cidade de Belém. Representou o início da integração do espaço amazônico, que corresponderia mais tarde a uma ampliação de mais de um terço dos marcos geográficos fixados pelo Tratado de Tordesilhas.

A colônia foi aos poucos tornando-se foco de irradiações da penetração portuguesa no Norte do Brasil. Origem do que hoje mais caracteriza Belém: "a porta, o grande mercado da Amazônia".

Com licença, desculpem-me se atropelo. Não consegui conter-me. Não posso permitir que um simples "contador de histórias", que nunca navegou em uma vigienga (barco a vela de um só mastro), não conviveu com China, Cardozão, Carne Velha e outros pescadores e nunca proseou com comadre Sabá sobre ervas e essências, se arrogue a falar sobre mim.

Meu nome, VER-O-PESO, uns dizem que tem origem nos termos "Casa do Haver do Peso", outros de "Ver o Peso" e ainda outros de "Conhecer o Ver o Peso". O certo é que, apesar de um governo provincial ter pretendido alterar meu nome para "Doca da Imperatriz", continuo até hoje sendo chamado carinhosamente de VER-O-PESO. A origem é fiscal. Os tributos eram pagos à base do peso das mercadorias e eu fui o ponto escolhido para verificação da exportação das mesmas.

Esse tipo de tributo não começou comigo. Tenho conhecimento de que, na Rua Nova dos Mercadores, em Lisboa, na época de D. Manuel, e em 1614 no Rio, essa forma já havia sido utilizada. Um dos muitos cariocas que veio visitar-me contou que a Câmara do Rio concedeu a Alvaro Manoel — O Moço — o privilégio de construir um trapiche, ter nele uma balança e cobrar o imposto de 30 réis para cada quintal (antiga unidade de peso correspondente a 128 arretéis; 1 arretel = 429 g) de açúcar, que era utilizado como moeda corrente na época.

Antes de eu ser a doca em forma de quadrilátero, construída e revestida de pedra na segunda metade do século XIX. Antes de eu ser um dos pontos mais pitorescos de Belém, eu já existia como a embocadura do igarapé do Piri da Juçara. O mesmo que fora elemento importante para a escolha do local de construção do forte "Presépio" e que mais tarde teve que ser aterrado, pois seus teimosos

igarapós dificultavam a vida do aglomerado urbano.

Eu não tenho dúvidas, como alguns historiadores:

— a expedição de Castello Branco chegou à baía de Guajará na miséria, a ponto de pedir o que comer e precisar de ajuda para as primeiras construções?

— foram dois frades ou um vigário que vieram com a expedição?



Porto de "Ver-o-Peso"



VER-O-PESO visto do Forte do Castello, construído para a defesa da cidade de Belém



As embarcações são as imagens que melhor representam o VER-O-PESO que, por sua vez, representa o que hoje mais caracteriza Belém: "o grande mercado da Amazônia"



VER-O-PESO:
testemunha da
história de Belém

— “Presépio” foi forte, fortim, fortificação ou fortaleza? De madeira ou de pedra?

Não as tenho, pois sou o espaço e o tempo, sou testemunha da história de Belém.

Antes de a expedição ancorar, eu já assistia os índios deslizarem nas suas ubás (pequena canoa constituída de um só lenho escavado a fogo, ou de uma casca inteiriça de árvore, cujas extremidades eram amarradas em cipós) pelas águas barrentas da baía. Assistia pintarem suas pernas de azul quase preto com o sumo do jenipapo (fruta muito consumida em Belém) e suas faces e pés de vermelho com a tintura do urucu (fruto do urucuzeiro, de cuja polpa se extrai substância tintorial e utilizada também como corante na cozinha, principalmente no arroz). Observava se adornarem com colares de pedaços de ossos ou conchas, ou com pedaços de ossos ou pedras colocados nos furos dos lábios, orelhas, nariz e faces.

Testemunhei três anos depois da fundação de Belém, em 1618, o mesmo Castelo terminar seu governo preso e metido em grilhões. A causa, um motim ori-

ginado pela omissão do próprio de não fazer justiça a seu sobrinho, que havia assassinado a punhaladas o capitão Álvaro Neto, ex-comandante de um dos barcos da expedição.

Minha história oficial teve início em 18 de julho de 1687, quando a Câmara de Belém, necessitando de melhores rendas para manter a sua infra-estrutura e desenvolver os serviços públicos, teve a iniciativa de endereçar uma Representação ao Rei de Portugal, pedindo-lhe a concessão do tributo do VER-O-PESO. A Provisão Régia de concessão foi assinada pelo Monarca em 21/3/1688 e, em 30/9 do mesmo ano, transcrita nos registros do Senado e da Câmara de Belém.

Em um patacho ancorado junto a mim, presenciei o envio de uma carta dos Oficiais da Câmara de Belém ao Rei, comunicando que as rendas de 150 mil réis eram escassas. Em meados de 1722, foi construída a Casa da Balança para facilitar a fiscalização.

Muito tempo depois, em 11 de dezembro de 1781, é que José Nápoles Telo de Menezes, Governador do Estado do Maranhão, Pará e Rio Negro, expôs em do-

cumento oficial aos Oficiais do Senado e da Câmara de Belém a sua decisão de alterar o método de embarque e desembarque para melhorar a fiscalização. A alteração consistiu em separar o embarque do desembarque e nomear um Feitor Recebedor, que seria obrigado a residir na Casa da Balança, conferir os gêneros de exportação e receber a importância do tributo.

Realmente, logo após a mudança e em virtude das atenções do Governo estarem voltadas para mim, a renda aumentou. Entretanto, assim como aumentou, reduziu devido ao relaxamento das atenções, desvios de rendas, contrabando de mercadorias etc.

Como ponto de fiscalização, existi até 28 de setembro de 1839, quando o Presidente Bernardo Souza Franco, por meio da Lei nº 22, extinguiu a repartição VER-O-PESO e transferiu o recebimento do tributo para a Recebedoria Provincial, que passaria a entregar o montante arrecadado ao Procurador da Câmara mensalmente.

Finalmente, a Lei Provincial nº 135, de 23 de abril de 1847, sancionada pelo Presidente da Província, Herculano Ferreira Pena, autorizou a Câmara de Belém a demolir a Casa da Balança após terminasse o prazo de arrendamento do meu espaço pela Ribeira do Peixe Fresco. Assim, meu tempo de vida oficial, como posto de recebimento do tributo para a Câmara de Belém, vai de 3/1688 a 9/1839, aproximadamente 151 anos. Entretanto, de tradição como mercado, tendo praticamente a mesma idade de Belém, 376 anos, bem vividos e confortados pelo verde da ilha das Onças.

O meu sucesso e o conseqüente reconhecimento internacional não decorreram da minha função de fiscalização e, sim, da anarquia, do reluzir e da variedade de cores e de formas do meu espaço. Da graça no sotaque e da riqueza dos costumes e credences do meu povo.

É gente que serpenteia lenta e pregui-

çosamente em multiesbarrões delicados, em burburinho e dispersando olhares. Lugar comum de qualquer mercado. Grande variedade de mercadorias são expostas com originalidade em barracas de lona, em tabuleiros ou até mesmo espalhadas pelo chão.

Não faz muito tempo era possível encontrar passarinhos, papagaios, macacos e até jibóias mansas, carregadas no colo como crianças, que eram adquiridas para "pegar rato em forro de casa velha".

Quem já veio me conhecer recorda os objetos modelados em barro, as plantas, ervas, frutas, farinha, peixe, caranguejo, camarão, e certamente ainda guarda o sabor das frutas regionais e dos peixes. A pupunha (fruto da terra) pode ser provada na hora. É anunciada geralmente por garotos com tabuleiros na cabeça, que gritam: "oê, oê, pupunha cozida, oê, oê..."

Para a cura, uma imensa variedade de ervas e óleos da farmacopéia amazônica. Para sua proteção, segurança e anseios, tenho as ervas e os amuletos da pajelança dos nativos guajarinós ou marajoaras. Algumas ervas para uso em banhos ou defumações são encontradas em caixinhas e seus nomes indicam claramente as finalidades: "banho vai-e-volta", "banho desempata", "banho desatrapalha", "defumação desmancha tudo"...

Para perfumar as roupas, ou uns amarradinhos de raiz, o "patchuli", ou o "cheiro" que é vendido sob encomenda, em saquinhos de papel de seda.

Todos os dias, quando maré cheia, assisto as ondas brincarem com as canoas, com as freiteiras, geleiras, barcos e vigilenças, e os caboclos seminus pularem, sem muito esforço e com muita naturalidade, de uma embarcação para a outra, para formar grupos e prostrar.

Quando maré vazia, as embarcações ficam imóveis como um monumento em homenagem à destreza e à coragem do caboclo ribeirinho. Imóveis como se ainda permanecessem atoladas em um daque-

les igapós teimosos do "Piri da Juçara". Indiferentes, desdenhando a imobilidade das embarcações, urubus, aos montes, disputam carniças.

Pode parecer que estou exagerando a meu respeito. Mas, podem acreditar, eu sou um dos símbolos mais importantes da tradição e da história da Santa Maria de Belém do Grão-Pará. Para demonstrar, vou expor um fato ocorrido entre meados de 1984 e início de 1985.

Nessa época, foi inaugurado um mercado de varejo do CEASA para me fazer concorrência. Limpo, amplo, oferecia estacionamento para carros e vendia mais barato. Pois bem, esse mercado fechou e sua área foi alugada pelo DETRAN para ser utilizada no emplacamento de veículos, enquanto eu continuo sendo visitado diariamente por mais de 10.000 pessoas.

Tu, que ainda não vieste até aqui para me conhecer, não te apresses, mas vens. Não te preocupes que certamente nos entenderemos. Conheço do "takitaki", dialeto do Suriname, ao japonês.

Vem e participa da dança do vento com as velas coloridas. Vem viver a anarquia e a magia do meu espaço. Mas, não deixes de fazer como poucos: me contempla pelo menos uma vez no silêncio da noite.

Se souberes sonhar, mesmo que a noite, sem pudor, se arreganhe em raios prateados de luar, poderás perceber línguas de luz emergindo das pedras da doca como arco-íris na forma de velas das embarcações. Nessas velas estão armazenados os dados, as imagens e os sons que te transportarão ao passado, para viveres o que eu, com muito esforço e talvez inutilmente, tentei te comunicar. Até breve!

Psiu, hei, contador de histórias! Assina como se tu mesmo tivesses escrito, porque ninguém iria acreditar...

J. A. de Tomaso Coêlho é metroviário e especialista em Organização e Métodos.

Ver-o-Peso

*Do igarapé do Piri da Juçara,
foste boca aterrada.
Hoje, toda revestida de pedra,
és de Belém a doca consagrada.*

*Há muito foste posto
onde a mercadoria que embarcava
pelo peso pagava imposto,
que em renda se transformava.*

*Hoje és mercado beira-mar
onde barcos, na maré alta,
se agitam pela liberdade que falta,
anseando pela aventura de navegar.*

*Hoje, és permanente festa,
onde as velas dos barcos dançam com o vento
e ambulantes e fregueses em dueto
cantam a opereta da qualidade e do preço.*

*És advogado de defesa do artesão caboclo.
Apresentas bilhas, potes, alguidares,
moringas, filtros e esculturas populares,
como provas materiais da sua arte e trabalho.*

*És um misto de pajé e doutor.
Aconselhas figas de Guiné para mau-olhado.
Receitas catuaba como estimulante no amor.
Copaiba e andiroba para contusões ou machucado.*

*És um cozinheiro original.
Da África o vatapá e o caruru.
Das origens o açaí, o mingau,
o peixe, o tucupi e o arroz com urucu.*

*Mas, mais que boca de igarapé aterrada,
mais que fesía, posto e mercado,
mais que doca consagrada,
mais que cozinheiro, pajé, doutor e advogado.*

*Mais que qualquer outro título,
tens um que a maioria não tem.
É o mais nobre do teu currículo:
testemunha viva da história de Belém.*

*Nas noites, mesmo as de luar,
nas pedras da tua doca velas de luz tremulam,
escondendo dados, sons e imagens, a transportar
somente os que sentem e sonham,
ao passado de Santa Maria de Belém do Grão-Pará.*

J. A. de Tomaso Coêlho

Fotografia: Manoel A. dos Reis Neto
Alcenir B. Pinheiro Junior
Paratur

“Piruetas” — I

Superengraçada a narração do Comandante Portugal Motta sobre a apresentação, da Esquadrilha da Fumaça na televisão, nos anos 50 e 60, no, artigo intitulado “PIRUETAS NA TELEVISÃO”.

Por causa deste artigo, passei por um certo vexame na fila do banco: não pude me conter e caí na gargalhada. Todo mundo ficou olhando, pensando que eu estivesse louco.

Parabéns à Revista Aeronáutica e ao comandante P. MOTTA.

Raimundo Alves de Brito Junior
Fortaleza — Ceará

Piruetas — II

Como ex-líder da Esquadrilha da Fumaça na década de 50, gostaria de transmitir os meus mais calorosos parabéns pelo excelente artigo do Portugal Motta — Piruetas na TV — publicado no último número da Revista Aeronáutica.

Portugal Motta, amigo, Relações Públicas da nossa Esquadrilha em 55/56, funcionava também como piloto do T-6 isolado, fazendo acrobacias a baixa altura, enquanto a Esquadrilha ganhava altura para uma nova série de evoluções conjuntas.

O nosso “poeta” sempre soube transformar fatos do dia-a-dia em histórias das mais hilariantes.

A Revista está de parabéns, o Portugal Motta aguçando, cada vez mais, o seu estilo irônico.

João Luiz Moreira da Fonseca
Assessor Superior da CERNAI-RJ

Reminiscências

Com referência ao artigo “A Epopéia do Cachimbo”, publicado na Revista Aeronáutica números 155 e 156, em 1986, tive a honra de receber a seguinte carta do Ministro da Aeronáutica, Ten. Brig. Gabriel Grum Moss:

“Rio, 9/11/86. Estimado colega Feliu. Graças a sua delicadeza, que de pronto eu intitulei de” generosidade estimulante” do momento em que me deu a conhecer sua narrativa, publicada nos números 155 e 156 do corrente ano da Revista Aeronáutica, sob o título “A Epopéia do Cachimbo”, tenho desejado dizer-lhe o que a propósito senti. A “Epopéia do Cachimbo”, como muito apropriadamente a denominou, faz-me recordar até em sonho, como se fora uma fantasia, as façanhas homéricas que os pioneiros do ar, como você, em suas conquistas realizaram, para unir todas as partes deste grande território que é o nosso Brasil estremecido. Senti orgulho desta Pátria que, reunidos sob um grande ideal, todos vocês constroem. Meu caro Feliu, pode-

ria alongar-me muito mais nessa minha exaltação, mas conhecendo-o em sua modestia, prefiro ficar nestas poucas palavras que são menos de elogio e muito mais de agradecimentos.

Gabriel Grum Moss — Ten. Brig. R/R.

Achei oportuna essa transcrição por se tratar de um ex-Ministro da Aeronáutica e ex-Ministro do STM, e principalmente devido às constantes ameaças do 1º Mundo, contra a posse da Amazônia pelo Brasil, que o CAN tanto ajudou a integrar.

Walter Feliu Tavares — Maj. Brig. R/R-RJ

Sugestões

O n.º 185 da RA está excelente como sempre e agora com novo lay-out! Meus parabéns pela publicação dos “causos”, especialmente os do amigo Pascoal Antônio de Mendonça, e o último, por sinal excelente, do Cap. Portugal Motta. Além de muito bem escritos (dá gosto ler) nos levaram, a todos da FAB, especialmente aos que serviram na Escola de Aeronáutica nos Afonsos, hoje merecidamente o nosso Museu, a recordar embevecidos os bons tempos lá vividos. Por esta razão, sugiro que todos os depoimentos (e casos) já publicados, como os do Ten. Claudyr com um T-6 (se não me engano, em Canoas). “A revoada que a História esqueceu”, do Cel. (?) Carlos Philipe Aché Assumpção, na RA 181; “Sinal de chamada: PACÁU”, de Billy Kipp, RA 182; “Um recorde monomotor num C-45”, do TC Ademir Siqueira Vianna, e “Infartúnio no Delta do Orinoco”, do Sr. Gustavo Wetsch, ambos publicados na RA 183, e muitos outros, que não me ocorrem agora, sejam editados em livros pela RA Editora, para que tenhamos num só volume (talvez mais de um) as histórias de nossa querida Força Aérea.

Aproveito para lembrar que não tem havido na nossa Revista, ultimamente, o tema esporte, especialmente as corridas, vale dizer, “cooper”. Apesar de não ser um atleta, na exata acepção do termo, acompanho as notícias e tento me manter em forma com uma corrida diária (quase).

Ainda sobre o último número da RA, valeu a capa ecológica para prestigiar a Rio/ECO-92; mas, por favor, voltem aos aviões, assim que puderem. Retratem todos os aviões do Museu, é a minha sugestão. O “Página Um”, excelente. Igualmente e atualíssima a poesia “É isso aí”, do Sr. Ruy de Almeida: tirei e distribuí várias cópias para parentes e amigos.

Desejando muito sucesso à nossa Revista Aeronáutica e a todos os que dela se ocupam, despeço-me,

Mário O. de Carvalho — Cel. Eng. R/R-RJ

Cumprimentos

Acuso o recebimento de sua Revista. Parabéns pelo trabalho apresentado. Está ótima.

Peço a gentileza de fazer chegar ao Portugal meus parabéns pelo seu artigo. Ri sozinho, como um louco.

Quanto ao artigo do Sylvio Monteiro, já lhe apresentei pessoalmente os cumprimentos.

Vá em frente, que você demonstrou conhecimento e garra.

Hildebrando Timóteo da Costa — Niterói-RJ.

Piruetas — III

Ao ler a reportagem do Portugal Mot-ta sobre "Estórias da Esquadrilha da Fumaça", não pude deixar de reconhecer que o amigo fez o que se pode chamar de autêntica "Sopa de Pedras". Na estória, ao estilo que lembra "Boi de Piranha" (fere um para que os outros possam rir!), o autor soube dosar muito bem os ingredientes que sua memória prodigiosa re-

gistrou, com o sal e a pimenta que sua fértil imaginação criou. Apesar de muito engraçado, no entanto pode parecer, a um leitor menos avisado, que ela deixa no ar — além do T-6, pô!! — interrogação quanto ao real objetivo pretendido pelo autor. Dúvidas à parte, porém, quem conhece o amigo (chegado à ribalta) sabe que fazer rir ou até chorar é de somenos importância; aparecer ou... aparecer eis a questão! Aí está, talvez, a explicação de não haver se sensibilizado ou, mesmo, atentado para o fato de que, se é verdade que relembrar sucessos faz bem ao EGO, o mesmo não ocorre com relação aos insucessos e fracassos. Esses, a gente "enterra fundo", se possível em urnas, como se faz com resíduos e lixos.

Sr. Redator! Estava com o meu exame médico vencido. Foi ótimo! Ao ver o meu nome em meio àquela "pantomima", fiz o checkup sem precisar ir ao CEMAL e pagar aquela "grana preta". De relance, sem sair de casa e enfrentar engarrafamento na Av. das Américas, testei, entre outros, o coração, o fígado, o estômago e o sistema nervoso. Maravilha!! ainda bem, "graças ao término das mordomias

no país", a CAEEB foi extinta e seus aviões vendidos. Tal fato, moralizador (?), levou-me à condição de piloto desempregado que — enquanto aguarda colocação na única empresa de aviação que, no momento, não voa "no velinho", a Pajuçara — está em forma, pois pedala 20 km e nada, pelo menos, uma hora diariamente, antes de se posicionar, estrategicamente, na praia, olhos atentos nos navios e... aviões. Aqueles de fio dental, sabe? A propósito, já me arrependi por haver tocado neste assunto! O amigo — que é "vidrado" em fotos de aviões, a ponto de somente voar isolado por engano ou mesmo falta do que fazer (o mais provável) acaba invadindo a minha praia, né? Tola preocupação, Sr. Redator, porque se não invadiu, já bagunçou! Há três dias que lá não vou, pasmo que estou ao verificar que a "matéria cultivada" durante trinta e dois anos, transformou-se, na ótica (?) do amigo em "pérola" digna de momento muito especial: um "Grand Finale" para a efeméride dos quarenta anos da Esquadrilha da Fumaça. Bravo!

Célio B. Carmo — Ten. Cel. Av R/R-RJ

Clube de aeronáutica

CARO SÓCIO

FREQÜENTE O SEU CLUBE.

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

Ministro Sócrates



O Ministro da Aeronáutica, Ten. Brigdo-Ar Sócrates da Costa Monteiro, compareceu à reunião do Conselho Deliberativo realizada no dia 9 de junho de 1992, na Sede Social do Clube. Na ocasião, S. Exa. apresentou um resumo dos principais acontecimentos e problemas de sua administração, detendo-se, especificamente, nas dificuldades encontradas, visando a implantação da almejada isonomia salarial. Relatou o encontro que tivera na manhã do mesmo dia com o Ministro da Justiça, junto com os demais Ministros Militares. Na oportunidade foram alinhavados alguns compromissos, buscando-se, em definitivo, o desfecho para as desigualdades econômicas que, lamentavelmente, ainda perduram entre os três poderes constituídos, atingindo mais profundamente as Forças Armadas Brasileiras.

Visita ao Clube

O Presidente do Clube recebeu a visita, de uma delegação de estudiosos de assuntos políticos interamericanos. A delegação foi conduzida pelo Representante do Cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro e era composta de integrantes do

INTERNATIONAL REPUBLICAN INSTITUTE e da FUNDACIÓN AMÉRICA. Na ocasião, foram tratados problemas atuais da República e do futuro sistema presidencialista ou parlamentarista brasileiro.

O enfoque repousou na posição do poder Judiciário, não como moderador, mas como uma expressão positiva do mais alto grau de democracia, quando plenamente voltado para o exercício da Justiça.

Centro de Processamento de Dados

Visando modernizar os serviços administrativos, está sendo ampliada e aumentada com novos sistemas e equipamentos a área de informática do Clube.

Opção de pagamento antecipado de mensalidades

Atendendo sugestões de associados, informamos que o pagamento antecipado de mensalidades poderá ser efetuado por trimestre. Os associados que assim o desejarem deverão dirigir-se à Tesouraria do Clube e após, em caráter temporário, notificar o pagamento ao Centro de Processamento de Dados (CPD). As mensalidades pagas antecipadamente não sofrerão qualquer tipo de reajuste.

Agradecimentos

Estamos encaminhando carta a alguns associados, com o exclusivo e único propósito de obter informações quanto a dados sobre o pagamento de suas mensalidades. Graças a esta colaboração, conseguimos detectar e eliminar falhas existentes nos nossos registros e por parte do banco credenciado. Agradecemos a cooperação e informações recebidas, pedindo desculpas pelos transtornos causados.

Atualização de endereços

É imprescindível que os associados mantenham seus endereços atualizados, a fim de evitar o retorno de correspondências, programas sociais e revistas, que causa transtornos administrativos e despesas desnecessárias para o Clube.

Visita do Cônsul Americano



John D. Fernandez, cônsul dos Estados Unidos da América do Rio de Janeiro, esteve com o Presidente do Clube de Aeronáutica, no mês de maio.

Na ocasião foi feito o convite para uma visita ao Clube, seguida de coquetel, aos membros da delegação de políticos americanos presentes à Rio-92, quase todos ex-integrantes da USAF.

Percorrendo as instalações do Clube, o Sr. Cônsul elogiou a beleza da paisagem descortinada e a garantia de segurança que nosso Clube oferece.

46º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA



O Gen. Cerqueira, Presidente do Clube Militar, com o Presidente do Clube de Aeronáutica, Brig. Araújo



Monsenhor Lucas Maia oficiante do Ato Gratulatório



Brig. Waldir e esposa com o 2º Vice-Presidente do Clube de Aeronáutica, Brig. Piazza

No dia 5 de agosto foi comemorado mais um aniversário do Clube de Aeronáutica.

As festividades que se estenderam por vários dias, tiveram início com Sessão Solene, realizada na Sede Social.

Monsenhor Lucas Maia conduziu Ato Gratulatório, marcando a presença divina no início da solenidade.

Em seguida, foi executado o Hino Nacional pela Orquestra de Câmara do IN-CAER e pelo Coral do Teatro de Ópera do Rio de Janeiro que abrilhantaram a parte artística da cerimônia.

O Presidente do Clube, Brig. Araújo, fez uso da palavra, enfatizando a história do Clube de Aeronáutica, as dificul-



Aspectos dos participantes do aniversário do Clube de Aeronáutica, onde foi constante a presença de oficiais e suas esposas



O Brig. Araújo ladeado pelos Brig. Waldir e Brig. Vinhaes



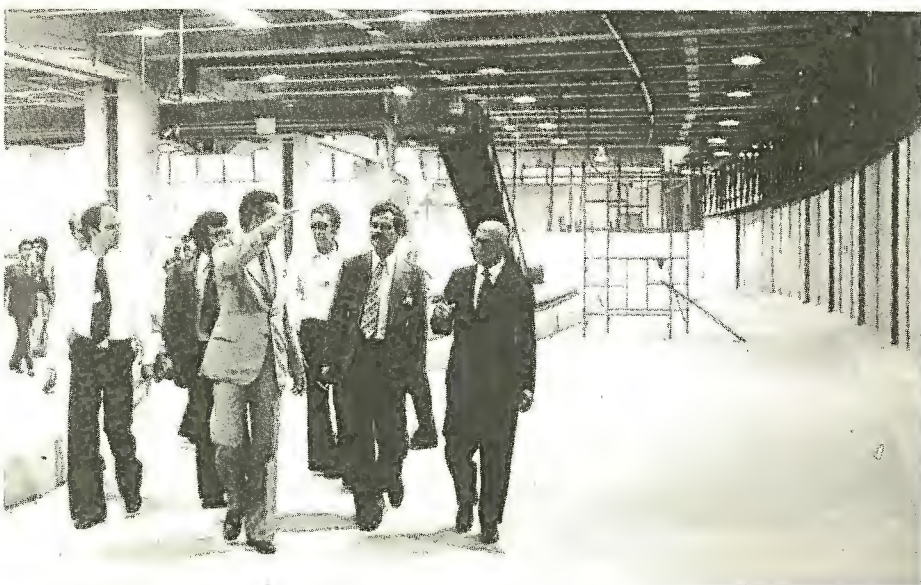
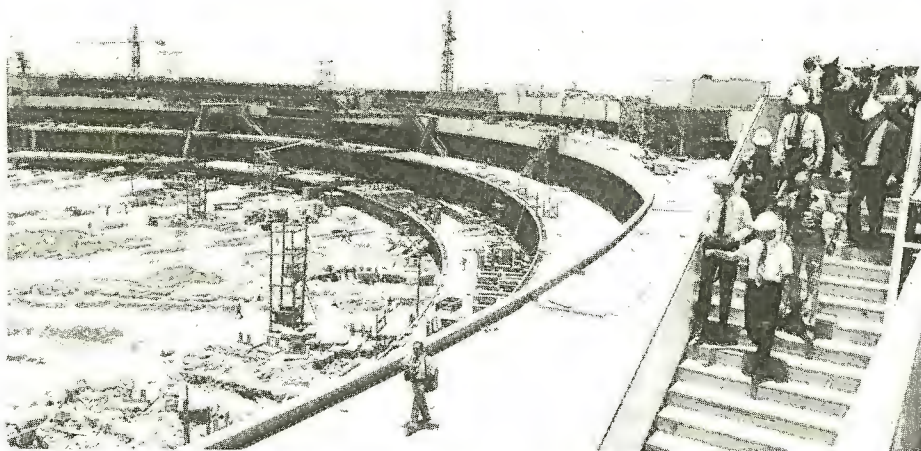
O coral de Teatro de Ópera RJ, que abrilhantou o 46º aniversário do Clube de Aeronáutica



O Gen. Cerqueira, Presidente do Clube Militar, com o Brig. Pires, Brig. Fiuzza, Cel. Gomes e Brig. Elislande, Comandante do III COMAR

Um pouco da história do AIRJ

Joelmir Campos de Araripe Macedo



Sempre à frente das obras do aeroporto, o Brig. Araripe foi incansável até o projeto se tornar realidade.

Se, algum dia, quisermos escrever a história do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (AIRJ) temos que tomar como marco inicial a CCPAI (Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional), constituída em 1968 pelo Ministério da Aeronáutica. Esta Comissão teve como escopo a organização das bases legais para uma ampla Conferência Pública de âmbito internacional, destinada à elaboração do competente estudo de viabilidade técnica e econômica, compreendendo a localização do novo complexo aeroportuário, as projeções da demanda do tráfego aéreo doméstico e internacional, o projeto construtivo e os aspectos legais e financeiros da operação do novo aeroporto em bases empresariais.

A fim de permitir a transferência de "know-how" para o Brasil, foram realizadas duas concorrências: a primeira, limitada às firmas nacionais de alto gabarito profissional, cuja vencedora assumiria a liderança do Projeto; a segunda, se destinaria à seleção de firmas de comprovada experiência em Engenharia de Aeroportos, cuja vencedora se consorciaria com a firma líder brasileira eleita na primeira concorrência. O Consórcio ficou assim constituído:

- Hidroservice Engenharia de Projetos (firma líder brasileira);
- Acres International (canadense);
- Parkin Associates (canadense).

Os estudos de localização, abrangendo fatores fisiográficos e sócio-econômicos, se fixaram basicamente na região Rio-São Paulo, pois nesta região se concentravam 55% do tráfego aéreo doméstico e mais de 90% do tráfego internacional; por outro lado, nessa região eram gerados cerca de 46% da renda nacional. A rivalidade entre as duas megálópoles passou a constituir um novo problema, este de natureza exclusivamente política; o Presidente da CCPAI se viu na contingência de tratar do novo "affair" não somente pela imprensa, mas também realizando uma série de conferências nos

Joelmir Campos de Araripe Macedo
Ten. Brig-do-Ar (Ref.)



Clubes de Engenharia do Rio e São Paulo e na Associação Comercial do Rio de Janeiro. O assunto foi também objeto de debates no Congresso Nacional. Superados estes entraves políticos e uma vez definida a localização do novo aeroporto no Rio de Janeiro (Ponta do Galeão, Ilha do Governador), a nova fase dos estudos se fixou na elaboração de um modelo econômico capaz de projetar a demanda do tráfego aéreo por um prazo mínimo de 20 anos. Os parâmetros mais confiáveis foram o Produto Interno Bruto (PIB), a arrecadação do Imposto de Renda, a tarifa aérea real, o crescimento demográfico, o comércio exterior e regional e a competição de outros meios de transporte. É ainda interessante lembrar que, en-

tre as nove recomendações do relatório final do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, a primeira era bastante elucidativa; estabelecia o seguinte: "A região Rio-São Paulo, onde se concentram 55% do tráfego aéreo doméstico e mais de 90% do tráfego aéreo internacional do Brasil, exige a implantação concomitante de dois novos aeroportos de primeira classe internacional, um no Rio de Janeiro e outro em São Paulo."

A localização do novo aeroporto na Ponta do Galeão atendeu também a razões econômicas, pois toda a área necessária pertencia ao Ministério da Aeronáutica, eliminando assim elevadas despesas com a desapropriação de terras relativamente valorizadas.

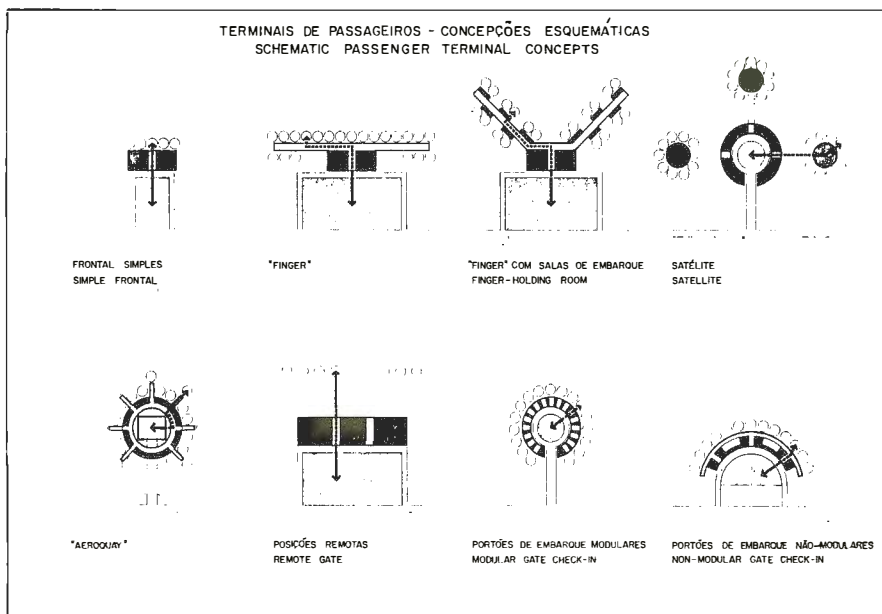
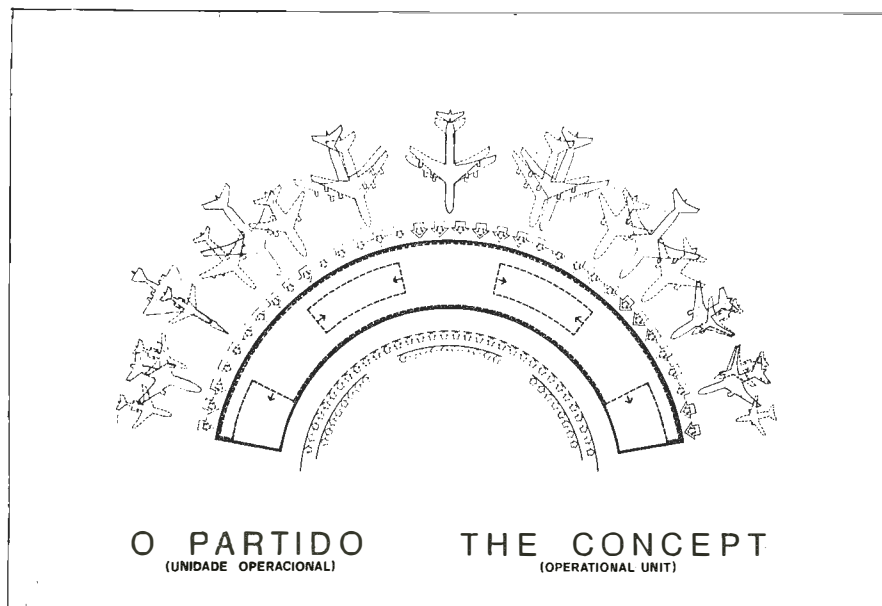
O anteprojeto analisou detalhadamente as soluções adotadas entre outros grandes aeroportos internacionais, tais como os de Paris (Orly e Charles de Gaulle), Londres (Heathrow), Amsterdam (Schypol), Washington (Dulles), Dallas-Fort Worth, Chicago, Ottawa, Toronto, Montreal e outros mais. Foram também passados em revista os vários "conceitos" mais em voga nos principais aeroportos internacionais, optando a CCPAI por uma solução de Edifícios Terminais múltiplos, de configuração semi-circular, a serem construídos em etapas sucessivas até o máximo de quatro (limite condicionado à saturação das pistas e às limitações da área adequada). Cada Edifício Terminal (originariamente denomi-

nado Unidade Operacional) é constituído por três Segmentos Operacionais semi-autônomos. A expansão de cada Unidade Operacional (até o máximo de três Segmentos Operacionais) permite atender à demanda do tráfego sem ser necessário construir uma nova Unidade Operacional. O problema maior é equilibrar o número de Portões de Embarque com as disponibilidades das áreas internas do Terminal; isto porque a capacidade dos aviões tem crescido significativamente, sem aumento correspondente da envergadura das asas (devido à tendência de maior enflexamento dos modernos aviões). Verifica-se, assim, que as áreas de estacionamento dos aviões (posição "nose in"), o número de Portões de Embarque e as áreas internas do Terminal de Passageiros obedecem a razões de crescimento diferenciadas. Um módulo rígido, bem equilibrado em determinada época, resultaria completamente desajustado alguns anos depois. O mesmo raciocínio aplica-se também ao desenvolvimento linear das calçadas à frente dos Terminais de Passageiros, onde os automóveis e coletivos desembarcam os seus passageiros. Para conciliar todos estes crescimentos diferenciados, os projetistas adotaram duas medidas que deram características marcantes ao projeto do AIRJ:

- 1.^a) configuração semicircular dos Edifícios Terminais de Passageiros (Unidades Operacionais);
- 2.^a) previsão de quatro "vazios" (áreas não construídas) destinadas à ampliação futura do Terminal (conforme a atual administração da INFRAERO vem de realizar no Terminal único existente).

As gravuras que ilustram estas notas esclarecem a solução adotada no projeto do AIRJ, a fim de conciliar os diferentes crescimentos diferenciados das áreas, ao longo do tempo.

O número máximo de quatro Unidades Operacionais corresponde ao prazo



estimado para a saturação das duas pistas atuais. Sua construção em fases sucessivas possibilita uma eventual atualização do projeto original, sem prejuízo do seu conceito básico. Vinte anos representam muito, face a um progresso tecnológico quase imprevisível e a alterações significativas no comportamento sócio-econômico dos países, em desenvolvi-

mento acelerado e por vezes fora de qualquer previsão.

Joelmir Campos Araripe Macedo é Ten. Brig-do-Ar (Ref.)
Ex-Ministro da Aeronáutica

Fotografias: Infraero Rio
Sylvio C. Moraes

No período do inverno, com a diminuição da temperatura e a maior frequência das chuvas, cresce a incidência de gripes e resfriados. Estima-se que, nos meses frios, cerca de 30% da população são atingidos por gripes, sendo a ocorrência de resfriados ainda maior.

Embora sejam ambos causados por vírus que atacam o aparelho respiratório, o resfriado é menos agressivo que a gripe. O resfriado traz irritação da mucosa nasal, seios da face, garganta, laringe e até traquéia e brônquios, e se acompanha de espirros, coriza, tosse e febre baixa, durando em média três a cinco dias. A gripe afeta não somente as vias respiratórias, mas todo o organismo, provocando dores musculares, mal-estar, dor de cabeça, irritação dos olhos e febre, prolongando-se por até uma semana.

Estas doenças são transmitidas pelo contato com a saliva e o muco nasal, principais habitats dos germes, através da tosse, espirro e objetos infectados (bocais de telefone, louças, toalhas, etc). No inverno as baixas temperaturas e a menor quantidade de líquidos ingeridos dificultam a drenagem natural das secreções pulmonares, que removem os germes habitualmente inalados, favorecendo a incidência de infecções.

Alguns cuidados ajudam a prevenir gripes e resfriados. Ingerir vitaminas e sais minerais reforça o sistema imunológico; sua fonte mais rica e barata são frutas, legumes e verduras. Evitar o fumo é importante — o cigarro irrita as vias respiratórias, desencadeando e prolongando inflamações nesse setor. O ar condicionado e a permanência em ambientes fechados são desaconselhados; o ar fresco é importante para o bom funcionamento do pulmão. Entretanto, ao sair, esteja sempre bem abasalhado. O consumo de álcool e líquidos gelados também é prejudicial para o organismo, diminuindo sua resistência. É importante saber que os idosos e as crianças são mais suscetíveis a gripes e resfriados, os primeiros por deficiências no sistema imune, algumas



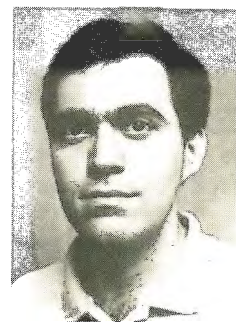
vezes com outros problemas de saúde que debilitam seu organismo, enquanto as crianças ainda não apresentam suas defesas completamente constituídas. Finalmente, deve-se lembrar que o contato direto com pessoas doentes, bem como compartilhar objetos de uso pessoal, pode facilmente transmitir a infecção.

Entretanto, se você já se encontra gripado ou resfriado, o que fazer? Inicialmente, não descuide da alimentação, que deve ser farta e variada, apesar da infecção normalmente reduzir o apetite. Beba bastante líquido, sob qualquer forma (suco, leite, chá, etc), pois isto fluidifica as secreções, ajudando o organismo a expelir os germes e as suas toxinas. Procure manter-se agasalhado, dentro e fora de casa, e repouse o máximo possível — o "cansaço" que acompanha a doença é uma reação natural do organismo; manter o mesmo nível de atividade física pode agravar o quadro ou retardar a recuperação. O uso de medicamentos antitérmicos deve ser restrito à presença de febre (quando a temperatura do organismo sobe acima de 37,5 graus), e na vigência de febre alta (acima de 38,5 graus) que não ceda à medicação deve-se procurar um médico. Cuidado com o uso indiscriminado de medicamentos. Os xaropes sedantes da tosse inibem a expectoração, que é uma defesa natural do organismo. Inalantes à base de eucalipto podem tra-

zer alívio à respiração, mas podem desencadear reações alérgicas nas pessoas predispostas. Remédios descongestionantes à base de substâncias vasoconstritoras e antialérgicas são também perigosos; seu uso prolongado resseca e irrita a mucosa nasal, além de exigir doses cada vez maiores para fazerem efeito. Injeções "antigripais" devem ser evitadas — seu uso, principalmente endovenoso, pode provocar graves reações alérgicas.

Tanto a gripe como o resfriado podem obstruir o aparelho respiratório, impedindo a eliminação das secreções e criando, assim, um ambiente propício para a instalação de infecções bacterianas, tais como: pneumonias, sinusites, infecções da garganta e do ouvido (otite). Deve-se procurar um médico sempre que a febre persistir por mais de cinco dias, as secreções fiquem amareladas (indicando a presença de pus) ou os sintomas durem mais de sete dias. Nestes casos, há indícios de complicações e o tratamento deve ser feito com medicações específicas, como antibiótico, sob supervisão médica, para evitar que o problema se agrave.

Gripes e resfriados são doenças comuns, de comportamento geralmente benigno, com cura espontânea em poucos dias. Entretanto, alguns pequenos cuidados permitem uma prevenção efetiva ou ainda facilitam um rápido restabelecimento.



Antonio Macedo D'Acri
é 1º Ten. Méd. R2
e Médico da UERJ.

Elefante na curta final

J. F. Portugal Motta



Minha experiência com os elefantes não é lá muito grande. Afora os dos jardins zoológicos e dos circos, cruzei com alguns quando em missão da FAB no antigo Congo Belga.

Lembro-me de que uma vez, numa excursão à reserva ecológica do Parque Albert, saltamos do caminhão, eu e o Murillo, para tirarmos fotos de uma manada de uns cem elefantes que pastavam bem na nossa frente. Posamos e macaqueamos na frente deles como se estivéssemos na Disneyworld e não no meio de animais selvagens e perigosos. Mais uma vez, a santa ignorância e a proverbial sorte dos brasileiros nos ajudou.

Nada nos aconteceu.

Mas a história que vamos contar se passou aqui mesmo. Para ser preciso, na nova capital, Brasília, lá pelos inícios dos anos sessenta.

Era dezembro, mês de Natal e de Papai Noel. No Grupo de Transporte Especial eu era um dos poucos pilotos de helicóptero que atendiam à Presidência e demais autoridades. Voávamos um helicóptero Bell H-13 J. Pequeno, quatro lugares e motor convencional. O piloto na frente e os três passageiros, apertados, na parte traseira. Tirando a visibilidade que era ótima, ele chacoalhava mais que um liquidificador de boteco de rodoviária. Operando nos

mil metros de Brasília — minha Nossa Senhora! — o bicho era uma verdadeira bomba.

Essa engenhoca que, como todo helicóptero, não deixa de ser o fruto de uma alta tecnologia apoiada num princípio errado, me assustava mais que filme de Frankenstein. Deveria se chamar Hitchcopter pelo suspense continuado com que ele me brindava a cada instante.

Nesse Natal, o Presidente João Goulart queria fazer uma festa na chegada do Papai Noel em Brasília. Haveria palhaços, bandas de música, animais amestrados e muita, muita criança. Os seus próprios filhos lá estariam.

Nós, do GTE, entraríamos com o helicóptero.

A festa seria no domingo. Com a família morando no Rio, tentei, de todas as maneiras, escapar do voo. Trabalho perdido. O Lobo "Malvadeza", muito mais vivo do que eu, já tinha pulado fora há muito tempo.

— Paciência — me conformei — sobrou novamente para mim.

Pelo que me foi dito, o pouso deveria ser junto ao Eixo Rodoviário, local impróprio, por ser cheio de viadutos, postes e mais uma infinidade de obstáculos.

Verdadeiro paliteiro.

— Missão presidencial — disse o comandante do GTE — Pe-

gue uma viatura e vá, com o coordenador do Exército, inspecionar o local. Procure uma área não muito próxima ao palanque, senão vamos dar um novo banho de poeira nas autoridades. Já escutei muitas reclamações na semana passada.

Como sempre, não havia viatura disponível. Tive que ir com o meu velho Dauphine de guerra que a poeira de Brasília já transformara de branco em marrom escuro.

Com o coordenador, um coronel do Exército, fui incisivo:

— O helicóptero tem um rotor em cima e outro na cauda que são como duas foices. Se não segurar o povão vamos cortar a cabeça de um bocado de gente. Não estando a área livre e desimpedida, decolo novamente e levo o Papai Noel de volta — e chutando com convicção: — São ordens do meu comandante!

— Tudo bem, tudo bem. Não se preocupe. A segurança está sob o meu comando e o Papai Noel é um português muito experiente. Amanhã estará tudo certinho, conforme o combinado. É a própria Presidência que assim o quer.

Na manhã do domingo, tudo pronto. Helicóptero lavado, polido e abastecido. Ligo o motor e faço um vôo pairado. Satisfeito, deixo o helicóptero com o sargento e vou para a sala de operações esperar o meu passageiro. Que chega, quinze minutos depois, na maior algazarra, numa Kombi da Prefeitura. Depois de muitas risadas e despedidas, ele, com a ajuda do motorista, tira um imenso saco vermelho do bagageiro, coloca-o sobre os ombros, dá uma paradinha para mentalização e, já encarnado no Papai Noel, caminha em nossa direção.

Todo encurvado, passo a passo, apoiado num enorme cajado de madeira, ele se aproxima. Com aquela roupa, mistura de flanela vermelha com pêlo de coelho, barba branca, o cajado e mais o saco que carrega às costas, até parece um Papai Noel do primeiro mundo. O bicho vai fazer sucesso. É bem capaz de, à noite, já ter conseguido um empreguinho público...

Me apresento: — Boa tarde, Papai Noel. Sou o piloto que vai levá-lo até o local da festa.

Ele pára, levanta vagarosamente a cabeça encurvada, me dá uma talhada de alto a baixo, abre lentamente a boca e em vez da esperada saudação me fulmina com um tremendo arrote: BURP — composto de vinte por cento de bacalhau a Gomes de Sá e oitenta por cento da mais braba caninha do planalto central.

E empostando a voz, com aquele inconfundível sotaque de Trás-os-Montes:

— HO, HO, HO, meu filho. Papai Noel está pronto para ver os seus netinhos. HO, HO, HO. Mas antes vou fazer um ligeiro pipizinho e depois nos mandamos. HO, HO, HO.

Dizendo isso, ele coloca o saco e o cajado no banco traseiro do helicóptero e, num estranho zigzag, se dirige para o banheiro de operações.

O meu filho, Fernando, que tinha cinco anos, mais que depressa entra no helicóptero, dá uma espiada no saco e fica p... da vida...

— Poxa, papai, só tem pedaço de jornal velho...

Finalmente retorna o Papai Noel. Suas bochechas estão mais coradas. Além do pipi deve ter dado mais umas calibradas na garrafa de cachaça, que consigo ver enfiada no cano da bota direita.

— Vamos logo Papai Noel, estamos atrasados.

— HO, HO, HO, meu filho. O Bom Velhinho está pronto para entrar no seu trenó alado. HO, HO, BURP (outro arrote, pior que o primeiro), HO, HO, HO.

Começo a me impacientar. Pela desmunhecada que deu ao entrar no helicóptero, acho que quem deveria puxar o tal do trenó alado seria ele mesmo.

— Deixe de frescuras, Santa Claus. Trata de sentar logo nesta joça!

E, para o mecânico: — Pode ligar a bateria externa.

O Papai Noel, o saco e o cajado tomam conta dos três assentos traseiros. Decolo, e para não perder tempo, rumo diretamente para o Eixo Rodoviário. Quero terminar esta missão o mais rapidamente possível.

Procuro me concentrar e fazer um vôo maneiro, apesar dos diabólicos arrotos que espoucam na minha nuca a cada trinta segundos, interrompendo o "jingle-bells" que o pinguço tenta cantar a todos os pulmões. Não contente, o desgraçado ainda faz o acompanhamento com batidas de seu pesado cajado no encosto da minha poltrona.

Conto até dez.

O helicóptero pende para a direita. Olho para trás.

O sem-vergonha, com metade do corpo para fora, está a pique de jogar a garrafa vazia de pinga pela janela.

— Fica quieto, velho safado, se esta garrafa bater no rotor de cauda, te esgano antes de batermos no chão!

Ele retorna ao seu lugar.

Daí a segundos, recebo uma nova cutucada nas costas.

— Seu piloto, estou com dor-de-barriga. Vamos voltar.

— Voltar coisa nenhuma. Já estamos em cima da hora. Se está com muita vontade, faça aí mesmo no saco.

E com maldade:

— Ninguém vai reclamar. Afinal de contas já tem tanta gente dizendo que no seu saco só tem mesmo presente de m...

O danado nem me responde. Fecha os olhos, castiga um BURP e, quase que imediatamente, começa a roncar.

Deve ser coma alcoólica, penso eu.

Circulo o local, que transborda de gente. Pudera. Brasília, naquele início de vida, tirando o Natal e o carnaval, não tinha qualquer tipo de diversão.

Pelo rádio, tomo conhecimento de que o Presidente e as autoridades já estão no palanque. Hora de pousar.

Um pouco à esquerda do palanque está pintado no asfalto um enorme círculo tendo um "H" no seu interior. É lá que deverei pousar. Em sua volta, milhares de pessoas se comprimem, gritam e aceitam com lenços brancos.

Papai Noel continua com a sinfonia de roncoss e arrotos.

Me preparo para pousar. Estou preocupado. Não é para menos, o meu total de horas de piloto de helicóptero não chega a sessenta. Neste que estou voando tenho exatamente a grande soma de sete horas!

Com o viaduto à minha esquerda, vou descendo, olhar fixo na área do pouso. Mais um pouco e estou tocando o solo. A poeirada vermelha provocada pelos rotores cobre o local do pouso, o pa-

lanque, o povão e o próprio Eixo Rodoviário.

O Presidente e a comitiva, com os lenços tapando os rostos, estão de costas para mim. Numa bela apoteose voam quepes, jornais, perucas, saias e casacos...

Papai Noel, no mais belo dos porres, cabeça inclinada no peito, pernas e braços relaxados, continua roncando...

No exato momento em que coloco os esquis no solo e reduzo o motor, vejo o povo gritando e correndo em todas as direções. Apesar da poeira, que não me deixa ver direito, sinto uma tremenda massa cinzenta disparando em minha direção.

— Que é isso? Caminhão... ônibus desgovernado? Mas.. não é possível... Meu Deus... um ELEFANTE!

Minha primeira reação é a de sair correndo. Não vai dar tempo. Abandonar o helicóptero nem pensar. O jeito é decolar o quanto antes. Tento decolar, mas não tenho rotação suficiente nem mesmo para pairar rente ao solo, quanto mais para decolar. O helicóptero fica chacoalhando no mesmo lugar. BRRR... BRRR... BRRR...

Uns vinte metros, bem na minha frente, vem o elefante. Tromba para cima, apitando que nem ambulância e, com certeza, batendo o recorde olímpico dos 100 metros rasos.

Sentado na proa do H-13 J, cabelos arrepiados e olhos saindo das órbitas, eu, sem saber o que fazer, rezo para que aquela tremenda massa mude seu rumo e suma da minha frente.

Neste exato momento, através da poeira, ele dá de cara com o helicóptero e toma o maior susto de sua vida. Seus pequeninos olhos avermelhados estão mais esbugalhados que os meus. Com grande presença de espírito ele avalia a emergência e inicia um processo de reversão: baixando a cabeça, esticando as grossas patas para a frente, abrindo o mais que pode as orelhas e empinando o rabo.

Parece um Boeing 737 pousando no Santos Dumont com pista molhada.

Infelizmente, não vai dar. A distância que nos separa é muito pequena. O mamute vem derrapando e cantando pneu em minha direção.

A colisão é inevitável.

O medo é bom conselheiro. Dou uma acelerada monstro, digna de entortar qualquer eixo de manivela. Trepidando e sibilando, o rotor acelera o suficiente para, com um puxão nos comandos, eu pular por cima daquela locomotiva.

Já sem rotação pouso em frente. Fora do local designado. Longe da segurança. No meio da multidão.

Com o helicóptero balançando nos esquis dando a impressão de que vai capotar, vejo a massa humana correndo em nossa direção. Ela vem de todos os lados: da frente, dos lados, de trás e até de cima, pois vejo gente saltando do viaduto.

Apesar do motor já estar desligado, a inércia continua fazendo os rotores girarem. Quem chegar perto vai deixar um pedaço da cabeça como amostra.

Sem o barulho do motor escuto milhares de vozes gritando:

— Papai Noel, Papai Noel...

É isso. Eles querem o Papai Noel. Ótimo!

Viro para trás. Papai Noel, abraçado na garrafa de pinga, está dormindo o sono dos justos. Dou-lhe uns beliscões e empurrões.

— Salta Papai Noel, salta! — ordeno.

Papai Noel quieto. Continuo beliscando e empurrando:

— Cai fora, seu FDP, seu pau-d'água! Cai fora!

Olho para fora. O povo já nos envolveu. Vejo um homem com uma criancinha nos ombros se aproximando. O rotor principal, insensível, continua girando compassadamente, aguardando o primeiro incauto.

Abrindo caminho com um cassetete chegam o coronel e um sargento.

— Que foi, tenente? Por que o Papai Noel ainda não saiu?

— O seu profissional lusitano está de porre, coronel. Vamos tirá-lo logo daqui, senão vai haver uma carnificina.

O coronel dá uns tapas no barbudo, que acorda sobressaltado. Quando vê a multidão, o porre acaba de imediato. Ele se encolhe todo e se recusa a sair. Nós três, eu, o coronel e o guarda, empurramos, puxamos e cutucamos, até que, como uma rolha de garrafa de champagne ele — PUM! — explode — sai voando do helicóptero. Dezenas de mãos puxam pelas suas pernas, seus braços e sua cabeça. Não sei como, ele consegue se pôr de pé. O homem está apavorado. Como uma cruz jogam-lhe o saco nas costas.

Sentado, no posto de comando, gesticulando para que se afastem dos rotores, vejo-o passar bem na minha frente. Empurrado e puxado por muitos, ele não anda. Vem flutuando num ângulo de uns 30 graus. Os pés na frente, a cabeça atrás. Parece estar sendo levado por um fortíssimo vento de cauda. Seus olhos estão revirados, seu todo indica o pavor de quem vai para o cadafalso.

O que me mais me chama a atenção é que a sua barba sumiu. Em vez da caudalosa barba branca ele exhibe um bigodinho de garçon da Lapa.

— Faz HO, HO, agora, seu desgraçado.

O povo, magnetizado, vai atrás daquela figura grotesca.

Mais calmo. Com os rotores parados e a área sob controle da Polícia Militar, saio para me recuperar e tomar um pouco de ar.

Reaparece o coronel:

— Que foi que houve? Você deu o maior banho de poeira no Presidente?

— Coronel, me explica o que estava fazendo aquele elefante na área de pouso?

— É, de fato deu bode. O elefante é do Jardim Zoológico. Alguém teve a brilhante idéia de trazê-lo para a festa. Veio andando até aqui. Com os pés machucados e de saco cheio, ao receber a poeira do teu helicóptero ele ficou doidão. Só fomos segurá-lo lá perto da W-3.

E, como se lembrando de algo:

— Mas isso justifica o banho de poeira?

— Coronel, explica pro Presidente que os estrangeiros vivem dizendo que as ruas de Copacabana estão cheias de cobras. Imagine o que diriam se viessem a saber que um elefante desmontou o helicóptero do Presidente, na capital da República?

E dizendo isso, sai de fininho. O Lobo que viesse buscar o helicóptero na segunda-feira...

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

Cooperar ao invés de competir

O novo tema para a indústria aeroespacial mundial

L. N. Menezes

I. Conjuntura mundial atual

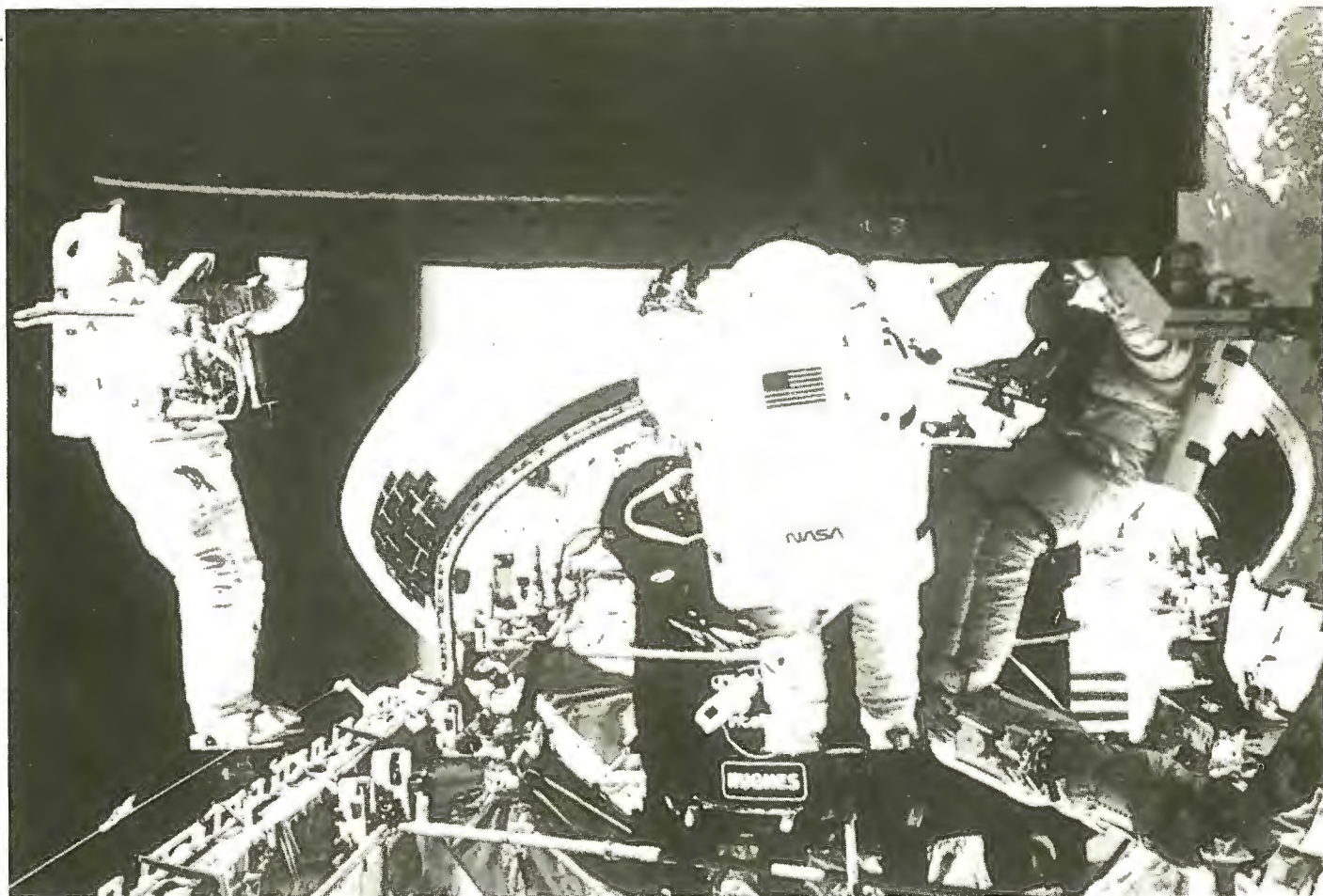
A década de 90 apresenta uma nova visão do mundo: a guerra fria terminou, a corrida armamentista foi desacelerada. O nacionalismo exacerbado e as fricções ideológicas do pós - 2ª Guerra Mundial praticamente desapareceram, e uma nova era de globalização econômica surgiu.

Quaisquer produtos de todos os quadrantes do mundo são fabricados com componentes oriundos das mais diferentes nações: não parece mais existir preocupação pelo **local de produção** de cada item ou equipamento, mas sim, e acentuadamente, pela obtenção de um produto final mais **competitivo** em preços, prazos, qualidade, desempenho, e acoplado a um adequado esquema de financiamento para permitir sua comercialização.

Por isso, entre as Nações, o **desejo de cooperar** cada vez mais se fortalece para vencer a estonteante ascensão da im-

portância da relação qualidade/preço, presente no mercado mundial. Nesse sentido, as nações asiáticas, com novas idéias e métodos, vêm conseguindo êxito, construindo uma sociedade mais rica, mais pluralista e, fundamentalmente, mais participativa. Há um farto movimento no sentido de um comércio mais livre entre os países e, com isso, as fronteiras econômicas forçam o deslocamento das fronteiras políticas.

Nos países mais pobres, a **privatização** e os modelos de **autodependência** estão em ascensão. Há um crescente respeito pelo **HOMEM** como ser, tornando clara a tendência de que os avanços mais estimulantes virão a ocorrer, mais pelo significado para o **ser humano** do que pelo materialismo ligado tão-somente aos avanços tecnológicos. Em resumo, buscam-se cada vez mais as vantagens competitivas a nível de produto final, com menos nacionalismo na composição da produção ou fabricação dos componentes que integram os bens manufaturados.



II. O mercado aeronáutico mundial

Contrariamente ao que se esperava, a última década deste milênio preocupa os especialistas pelos contornos de uma economia recessiva, calcada em uma significativa redução de consumo nos países do Primeiro Mundo. O Terceiro Mundo já apresenta, desde o início dos anos 80, um perfil de demanda reprimida em função de um endividamento elevado, contraído a partir dos anos 60. Esta segunda condição tem tido, como resultado, um fato econômico da maior importância: o Terceiro Mundo **não** é mais um mercado de **demand**a significativa para os produtos do Primeiro Mundo, principalmente os aeronáuticos.

À soma das condições acima deve ser incorporado um outro fator que, embora não sendo tão recente, gera uma situação mundial ainda mais complexa para administrar: diversas nações do Terceiro Mundo — a despeito dos seus percalços — passaram à situação de **fabricantes** de produtos aeronáuticos, criando um novo membro na família industrial aeroespacial.

Quais são, verdadeiramente, os resultados provenientes desse processo mutante, a nível mundial?

O mundo financeiro, colocado no epicentro da poderosa máquina aeroespacial (atividades espaciais, empresas de transporte aéreo, aeronaves comerciais, programas militares e de defesa, etc), adota uma posição curiosa, senão atenta, quanto aos riscos/benefícios de investir em um mercado titulado depressivo. Isso porque, após anos e anos de carrear enormes e abundantes somas de recursos para a indústria aeroespacial, seus resultados globais vêm decepcionando os banqueiros, o que impôs prudência redobrada nas decisões de investir.

Termina a Guerra do Golfo e, por conseqüência, com a redução das demandas dos programas militares em todo o mundo, toda a conjuntura financeira muda. Assim, os dias de aporte de recursos financeiros, de forma profusa e especulativa na indústria aeroespacial e de defesa, findaram!

Dessa forma, assumindo que o mundo inequivocadamente mudou, que as despesas militares declinaram, e que os bancos estão exauridos mercê de programas de investimentos bilionários de baixo retorno, cabe buscar fórmulas criativas para sobreviver.

Uma opção é buscar programas de longo prazo, suportados financeiramente pelos governos, na área de controle de tráfego aéreo, manufatura de componentes e projetos/produção de simuladores, por exemplo. Embora sejam programas cujo retorno financeiro pode ser considerado baixo, sofrem menos com as vicissitudes das mudanças políticas e econômicas. É importante lembrar que, através desse tipo de programas, a indústria é capaz de preservar sua "expertise" tecnológica.

Outra seria buscar ampliar a aplicação da tecnologia aeroespacial em outros mercados, como os de diversificação na aplicação de CAD/CAM, aviônica e programas ambientais.

Entretanto, uma forma de alta representatividade, não só no campo industrial como tecnológico e econômico/financeiro, é a que vem já sendo praticada e que certamente continuará a representar a fórmula para enfrentar a crise: **cooperação ao invés de competição**.

Aplicada essa tese, assume-se ser possível direcionar a implantação e o desenvolvimento de áreas de "expertise" específicas em qualquer parte do mundo, permitindo que "pólos de competência" surjam.

Na medida em que a tecnologia se desenvolva, esses pólos também se desenvolverão, de forma que venham a representar uma **fonte de fornecimento** de um **produto específico**, não só para **uma** mas para **várias** empresas aeroespaciais. O fato oferece elevada economicidade e rentabilidade (escala) ao processo industrial.

Partindo ainda da premissa de que esses "pólos de competência" poderiam ser agrupados com vistas à fabricação de um produto final qualquer (aeronaves, motores, helicópteros, sistemas, equipamentos, etc), seria possível formar uma corporação verdadeiramente **multimodal** e **multinacional**, com a administração central em qualquer parte do globo. Abolindo, evidentemente, a xenofobia do nacionalismo exacerbado...

E nisto talvez resida a solução da problemática da indústria aeroespacial para os anos 2000.

Será que na privatização da EMBRAER, esse temário descrito estará sendo considerado?

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



A CBC produz uma grande variedade de munições destinadas às Forças Armadas e Policiais, utilizadas em pistolas, revólveres, metralhadoras, submetralhadoras, metralhadoras pesadas até 20mm e canhões até 30mm. A utilização pelas Forças Armadas e Policiais de 65 países dos cinco continentes, atestam a qualidade e desempenho das Munições CBC.

COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS

AV. INDUSTRIAL, 3330 – CAIXA POSTAL 51 – CEP 09080 – SANTO ANDRÉ – SP – BRASIL
FONE: (011) 449-5600 – TELEX: (011) 44007 CBCA – BR.



Revista Aeronáutica recebe simpática crítica de Ivan M. Vianna, veterano jornalista do "Estado de Minas".

"Revista Aeronáutica — Editada-se no Rio, há muitos anos, a Revista Aeronáutica, órgão oficial do Clube de Aeronáutica, que tem sede lá. O número 185, referente a março/abril do corrente ano, e que ora nos chega às mãos, contém artigos interessantes sobre aviação militar e civil em nosso País. E também longo artigo, muito bem feito, com ótimas fotografias, sobre a história da floresta da Tijuca, a maior floresta urbana existente no mundo. Outro artigo que merece ser lido é sobre a "Esquadrilha da Fumaça" — nos anos 50 e 60, logo que ela começou a atuar. Principalmente, sobre sua aparição na TV, com o concurso indispensável de seus primeiros oficiais "acróbatas" que a compunham.

Para os interessados em ultraleves, outro bom artigo, intitulado: "Os Ultraleves vão bem"? Claro, bem pesquisado, com opiniões, pró e contra os ultraleves. Os quais, no Brasil, já somam 2.000. Mas, nos EE.UU., eles já são 30 mil! Na Europa, 5.000. Em Minas, temos cinco clubes de ultraleves, com cerca de 130 aeronaves. Enfim, ótima revista, muito bem impressa, onde escrevem bons pesquisadores de nossas frotas de aviões civis e militares. Vale a pena ser lida."

DPV-YS — "Servir o melhor possível"

Já em operação, das 23:00 às 6:00P, o equipamento TABAV, instalado pelo Destacamento de Proteção ao Voo de Pirassununga, possibilita às aeronaves com aquele destino acionar balizamento das pistas e farol rotativo através do equipamento rádio da própria aeronave, o que traz segurança aos pilotos, flexibilidade de horário às missões e economia à AFA.

E, de acordo com a legislação pertinente, a Sala AIS da AFA já está autorizada a aceitar Plano de Voo via telefone. Tal fato equipara-a, em status e responsabilidade, a Guarulhos e Congonhas.

Para tais facilidades, as áreas técnica e operacional do DPV-YS desenvolveram esforços extras, o que ressalta esta conquista do seu Corpo de Graduados, concretizando-se na satisfação do dever cumprido.

"Servir o melhor possível!"

Alitalia Airport Train by FS

No dia 29 de junho foi inaugurado o novo serviço *Alitalia Airport Train by FS*, o trem com as cores da companhia de bandeira italiana.

Este novo serviço liga as estações ferroviárias de Santa Maria Novella, em Florença e Mergellina, em Nápoles, com o Aeroporto Internacional Leonardo da Vinci, Fiumicino, em Roma.

Esta iniciativa, fruto de um acordo entre a *Alitalia* e a FS (Ferrovie Estatali da Itália), é parte de um programa de colaboração de amplo espectro entre as duas companhias, com a finalidade de criar o primeiro sistema intermodal trem-avião na Itália.

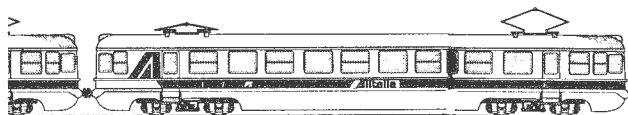
Para o Grupo *ALITALIA*, o novo serviço pretende, principalmente, aumentar o tráfego de vôos internacionais e intercontinentais em regiões localizadas a um raio de 250 a 300 km do aeroporto de Fiumicino (Roma), reforçando o papel do Aeroporto Leonardo da Vinci (Fiumicino) como o "hub" mediterrâneo dos aeroportos europeus.

O *Alitalia Airport Train by FS* parte duas vezes por dia, diariamente, das estações ferroviárias de Florença e Nápoles, em direção a Roma, Aeroporto de Fiumicino, e de Roma para Florença e Nápoles, transportando os passageiros *Alitalia* de todo o mundo. Os horários de partida e chegada foram cuidadosamente estudados para coincidir com os principais vôos intercontinentais da *Alitalia*.

O *Alitalia Airport Train by FS* permite aos passageiros, partindo de Nápoles ou Florença, que efetuem "um único check in" nas salas Disco Verde FS, dentro das duas estações, válido tanto para o trem como para o avião. As bagagens lhes serão entregues nos seus aeroportos de destino.

O serviço de bordo nos trens é equivalente ao da classe Eurobusiness, a classe executiva dos vôos dentro da Europa, com refeições, jornais, bebidas, aluguel de telefone e até personal computer.

Os quatro vagões do trem, com 185 lugares, levam a típica "livery" *Alitalia*, enquanto a parte interna foi reestruturada para oferecer o nível de conforto próprio dos aviões *Alitalia*, e para permitir a passagem dos carros do serviço de bordo. Todos os vagões têm ar condicionado.



Hospital Central da Aeronáutica — 50 anos

Em 8 dez 32, a colônia alemã reunida no Brasil lançou a pedra fundamental do Hospital Alemão, fruto do trabalho do Cônsul OTTO MATTHEIS. Na época foi considerado o Hospital de mais alto padrão técnico do Rio de Janeiro.

Constituída a Associação Hospitalar "Itapagipe — Sociedade Beneficente" e para evitar possíveis complicações de ordem política, à vista dos acontecimentos que se desenrolavam na Europa, o nome original de Hospital Alemão foi mudado para Hospital Itapagipe.

O Brasil e a Alemanha tornaram-se Estados beligerantes. Tal situação viria influir sobremaneira nos destinos da casa da Rua Barão de Itapagipe.

A Aeronáutica, recém-inaugurada em Secretaria de Estado, necessitava de um Hospital à altura. Uma comissão integrada pelos Brig-do-Ar HEITOR VARADY, Brig-do-Ar AJOMAR VIEIRA MASCARENHAS e Ten. Cel. Méd. ANGELO GODINHO DOS SANTOS deu ao Ministro SALGADO FILHO a solução: a requisição do Hospital Itapagipe, o que se tornou realidade em 27 de agosto de 1942, passando esse Hospital, já incorporado, a chamar-se Hospital Central da Aeronáutica. O primeiro Diretor foi o Ten. Cel. Godinho dos Santos que acumulou o cargo com a Chefia do Serviço de Saúde do novo Ministério, vindo a ser, posteriormente, o Patrono do Serviço de Saúde. Em 19 de setembro de 1942 foi hasteada a Bandeira Nacional no novo Hospital.

Coube à Direção enfrentar a transformação de uma Casa de Saúde em Hospital Militar, com a substituição de todo o pessoal técnico especializado, incorporando médicos procedentes da Aviação Militar, Maj. SCHMITT, Maj. MELIO, Cap. GRELE e Cap. THOMAS, e da Aviação Naval, Cap. Corv. SALEM, Cap. Corv. TOSTES, Cap. Ten. CLOVISMORAES e Cap. Ten. MENEZES, e realizando o primeiro concurso para Oficiais Médicos da nova Força.

Em 16 de novembro de 1942, o Maj. Méd. EDGARD B. TOSTES era nomeado Diretor e imprimiu, com o apoio do Ministro Salgado Filho, a orientação necessária para dirigir um Hospital modelo, recorrendo à Escola Ana Nery para recrutar enfermeiras diplomadas que lá permaneceram até 1953.

O Maj. EDGARD B. TOSTES passou para o comando do Ten. Cel. EDGARD C. MELIO (dezembro de 1945) um Hospital perfeitamente aparelhado para a sua missão, com serviços ambulatoriais, consultórios dentários, enfermaria e biblioteca.

Para atender à demanda imposta pelo crescimento da Força Aérea Brasileira, o número de leitos foi aumen-



tado pelas construções laterais do edifício já existente até o 4º andar, com acréscimo de mais 2 elevadores.

Nova ampliação era necessária; com o apoio do Ministro Trompowsky e do Cel. Henrique Fleiuss, Chefe do Gabinete, teve início a construção de uma ala de seis andares. Ainda nessa gestão construiu-se um prédio com dois pavimentos, onde se instalaram a Tesouraria e o Almoxarifado.

Na direção do Brig. Salvador Uchoa Cavalcanti, o primeiro Brigadeiro a dirigir o HCA, a partir de 19 de março de 1954, este Hospital passou por uma nova estrutura orgânica técnico-administrativa. Foram inaugurados a ala nova com 6 andares, auditório, biblioteca, sala de recepção, gabinete de anatomia patológica e necrotério.

Em 1966, na administração do Brig. Geraldo Alvim, foram construídos os pavilhões no jardim interno para instalar provisoriamente a farmácia, o almoxarifado e os serviços gerais.

Hoje o Hospital Central da Aeronáutica acompanha a evolução da medicina, com a aquisição de sofisticados equipamentos, indispensáveis na moderna prática médica, e também com o treinamento de seus profissionais em centros avançados, permitindo oferecer aos usuários do Sistema de Saúde um atendimento de alto nível, compatível com as nossas tradições.

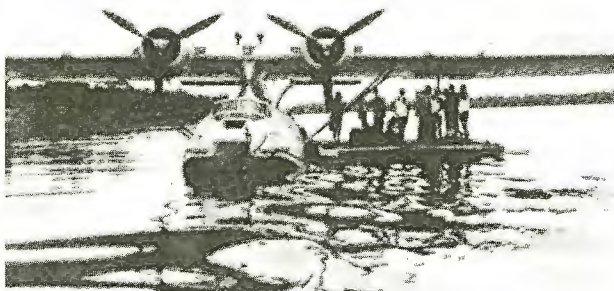
Este é o HCA nos dias de hoje, com o ideal de servir através de uma medicina de alto padrão e responsabilidade.

23.º aniversário do 1.º ETA



Vivemos num mundo em crise de valores. Fazemos parte deste mundo. Há carência de seres capazes que assumam com coragem, bondade e persistência a luta por um bem comum.

Tal afirmação não compromete a missão do 1.º Esquadrão de Transporte Aéreo. A vontade, a garra e a perseverança são atributos perenes do Esquadrão "Uirapuru", herdados de um trabalho heróico, pioneiro e eficaz, desenvolvido ao longo de décadas por tripulantes e equipes de terra, levando a todos os recantos da Amazônia a presença do Brasil, materializada pelo vôo majestoso de "Catalinas" e "Dakotas".



Além de desenvolver o Transporte Aéreo como finalidade básica na Amazônia, o 1.º ETA tem, entre outras missões, o salvamento de vidas humanas e apoio às demais Forças Armadas nos mais longínquos pontos da nossa Região. O Esquadrão desenvolve ao longo dos rios da bacia Amazônica um auxílio irrestrito e sistemático às populações ribeirinhas, que vêem no avião o apoio e o calor humano indispensáveis a essas pessoas.

Procura o 1.º ETA nortear todo seu trabalho nos alcances da participação, do profissionalismo e da doutrina. Tais palavras se completam numa harmonia indispensável ao bom cumprimento da nobre missão do 1.º ETA.

O 1.º Esquadrão de Transporte Aéreo completa vinte e três anos com espírito de cooperação sempre presente, cumprindo com eficiência a sua missão.

BAFL preserva meio ambiente

A Base Aérea de Florianópolis inaugurou a sua segunda Lagoa de Tratamento de Esgotos. Com este empreendimento, a Organização alcançou, na totalidade, a sua capacitação de tratar dejetos orgânicos.

Com a recente criação da Reserva Extrativista do Pirajubaé, que se estende por 1.400 hectares, inclusive uma parte no interior daquela Base, pode-se dizer que, se depender da BAFL, serão mantidas inalteradas a fauna e a flora local.

HCA já tem aparelho de vídeo-endoscopia

Foi instalado, no Hospital Central da Aeronáutica, um moderno aparelho de Vídeo-Endoscopia Olympus CV-100.

Ao contrário dos endoscópios comuns, que utilizam a fibra ótica para transmissão de luz e imagem, o vídeo-endoscópio é totalmente computadorizado, o que permite maior resolução de imagem, aumentando, assim, o poder de diagnóstico.

O Olympus CV-100 é dotado, também, de impressora fotográfica a laser, que permite a documentação do exame.

A Vídeo-Endoscopia é utilizada com a finalidade de diagnosticar todas as patologias do tubo digestivo e do sistema biliar e terapêutica, como esclerose de varizes esofagianas, polipectomias em estômago e intestino grosso, cauterizações e esclerose de lesões sangrentas do tubo digestivo, retirada de corpos estranhos do esôfago e estômago, papilotomias, retirada dos cálculos e colocação de drenos em vias biliares.

"Troféu eficiência"

O Hospital de Aeronáutica de Canoas recebeu o "Troféu Eficiência" em Odontologia, por ter sido classificado em primeiro lugar, entre os Hospitais de Área ou de Terceiro Escalão.

Este Troféu, que é ofertado anualmente às Organizações Militares de Saúde pela Diretoria de Saúde da Aeronáutica, realçou a competência e o esforço desenvolvido pela Divisão Odontológica do HACO.

LINHA-REI ALTO SERVIÇO

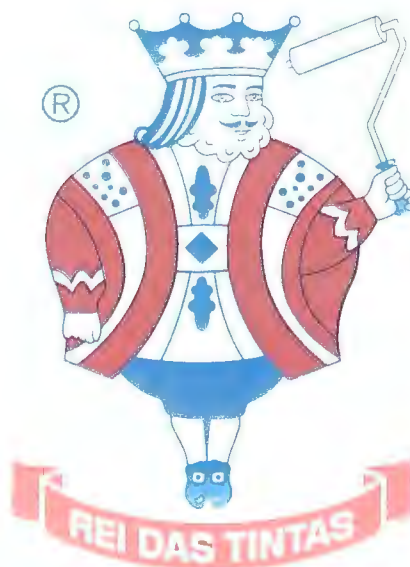
(021) 292 5151

O Rei das Tintas em ligação ainda mais direta com você.

Agora ficou ainda mais fácil falar com o Rei das Tintas. Está aberta a Linha-Rei Alto Serviço. Uma nova linha com capacidade de até 400 ramais

para atendimento imediato. Pela 292-5151, você entra em contato com as lojas de seu bairro, agora com mais agilidade e eficiência, para

qualquer informação ou esclarecimento. Fique ligado na Linha - Rei Alto Serviço. É o Rei das Tintas em ligação ainda mais direta com você.



A nova desordem mundial (II) — Os mecanismos de segurança na Europa

Antonio Pinto

"O conflito na Iugoslávia é um assunto interno." (JAVIER PEREZ DE CUELLAR, então Presidente da ONU, 27 jun. 91)

Ao contrário do que muitos poderão ser tentados a crer, o fim do conflito Leste-Oeste não transformou o Norte (grupo de países democráticos, civilizados e ricos, oposto a um Sul composto pelos novos bárbaros, pelos marginais do planeta) em um bloco homogêneo e unitário. O principal resultado do fim da Guerra fria foi a incerteza quanto ao futuro e uma nova desordem mundial, fundamentalmente no Norte civilizado, democrático e rico. Isso ficou evidenciado com a secessão que conduziu à guerra civil na Iugoslávia, com os conflitos étnicos, militares, políticos e econômicos em diversas ex-repúblicas soviéticas e com o surgimento do racismo e do nacionalismo exacerbado em diversos países do Norte.

Ficou claro que as entidades regionais do continente europeu foram até aqui impotentes para garantir a paz na Iugoslávia, como, de resto, entidades de outras regiões também o foram no passado: a OEA — Organização dos Estados Americanos — assistiu à Guerra das Malvinas; a OUA — Organização da Unidade Africana — não contribuiu para a descolonização da África e nem, tampouco, para impedir o *apartheid* e os conflitos étnicos e tribais, o genocídio no Sudão, os ataques da Líbia contra o Chade e a guerra entre etíopes e eritreus; e a ASEAN — Associação das Nações do Sudeste Asiático — foi contemporânea, e apenas isso, da Guerra do Vietnã.

Na Europa, os vários mecanismos existentes, e outros recentemente criados, mantêm o impasse sobre a defesa e a manutenção da paz no continente: a OTAN — Organização do Tratado do Atlântico Norte, — a CSCE — Conferência sobre Segurança e Cooperação na Europa, — a UEO — União da Europa ocidental



A ÚLTIMA SESSÃO

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

(organização militar da Europa) — e a CEE — Comunidade Econômica Europeia.

Ao mesmo tempo em que a OTAN, numa reunião realizada em Roma, decidia pelo corte de 80% de seu arsenal atômico, por julgá-lo desnecessário, a Alemanha e a França — membros da OTAN — decidiram pela formação de uma força militar comum e condenavam os demais países da CEE, em out. 91, a buscarem uma política de defesa válida para todos os seus membros.

O comunicado franco-alemão advertia para a necessidade de se abrir mão de um pouco da soberania nacional para que essa proposta de defesa comum fosse alcançada.

Essa força conjunta franco-alemã funcionaria no contexto da UEO (integrada pela Alemanha, França, Inglaterra, Espanha, Portugal, Itália, Holanda, Bélgica e Luxemburgo), que se transformaria em braço armado da CEE. A proposta previa, também, a transferência da sede da UEO de Londres para Bruxelas.

Imediatamente, "um porta-voz" do

Pentágono declarou que a formação de um exército franco-alemão deveria ser apenas um "complemento" das atividades já exercidas pela OTAN, como "algo complementar e não como uma depreciação da missão da OTAN".

(RICHARD BOUCHER, Folha de São Paulo, 17 out. 91)

Essa decisão da França e Alemanha não se coadunaria com a hegemonia da "pax americana" que se formou no Ocidente após a Guerra do Golfo.

Também a Inglaterra fez restrições ao futuro exército franco-alemão, que iria apenas duplicar o que já é feito pela OTAN. (DOUGLAS HURD, Ministro do Exterior da Inglaterra, Folha de São Paulo, 17 out. 91)

Em fins de 1991, dias antes do fim da União Soviética, os Chefes de Estado e de Governo dos 16 países integrantes da OTAN reuniram-se em Roma para aprovar uma nova estratégia para a aliança militar ocidental, adaptada ao novo cenário criado pelo desmonoramento do bloco soviético. O documento aprovado inclui planos para a redução das forças dos EUA estacionadas na Europa, eliminação de armas nucleares táticas, criação de uma força de reação rápida e estabelecimento de novas relações com os países do extinto Pacto de Varsóvia.

Considerado genérico e quase omissivo em alguns pontos, o plano reflete as dificuldades da OTAN em forjar uma nova identidade, que a tornaria uma organização mais política e menos militar.

Sem condições políticas para resolver a complicada questão da formação de uma força européia autônoma, defendida pela França e Alemanha, os membros da OTAN optaram por um texto — refeito onze vezes — com princípios gerais, que deverá valer até o final da década. Foi aprovada a criação de um Conselho de Cooperação Norte-Atlântico, com a participação dos 16 países da OTAN (EUA, Canadá, Inglaterra, França, Espanha, Alemanha, Itália, Grécia, Turquia, Por-

tugal, Holanda, Noruega, Dinamarca, Bélgica, Luxemburgo e Islândia), mais os 6 países do extinto **Pacto de Varsóvia**, (URSS, Hungria, Polônia, Romênia, Bulgária e Checoslováquia) e os 3 Estados bálticos agora independentes: Estônia, Letônia e Lituânia. As expressões "**Conselho de Cooperação**" ou "**Conselho de Consulta**" provocaram discussões. França e Inglaterra preferiram falar em "**consultas**" e não em "**cooperação**" com os antigos países do **Pacto de Varsóvia**.

O chanceler da Alemanha, HELMUT KOHL, defendeu um papel político mais forte para a UEO, em cooperação tanto com a OTAN quanto com a CEE e, em discurso no Parlamento alemão, na véspera da reunião, expressou seu espanto com as críticas "**do outro lado do Atlântico**" à proposta franco-alemã de criação de um Exército de defesa puramente europeu, "**sob a cobertura da UEO, na mais estreita harmonia com a OTAN**".

No documento final da reunião da OTAN não há menção ao exército franco-alemão, mas apenas uma declaração genérica sobre o desenvolvimento de uma identidade europeia de defesa, compatível com as responsabilidades da OTAN, para a defesa do continente.

Os líderes dos 16 países concordaram que a OTAN deveria permanecer como um foro essencial para consultas sobre os compromissos de defesa dos aliados; que não deveria haver nenhuma duplicação das estruturas militares da OTAN para a defesa da Europa; e que a **UEO — União da Europa Ocidental** — deveria ser reforçada e transformada no braço europeu da OTAN.

Resumindo: a "**Declaração de Roma**", diplomaticamente, reafirmou o papel da OTAN como principal instrumento de defesa da Europa e, ao mesmo tempo, reconheceu a necessidade de os europeus desenvolverem "**uma identidade em assuntos de defesa**". Ficou claro que o inimigo deixou de ser o comunismo e passou a ser a incerteza. Isso foi dito pelo Pre-

sidente Bush antes da Guerra do Golfo.

A Guerra do Golfo parece ter sepultado as esperanças dos europeus de se livrarem do guarda-chuva dos EUA. Então, divididos, os 12 países membros da CEE custaram a chegar a um acordo sobre uma posição comum. A Comunidade Econômica Europeia pela primeira vez percebeu que prosperidade econômica não é o bastante para garantir o bem-estar e a segurança da população, pois não dispunha dos meios nem de vocação para liderar uma guerra contra o Iraque.

A **CSCE — Conferência sobre Segurança e Cooperação Europeia** (criada na Conferência de Helsinque, na década de 80) — hoje integrada por 52 países, teve seu papel ressaltado: deterá ter o poder de agir para salvaguardar os direitos humanos, a democracia e o império da lei, mesmo sem o consentimento do país onde esses direitos estiverem sendo violados.

O que parece estar demonstrado é que a Alemanha (77 milhões de habitantes e 27% do PNB da CEE) tornou-se tão poderosa que as instituições europeias existentes não podem, por si mesmas, estabelecer um equilíbrio entre ela e seus parceiros. Certamente não será do interesse dos demais países europeus que a Alemanha e a Rússia, por exemplo, se considerem mutuamente como sendo as principais opções políticas do continente. E, por outro lado, caso elas se aproximem demais, isso trará o perigo da hegemonia e, caso haja discordância entre elas, o mundo ver-se-á envolvido numa escalada de crises.

Ironicamente, como afirmou HENRY KISSINGER, ex-Secretário de Estado dos EUA, "**a sopa de letrinhas das várias instituições — CEE, CSCE, UEO — e a Casa Comum Europeia, que abrigaria uma Europa de Vladivostok, no leste, a Vancouver, no oeste, contribuem para o crescente nacionalismo**". (O Estado de São Paulo, 2 mar. 92)

Recorde-se que o conflito na Iugoslá-

via, iniciado em jun. 91, pôs em ação todos os mecanismos da Europa, especialmente os da CSCE e CEE, enquanto o então Secretário-Geral da ONU — que terminou sendo compelido pelos fatos a mandar para aquele país uma **força de paz** — JAVIER PEREZ DE CUELLAR, afirmava que "**o conflito é assunto interno da Iugoslávia**". (O Estado de São Paulo, 28 jun. 91)

Parece que, hoje, os diversos organismos europeus — UEO, CSCE, CEE — descobriram que mesmo após a demolição do império soviético, o futuro foi um retorno ao passado. Os países, ex-repúblicas soviéticas, que agora se agruparam na **CEI — Comunidade de Estados Independentes** — continuam representando uma ameaça, pois as divergências étnicas, políticas, econômicas e militares entre países munidos de armas nucleares e sem forças armadas regulares estruturadas não poderão ser contidas por um exército franco-alemão ou mesmo europeu. As divergências étnicas, fundamentalmente no Cáucaso, região dividida entre a Armênia, o Azerbaijão, a Geórgia e a Rússia, poderão desencadear uma guerra na qual a Turquia e o Irã seriam indiretamente envolvidos. O Cáucaso é habitado por 50 etnias e, segundo os especialistas, existem 1.225 possibilidades de conflitos. Alguns, como o do enclave de Nagorno-Karabakh, de maioria armênia no território do Azerbaijão, já foram iniciados: dois anos de guerra já fizeram mais de 2 mil mortes e milhares de refugiados. A Geórgia e a Rússia também enfrentam problemas de secessão na região: a república autônoma da Ossétia do Sul, na Geórgia, de maioria étnica russa, declarou sua independência, e quer unir-se à Ossétia do Norte, em território russo. Na Moldova, a região autoproclamada **República do Dniester**, habitada por pessoas de etnia russa, declarou sua independência e deseja unir-se à Rússia — 506 vezes maior que a Moldova — alegando que a Moldova será absorvida

pela Romênia, à qual pertenceu até 1940. Recorde-se que a Moldova não tem fronteira com a Rússia; fica entre a Romênia e a Ucrânia. A **doação** da Criméia à Ucrânia, em 1954, por NIKITA KRUSCHEV, é hoje contestada pelo Parlamento russo. Uma pesquisa feita recentemente pelo Conselho Coordenador dos Oficiais das Forças Armadas da CEI indicou que há **"ameaça de guerra civil"** e, como causa para detonar o conflito, **"a divisão das tropas por causa de motivos políticos"**.

Uma Rússia pobre e instável, mesmo com menos armas, continuará como uma ameaça à paz mundial. Maior, talvez, que a fortemente armada mas estável União Soviética.

Também a explosão demográfica e a imigração do Norte da África é uma ameaça à Europa.

Em reunião realizada em 10 dez. 91, em Maastricht/Holanda, os Ministros do Exterior dos nove países-membros da UEO aprovaram um documento precisando o grau de relacionamento da UEO com a CEE e a OTAN. Segundo a imprensa noticiou, o texto desse documento estabelece que a UEO **"será desenvolvida como o componente de defesa da União Européia e como meio para reforçar o pilar europeu da aliança atlântica"**. (OTAN) Ou seja, exatamente o que foi definido na reunião dos Chefes de Estado e de Governo dos 16 países que integram a OTAN, realizada no mês anterior, em Roma.

Essa decisão criou as bases de uma futura política externa e de defesa comuns para a Europa. À UEO foi dada a tarefa de ser o braço armado da **Comunidade Econômica Européia**, em coordenação com a OTAN, não havendo relação de subordinação entre as duas organizações. Observe-se que os membros da UEO pertencem tanto à OTAN quanto à CEE.

Paralelamente, a reunião de Maastricht decidiu a criação de uma moeda única (a ECU-European Currency Unit) que deverá começar a circular até

1.º/jan./99, e uma **Carta Social**, à qual não aderiu o Primeiro-Ministro JOHN MAJOR, da Inglaterra, que também não aderiu à moeda única. O texto da **Carta Social** defende 4 pontos básicos: livre circulação de pessoas, assistência previdenciária, igualdade de salários entre homens e mulheres e melhores condições de trabalho. Esse acordo deverá ainda ser ratificado pelo Parlamento das nações signatárias ou referendado por plebiscitos. O povo da Dinamarca, o de maior renda **per capita** da Europa, já se pronunciou, em plebiscito, contrário ao **Tratado de Maastricht**.

Estima-se que uma nova Europa unida, com um mercado de 380 milhões de pessoas — soma das populações dos países integrantes — terá uma produção 30% maior que a dos EUA e um PNB acima dos US\$ 6 trilhões ao ano.

Tudo isso se tornou possível porque a Europa que todos conheciam em 1989-1991 deixou de existir. O fim do comunismo na Europa Oriental e na União Soviética e o fim da própria União Soviética, com o desmembramento das 15 repúblicas que a compunham, modificou o mapa político da Europa. No entanto, os novos europeus continuam divididos exatamente como antes, pela riqueza, pelas etnias, pelos hábitos de trabalho, pela ambição, pelo idioma, pela cultura e por um elemento mais potente e misterioso que todos os outros: o sentimento nacional.

Há apenas dois anos quem escrevesse que a Europa estaria hoje na atual situação arriscar-se-ia a cair no ridículo.

O pontapé inicial da derrocada ocorreu, como se recorda, em Budapeste, em ag. 89, quando o governo húngaro decidiu abrir suas fronteiras com a Áustria, permitindo que milhares de alemães-orientais se transferissem para o lado ocidental.

Já no final de 1989, não-comunistas ou comunistas comprometidos com eleições pluripartidárias governavam a Bulgária,

Checoslováquia, Hungria, Polônia e Romênia.

O **Muro de Berlim** caiu em 9 nov.89, e em mar. 90 o povo da Alemanha Oriental elegeu um governo não comunista.

Os norte-americanos, os franceses, os ingleses e os russos, nas conversações denominadas **"Dois mais Quatro"**, abriram mão de seus direitos residuais sobre a Alemanha como vencedores da 2.ª Guerra Mundial, e a União Soviética, embora relutante, concordou — em troca de uma formidável ajuda econômica alemã — que uma futura Alemanha unida continuasse a ser membro da OTAN, bem como que as tropas soviéticas estacionadas na então Alemanha Oriental (350 mil soldados distribuídos em 22 Divisões) fossem repatriadas.

A URSS concordou também em retirar um total de 175 mil soldados que subjugavam os povos da Checoslováquia, Hungria e Polônia.

Finalmente, em 3 out. 90, a Alemanha Oriental foi **absorvida** pela República Federal da Alemanha, nos termos do artigo 23 da Constituição que permitia a readmissão de **"antigos territórios alemães"**. Esse artigo foi em seguida eliminado da Constituição, a fim de ficar claro que a Alemanha não faria qualquer tipo de reivindicação sobre territórios atualmente pertencentes à Polônia, especialmente na região do Oder-Neise.

A **Carta de Paris**, assinada em 21 nov. 90 pelos então 34 países-membros da CSCE — **Conferência sobre a Segurança e Cooperação Européia** —, ratificou a unificação da Alemanha, as atuais fronteiras européias e endossou cortes nos exércitos da OTAN e do **Pacto de Varsóvia** (que logo depois viria a ser extinto).

A **Carta de Paris** sepultou a **Guerra fria**, mas deu lugar à incerteza, que hoje domina a **Nova Ordem Mundial**, com os EUA despontando, após a Guerra do Golfo, como a única superpotência (influência política em escala planetária; capacidade de intervenção militar em qual-

quer parte do globo; poderio econômico mundial; influência cultural internacional), porém confrontados com novos e difíceis problemas, incluindo um novo: o problema econômico (dívida externa de US\$ 1,3 trilhões — 12 vezes maior que a brasileira —, um déficit orçamentário para 1992 estimado em US\$ 365 bilhões — mais de US\$ 1 bilhão por dia — e uma dívida interna acumulada desde os anos 70, aproximando-se dos US\$ 4 trilhões). E a CEI às voltas com problemas étnicos, nacionalistas, com o colapso econômico e com a iminência do caos social, além do ódio entre todos os **Estados Independentes** e de todos contra a **Mãe-Rússia**.

O próprio Presidente BUSH declarou, antes mesmo da Guerra do Golfo, que o principal inimigo dos EUA passara a ser uma coisa chamada incerteza.

Qual será a nova distribuição de poder no mundo? Embora o mais provável é que se mantenha a situação atual — tão bem ilustrada na Guerra do Golfo —, a dúvida é quanto à estabilidade de sua

manutenção a médio e longo prazos, considerando a crescente tendência da Alemanha e a percepção, por parte dos governos da Europa Ocidental, de que a ameaça militar da ex-União Soviética se teria tornado remota, o que tenderia a eliminar o efeito aglutinador do perigo externo, afrouxando, como consequência, os laços que unem a Europa Ocidental e o Japão aos EUA.

O acirramento das divergências econômicas entre os EUA, CEE e Japão reforçaria as rivalidades, estimulando as aglutinações em âmbitos regionais. Com a dependência dos aliados à proteção americana diminuída, eles se mostrarão cada vez menos dispostos a subordinar suas decisões às opiniões dos EUA.

Nesse caso, a idéia de um mundo administrado pelo consenso internacional desapareceria, juntamente com a perspectiva de quaisquer intervenções concordadas. E isso conduz a uma outra questão fundamental: as **regras da intervenção**.

Alguns acham que a solução estará

numa mudança no conceito de Soberania, dando à luz o conceito de **Soberania Limitada** e ao **Direito de Ingerência**, com a finalidade de proteger os direitos humanos, impedir o nacionalismo radical, as lutas étnicas, o integrismo religioso, o narcotráfico e desastres ecológicos. Essa seria uma maneira arriscada de administrar o mundo. "Exigiria um bando de Cruzados, de Cavaleiros Andantes. É bastante lembrar o que ocorreu no Vietnã." (HENRY KISSINGER)

Nesse contexto de incerteza, parece claro que nenhuma Nação que se preze, a menos que tenha sido submetida pelas armas e se encontre, em consequência disso, eventualmente sob ocupação do vencedor, poderá renunciar aos instrumentos de sua defesa: o Exército e as armas.

(Extraído de artigos, noticiários, reportagens, entrevistas e comentários da imprensa nacional e internacional)

Antonio Pinto é Cap. Adm. R/R.



ATUALIZE SEU ENDEREÇO (Letra de forma)		Nome	
		Telefone	
Endereço			
CEP	Bairro	Cidade	Estado



Gratidão, ainda que tarde

Ariovaldo Villela

Desde os tempos em que atuei na aviação civil, ouvia falar no campo de Cumbica, onde meus companheiros iam fazer treinamentos de pousos e decolagens, para variar de campo.

Eu na verdade nunca fui para lá com essa finalidade, mas num voo em que tive uma "pane seca", lá me despejei com boa sorte...

Um dia, por volta de 1940, fiquei sabendo da doação daquela área à então Aviação Militar — da qual era Diretor o General Coelho Netto — Unidade que integrava o Exército, com o nome de 5ª Arma. Mas poucos tinham idéia da extensão da referida área que, ao ser divulgada, surpreendeu a todos pelo imenso valor que representavam os seus 9.700.000 metros quadrados.

Imagine-se o quanto ela vale hoje!

O fidalgo e patriótico gesto só podia ter partido de um cidadão da estirpe do Dr. Samuel Ribeiro, casado com a também nobre de origem D. Eloisa Guinle Ribeiro, ambos pertencentes às altas camadas sociais, tanto de São Paulo como do Rio de Janeiro.

Desde então venho procurando dados sobre tão extraordinário ato e, sobretudo, sobre as eventuais formas de registrar o acontecimento, do qual decorreram inúmeros benefícios para a Nação em geral e para a aviação em particular.

E nesse propósito, constatei entre outros elementos a menção feita pelo Volume 2 da "História Geral da Aeronáutica Brasileira", obra editada pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica — INCAER, dignamente presidido pelo veterano Ten-Brig-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira. O segmento alusivo ao assunto, na pág. 493, cita uma entrevista, concedida pelo saudoso Brigadeiro Henrique Dyott Fontenelle, na qual menciona a opinião elogiosa do Chefe da "Missão Científica Alemã de Planadores", Prof. Geörgui, que por aqui andou exibindo



Dr. Samuel Ribeiro

maravilhosos vôos a vela por parte de seus pupilos.

Na realidade, qualquer piloto daria igual opinião, dados os traços da área plana, revestida de um ralo capim "barba-de-bode", por isso tudo magnificamente predestinada a várias utilizações no futuro, entre as quais se destaca o fato de ser a sede da valorosa Base Aérea de Cumbica, atualmente uma das mais importantes Unidades da nossa Força Aé-

rea.

Em síntese, a doação feita pelo ilustre homem público Dr. Samuel Ribeiro, foi uma dádiva de inestimável valor material e alto significado patriótico, que merece ser eternizada no bronze, para transmitir às gerações futuras, além de um exemplo de altruísmo, a gratidão da Pátria.

Ariovaldo Villela é Maj. Av.

Abreviaturas

P. Mendonça

Durante a construção da Academia da Força Aérea em Pirassununga (SP), foi criada uma comissão chefiada por um Brigadeiro-do-Ar, que freqüentemente se deslocava do Rio de Janeiro para lá, no C45-2789, levando empresários interessados nas obras, visitas, comitivas de estrangeiros, autoridades.

Para atender a estas visitas, procurava-se proporcionar as melhores condições possíveis a fim de que, por gostarem, pudessem contribuir para o andamento das obras em suas áreas de atuação.

As programações eram diversas e algumas exóticas: as comitivas de americanos apreciavam uma pescaria de dourado no Rio Mogi; outras, visitas à Estação de Piscicultura e peixadas na Cachoeira de Emas; às brasileiras sempre era incluída na programação uma passagem rápida na Caninha 29, para um papo com o Del Nero, ou mais demorada nos tonéis da 51, onde o Êsio Muller dissertava sobre o processo de produção e, ao final, convidava para tomar uma branquinha de um pequeno barril que dizia conter uma aguardente de 40 anos. Por sinal o barril devia ser mágico, pois sempre vi retirar a velha cachaça e o mesmo continua cheio até hoje. Talvez daí, "51! Uma boa idéia".

Na época, as comunicações eram através de telegrafia sem fio, empregando o

código Morse, conhecido na intimidade por "Didi Dadá". Para diminuir o tempo de transmissão das mensagens, usavam-se as mais variadas abreviaturas e um catálogo de decodificação, que nem todos utilizavam, por ser muito trabalhoso.

Transcrevo abaixo o radiograma original, tratando de uma destas visitas, gentilmente cedido pelo Cel. Int. Cremildo Ferreira Cardoso, que o guarda até hoje.

Ao então Tenente-Intendente Cardoso coubera, como sempre, cuidar das atividades administrativas referidas no telegrama, que foi assim decodificado:

Radiograma número 63 do Comando da Comissão de 14/5/1966.

Informo a estimada de chegada da aeronave FAB 2789 dia 16 de maio às 1100 horas local, conduzindo comitiva de 5 passageiros.

Solicito providenciar palestra e visita ao sistema de abastecimento de água. A comitiva pernoitará; jantar, churrasco no bosque, dois tacos.

Imediatamente tomou as providências solicitadas para pernoite, transporte e churrasco. A visita e a palestra ficavam por conta dos engenheiros. Restava ainda atender aos dois jogadores de sinuca. Ou seriam jogadores de bilhar?

Foi aos cassinos dos cadetes, oficiais, sargentos e só encontrou tacos tortos, en-

sebados, sem cabeça. Nenhum digno de tais jogadores mencionados no telegrama.

No Bar Azul, na Avenida Duque de Caxias, obteve informações de que o Clube Pirassununga poderia ter. Nada que valesse a pena. Finalmente, após percorrer bares e clubes de Leme, Porto Ferreira e Descalvado, encontrou dois excelentes tacos, um pesado e outro leve, no Seminário Diocesano de São Carlos, gentilmente cedidos com autorização de sua Excelência Reverendíssima Dom Rui Serra, Bispo da diocese.

Chegados os visitantes, o Coronel Antonio José de Campos apresenta as boas-vindas ao Brigadeiro e comitiva e, antes de iniciar a palestra sobre a captação de água, fala do programa a ser cumprido. Finalmente, orgulhoso, apresenta o Ten. Cardoso com os dois tacos, esclarecendo ser um leve e o outro pesado.

O Brigadeiro não entende e pede esclarecimentos sobre os tacos.

Cardoso, prevenido, mostra o telegrama: — Aqui está, Excelência, o pedido: 02 TACO.

Irritado o Brigadeiro contesta: "Que dois tacos coisa nenhuma, são DOIS TAI-FEIROS COZINHEIROS!!!"

P. Mendonça é Cel. Av. R/R

KK CECAFA SBYS

63/CMDO/140566 INFO ETA FAB 2789 16051400Z COND CMTV 05 PAX PT SOL PRV BRFG
E VISITA SIST ABTC AGUA PT CMTV PRNT PTVG JANTAR CHURRASCO NO BOSQUE VG
02 TACO PT

CECAFA SBRJ

Boeing 737-500 no México



O rápido crescimento da aviação comercial do México deu mais um grande passo. A companhia Aviacion del Noroeste recebeu, há poucos dias atrás, o seu primeiro Boeing 737-500.

A companhia mexicana vai utilizar o 737-500 para expandir suas operações dentro do país bem como para os Estados Unidos.

O Boeing 737-500 é o menor jato da família 737. Apresentando a mesma tecnologia presente nos jatos maiores, o -300 e o -400, ele consome cerca de 20% menos combustível que o antigo -200. Pode transportar 108 passageiros em classe única, 122 em classe econômica e 132 passageiros em uma configuração charter.

Ele pode voar, com 108 passageiros a bordo, rotas sem escalas de até 5.550km.

Nas Américas, apenas companhias dos Estados Unidos e agora do México operam com o 737-500.

O primeiro 737-500 entrou em serviço no dia 2 de maio de 1990 na frota da Southwest dos Estados Unidos.

1.º Boeing 767 na Hungria pronto para operar

A Malev Hungarian Airlines, companhia nacional da Hungria, vai iniciar operações com um Boeing 767-300 ER em suas rotas de alta densidade na Europa, além de serviços charter para o Japão e os Estados Unidos.

O 767-300 ER da companhia húngara vai acomodar 218 passageiros em duas classes.





Boeing inicia testes dos sistemas de controle de vôo do 777



Mais de 2 anos antes de novo Boeing 777 decolar, um avançado sistema de controle de vôo já está em teste.

O Boeing Commercial Airplane Group está utilizando um 757 denominado "pássaro de ferro", totalmente modificado para permitir testar unidades, ainda em protótipo, dos computadores e seus controles eletrônicos, além do hardware de controles de vôo e sua arquitetura.

Na foto, um técnico da Boeing checa o sistema elétrico do atuador do leme, localizado na empenagem do 757.

Dentre as companhias envolvidas com a Boeing na configuração do novo 777, a Cathay Pacific teve participação ativa, pois sua rede de rotas, partindo de Hong Kong, requitava para o 777 uma fuselagem bem mais larga do que a originalmente concebida e que oferecesse aos passageiros conforto e flexibilidade superiores.

O interior do 777 é mais largo do que o de qualquer aeronave concorrente. Medindo 5,86m, ele acomoda confortavelmente entre 305 e 440 passageiros, em fileiras de 6 até 10 poltronas.

A configuração definida pela Cathay estabelece 18 passageiros na primeira classe, 45 na executiva e 256 na econômica, totalizando 319.

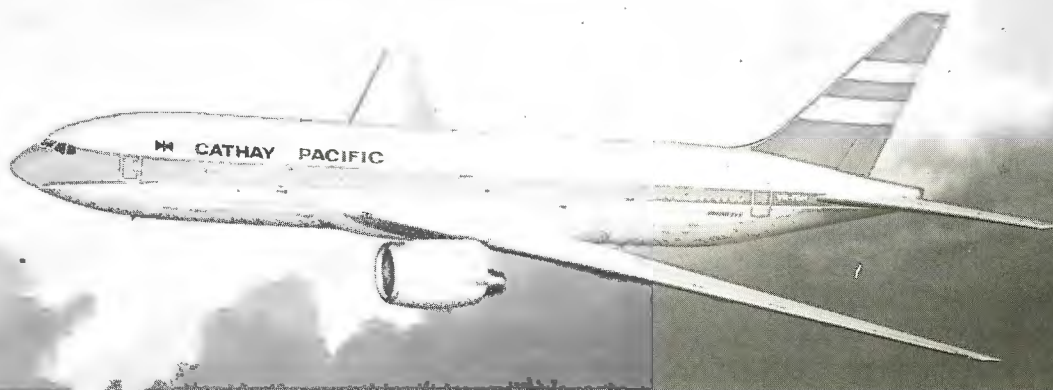
Além da Cathay, também já encomendaram o Boeing 777 as seguintes companhias: United Airlines, All Nippon Airways, Euralair, Thai Airways International, British Airways, Lauda Air e Japan Airlines.

É de 99 o total de 777 encomendados, com 86 opções.

Cathay Pacific escolhe Boeing 777

A Cathay Pacific Airways Ltd., companhia aérea de Hong Kong, encomendou onze Boeing 777, com opção para mais onze.

As 22 aeronaves estão avaliadas em US\$ 3.4 bilhões, incluindo suprimento e treinamento. As entregas terão início em 1996.





Crise não afeta mercado de helicópteros civis

Para surpresa de muitos analistas na área econômica, a recessão mundial, cujos reflexos são mais intensamente sentidos pelo empresariado brasileiro, parece não surtir efeito na atividade de venda de helicópteros de emprego civil. Os fabricantes que atuam nesse setor da indústria aeroespacial têm conseguido manter-se ativos em todo o mundo. Em alguns casos, até chegam a registrar pequenos crescimentos na produção.

No caso brasileiro, o fenômeno vem confirmar-se pela performance de atuação da empresa Helibrás-Helicópteros do Brasil S.A., instalada em Minas Gerais. Única montadora desse tipo de aeronave na América Latina, a empresa gerou lucros em 1991,

após haver passado ao controle privado.

Como empresa líder na venda dessas aeronaves no Brasil, a Embrasa Aviação Ltda., de São Paulo, representante Helibrás, comercializou US\$ 14 milhões no ano que passou, entre helicópteros dos modelos Esquilo e Dauphin, representando 50% das vendas globais contabilizadas pelo fabricante através da rede de representantes. Esse resultado valeu à Embrasa Aviação Ltda., o prêmio "Melhor Desempenho de 1991", outorgado pelo fabricante. José Eduardo Brandão, diretor, lembra que o ano representou uma reafirmação do que já acontecia anteriormente, quando a Embrasa Aviação Ltda. registrou desempenhos altamente positivos. "Contudo, por tratar-se de um

ano de profundas dificuldades, comercializar US\$ 14 milhões, em 1991, representou um grande desafio, dificilmente conseguido não fossem as excepcionais qualidades dos helicópteros europeus, somadas a condições adequadas de venda, em conformidade com os desejos de um mercado consumidor cada dia mais consciente do valor do seu capital", concluiu Brandão.

A Helibrás produz no Brasil os helicópteros do grupo Eurocopter, maior fabricante europeu dessas aeronaves e líder mundial em exportação, formado pela associação das divisões de helicópteros da Aerospatiale, da França, e do grupo Deutsche Aerospace, da Alemanha.



Motor RB211-535 da Rolls-Royce liberado para testes de voo do Tupolev TU-204

O motor RB211-535 da Rolls-Royce foi homologado para ser utilizado nos testes de voo da aeronave russa Tupolev TU-204.

A Civil Aviation Authority concedeu a permissão quando as primeiras turbinas para o Tupolev estavam sendo preparadas para embarque com destino à Rússia. Seus diários de bordo foram formalmente entregues numa cerimônia especial na fábrica de motores civis da Rolls-Royce, em Derby, Inglaterra, no mês de maio.

Os livros foram entregues a George Horton, Diretor da Flemings, do British Merchant Bank, por Tony Woodings, Diretor de Projetos da Rolls-Royce, responsável pelos projetos das turbinas — 524, 535 e das Grandes Turbinas, que declarou:

“Este evento representa um marco histórico importante no programa do TU-204 equipado com a turbina 535, e é um passo adiante nas várias atividades da empresa com a Rússia.

Faz três anos que a Rolls-Royce e a Tupolev iniciaram as discussões sobre a possibilidade de instalar o motor 535 no TU-204, e faz menos de dois anos que assinamos um contrato para fornecer os dois primeiros motores.”

Após serem transportados para o Tupolev, os motores com apenas pequenas mudanças de instalação, comparadas à versão E4 em serviço no mundo inteiro (nos Boeing 757), serão instalados no TU-204, que começará os testes de voo nas próximas semanas.

O birreator Tupolev equipado com turbinas Rolls-Royce será visto em pú-

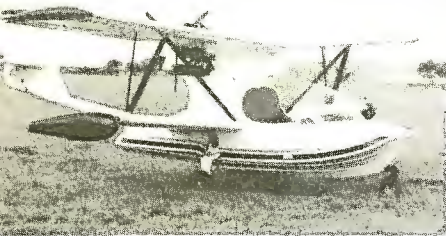


blico pela primeira vez na Feira Aérea de setembro em Farnborough, e será a primeira aeronave russa equipada com turbinas ocidentais, a receber homologação.

A British Russian Aviation Company (BRAVIA) está sendo formada para administrar o programa de certificação do motor e para comercializar e fornecer apoio, após venda, para as aeronaves TU-204 equipadas

com o 535-E4. Foi assinado durante o Moscow Aero Engine Show um contrato no qual a Flemings, a Tupolev e a AviaStar são acionistas.

A Rolls-Royce terá um representante na diretoria da BRAVIA. A empresa assistirá a homologação do TU-204, e tornará disponível a organização mundial de que dispõe, referente a apoio de produto.



Ultraleve nacional conquista mercado norte-americano

Fabricado pela Edra Helicentro, o Petrel começa a ser exportado em escala para os Estados Unidos e já figura no famoso Guinness Book, por tempo de permanência no ar

No dia 31 de maio, a Edra Helicentro embarcou 10 kits do ultraleve biplano Petrel para os Estados Unidos, numa negociação que atingiu a cifra de US\$ 150 mil. A empresa, fundada há cerca de 4 anos, já exportou 14 aeronaves para os norte-americanos, 3 para o Paraguai e 1 para o Canadá. Outros 50 kits foram encomendados pelos Estados Unidos e serão entregues até o final do ano. Além disso, estão em negociação vendas para o México, África do Sul, Noruega e Austrália.

Os kits são vendidos ao preço unitário de US\$ 15 mil, sem motor e instrumentos, que o comprador adquire diretamente do fornecedor na Europa, barateando o custo. Já montado, o preço do Petrel chega a US\$ 31,5 mil. A Edra espera, a curto prazo, diminuir a produção das aeronaves completas e aumentar os kits. O gerente-geral do grupo, Renato Rocha Vaz, explica que a estrutura e o tempo necessários para a fabricação de 7 ultraleves prontos equivalem à de 20 kits.

A Edra Helicentro comercializou 52 unidades

do Petrel desde que começou a fabricá-lo, há um ano e meio, e tem mais 20 encomendadas, com prazo de entrega até o final do ano. Com faturamento mensal de US\$ 300 mil, a empresa fabrica, atualmente, 15 kits e 7 aeronaves montadas por mês; porém, segundo Vaz, a expectativa é triplicar a produção até dezembro.

Uma curiosidade: um Petrel, fabricado pela Edra e pilotado pelo coronel Franco Ferreira, entrou para o Guinness Book em 27 de julho do ano passado. O ultraleve bateu o recorde mundial de permanência no ar, voando sem reabastecer durante 7 horas e 40 minutos.

Projetado na França e modificado pela Edra, o ultraleve é um biplano anfíbio (permite pousos e decolagens em terra ou água) e feito com materiais de última geração, como fibra de carbono, entre outros. Com capacidade para duas pessoas, o Petrel tem velocidade de cruzeiro de 120 km/h, peso de 240 kg, autonomia de voo de 3 horas, e sua pilotagem é como a de um avião tradicional. Por essas características, o ultraleve é utilizado não só para lazer, mas também para sobrevoar plantações e fazendas.

Além do Petrel, a Edra Helicentro fabrica o Bucker-Lercher, um avião biplano utilizado para acrobacias. A aeronave foi desenvolvida antes da Segunda Guerra, para treinamento de pilotos e, em 1960, seu projeto sofreu algumas alterações. A Edra é a única empresa no mundo a fabricá-la.

Boeing entrega o 50º Jato 747 para a Lufthansa

Na foto, o superjumbo 747-400 durante o teste final, antes de sua entrega à Lufthansa. Ele é o 50º Boeing 747 a ser entregue à companhia alemã.

A configuração definida pela Lufthansa estabeleceu transportar 388 passageiros em 3 classes.

Até hoje, 450 Boeing 747-400 já foram encomendados.





Este É Um Dos Muitos Testes Que Nós Criamos Para O 777.

Dentre todos os aviões já produzidos pela Boeing, o 777 é o que vai passar pelo maior e mais completo programa de testes. Que incluirá vôos em tempestades simuladas em túnel aerodinâmico e vôos reais em tempestades reais. Antes mesmo do primeiro vôo, o 777 será submetido a centenas de testes nos novos laboratórios da Boeing. No ar, nove 777 serão testados exaustivamente. Três deles, cada um equipado com um dos três tipos de turbina previstos, realizarão 1.000 vôos. Duas fuselagens inteiras serão construídas, uma para avaliar o 777 em diversas combinações de carga e passageiros e a outra para testes de fadiga estrutural durante um período simulado equivalente a 40 anos de vôo.

Todo esse programa de testes vai assegurar ao 777 o máximo de segurança e confiabilidade.



BOEING

DÊ ASAS ÀS SUAS CARGAS



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

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

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

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



**ITAPEMIRIM
CARGAS**