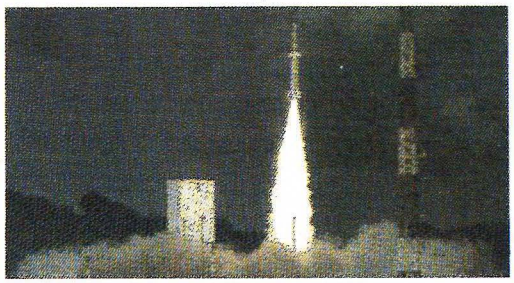
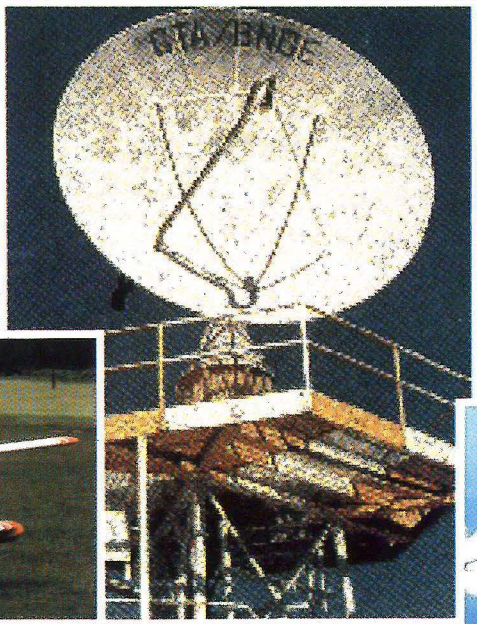
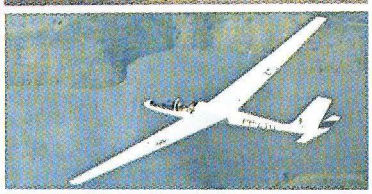
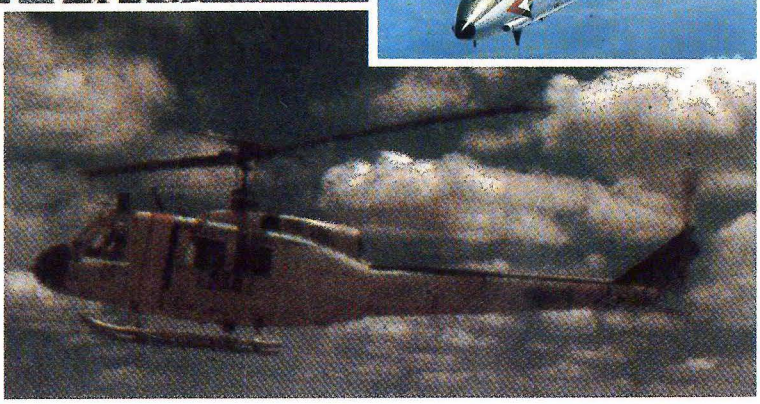
Revista
aeronáutica
Setembro/Outubro 1993 Número 194

Semana da Asa









Unlike

Uma assinatura definitiva para o Marketing da sua empresa.
Sistemas de Marketing

266-7898

página um

As Forças Armadas e a sociedade

Dentre as diversas definições da palavra "política", uma vem tomando projeção como a fórmula para salvar o Brasil do caos: "posição ideológica a respeito dos fins do Estado". Para que a nação brasileira atinja a plenitude de verdadeiro Estado Democrático Nacional, faz-se mister estabelecer um movimento de democracia com dignidade, que apregoe uma luta messiânica e determinada contra a desordem, a incompetência e a corrupção.

O povo brasileiro já se cansou daqueles que confundem política com politicagem, essa política mesquinha, estreita e de interesses pessoais. A maioria de nossos políticos enveredou por esses ínvios caminhos.

O nosso país foi colocado à deriva, em decorrência do efeito dominó que incidiu sobre o segmento econômico e social, gerado pelo despreparo, incompetência e, acima de tudo, pelo sentimento impatriótico de grande parte de ignóbeis políticos que, em defesa dos seu espúrios interesses, perpetram as mais variadas artimannas para ludibriar o povo brasileiro. Constata-se hoje a descrença generalizada da população em relação aos políticos, em especial quanto aos membros do Poder Legislativo.

Os veículos de comunicação diariamente publicam manchetes vergonhosas. Não se pode vaticinar algo promissor para a nação brasileira se os homens que a constróem não possuem o menor compromisso com as exigências éticas e os valores morais. O vazio ético-moral dá lugar a éticas degeneradas e perversas como o fisiologismo, corrupção, a prática da lei de Gérson, o famoso "é dando que se recebe", o pragmatismo.

É hora do clamor público exigir que o cargo do maior mandatário do país seja exercido por um homem destemido, justo, que respeite a dignidade do próximo.

O Brasil não pode mais esperar. É hora de corrigir-se os desatinos cometidos pela classe política contra a sociedade brasileira, com vistas a implantar uma reforma justa nas áreas econômica, social e institucional. Chegou a vez de triunfar no campo político.

O povo deve exigir que os cargos públicos e de grandes decisões em todos os segmentos da sociedade não sejam ocupados por funâmbulos, placebos, cascas, "simpáticos", parasitas, "agradáveis", aproveitadores e usuários de tráfico de influência.

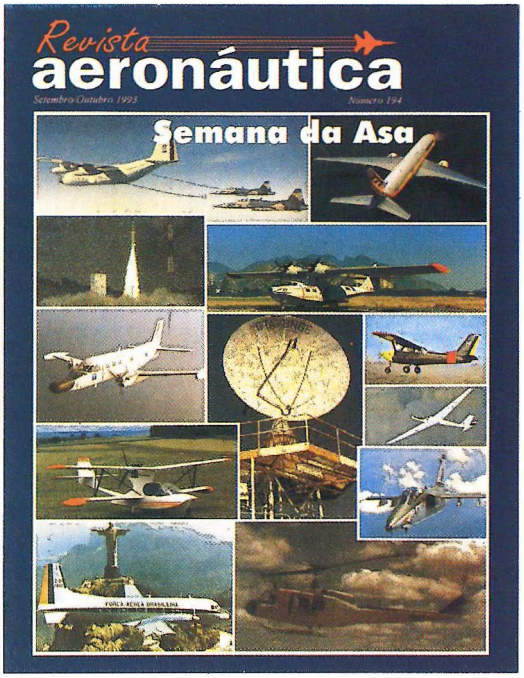
O restabelecimento de uma república decadente, por força da corrupção, só se torna possível mediante a virtude de alguém de mérito superior que, vivendo em meio a ela, consiga fazer reviver as boas instituições. As Forças Armadas brasileiras, derradeiro baluarte institucional, devem atuar no país sob o comando Institucional, dentro dos princípios de um verdadeiro Estado Democrático Nacional regido sob a ótica da dignidade. A sociedade deve entender que o segmento militar, através de suas Forças Armadas, é um instrumento que está sob seu comando e a seu serviço. As Instituições Militares existem, de forma concreta e estável, para equilibrar a sociedade e o governo que lhes sustentam. É um instrumento de que o Estado dispõe para a sua preservação, neste momento de crise de sua representação política.

Nessa virada da História brasileira, a sociedade deve acordar para a imperiosa necessidade de nortear a "posição ideológica a respeito dos fins do Estado", com base no exercício da democracia com dignidade. O POVO, o GOVERNO, e as FORÇAS ARMADAS devem formar uma trindade una e coesa, no sentido de conduzir a nossa pátria pelos caminhos que hão de nos levar àquela sociedade livre, justa e solidária que todos almejamos construir.

"A vida só pode ser compreendida olhando-se para trás; mas só pode ser vivida olhando-se para frente."

Soren Kierkegaard
(1813-1855)
Filósofo dinamarquês.

nesta edição



CAPA

Este número é dedicado à Semana da Asa e a todos os que de uma forma ou de outra, voam ou fazem voar as aeronaves de nosso país.

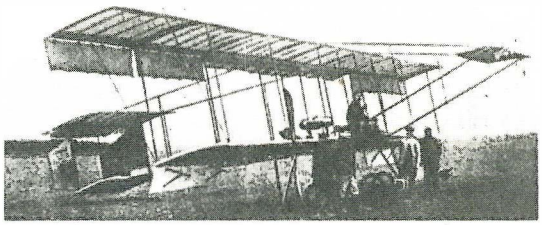
história

O Primeiro Aviador Militar Brasileiro

Um relato histórico

Everaldo Breves

05



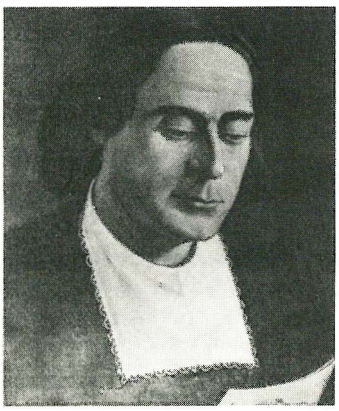
progresso

Força Aérea Brasileira

Hoje / Amanhã

Murillo Santos

08



cultura

Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão

12

aventura

Emergência

uma experiência vivida

Fernando Rodrigues de Carvalho

15

cidade

Parque do Flamengo

J.A. de Thomaso Coelho

17

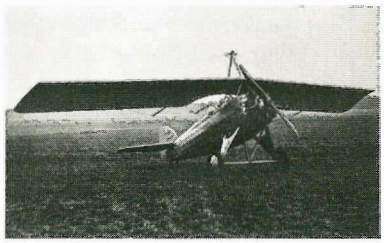
ecologia
22
Catalina: a Pata-choca da Amazônia
asas da ecologia

homenagem
A rota do infinito
24
Monsenhor Lucas Maia

crônica
28
Banho de espuma
P. Mendonça

depoimento
O militar e a política
26
Ivan Carvalho

combate
O primeiro dirigível abatido no ar
Aloísio Quadros
29



tecnologia
Pesquisa e desenvolvimento
Everaldo Breves
34

44

saudade
O acidente
Pepê Vive
Ubirajara Carvalho da Cruz

Seções

01 Página Um — As Forças Armadas e a sociedade
32 Astronomia — Eclipse do Sol
38 Saúde — Homeopatia
40 Fatos & Gente — Aspirantes de 43
42 Aviação — O 1000° 747 voa este ano

Revista aeronáutica
Set/Out * Nº 194 * 1993

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Praça Mal. Âncora, nº 15
Rio de Janeiro, RJ
CEP 20021-200
Tel.: (021) 220-3691
Fax: (021) 262-9265

Diretor-Editor:
Luiz C. F. Quadra
Secretaria:
Carla de Almeida Esterque
Fotografia:
Sylvio C. de Moraes
Expediente e Arquivo:
Marcos Irecer V. Barreto
Colaboradores:
Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Delano Teixeira Menezes
P. Mendonça
J.A. de Tomaso Coêlho
Gustavo Wetsch
Ronaldo Perseke
Antonio Macedo D'Acri
Ivan Martins Vianna
Fernando Hippolito da Costa
José F. Portugal Mota
Billy Kipp
Sylvio C. de Moraes
Ubirajara Carvalho da Cruz
Fotolito:
Escala Fotolito Ltda.

Gráfica: Impresso na GRAPHOS

Edição e Publicidade:
UNLIKE Sistemas de Marketing
Rua Sorocaba, 264 - Botafogo
Tel.: (021) 266-7898
Fax: (021) 266-5762
CEP 22271-110 - Rio de Janeiro
Diretores:
Antonio Frota - Comercial
Marcius Flávio - Produção
Roberto Amarante - Editor
(RG-MT/RJ 18256)
Design/Diagramação:
Gisela Martine
Montagem/Arte Final:
Florinda Reis
Revisão:
Zoraya Calheira

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

MANTENHA ATUALIZADO SEU ENDEREÇO.

mensagem do PRESIDENTE

Revisão Constitucional - Hora H, Dia D

As aspirações nacionais são o fruto dos interesses comuns de um povo. Estes interesses se cristalizam através das lutas e conquistas dos diversos segmentos da sociedade e se materializam, ao longo do tempo, pela sólida e consistente ideação daquilo que é legal. Assim, os povos, endereçando seus sentimentos nacionais na direção de uma organização política, acabaram por constituir o Estado. Da movimentação sociológica que vai do *folkway* ao *more* e daí aos diplomas legais surgem os regimes constitucionais. A interpretação do sistema filosófico que envolve determinada cultura e os objetivos que vão vetorar os artigos de uma Carta Magna é, muitas vezes, dependente do tempo e de certos elementos conjunturais que permeiam entre os chamados "interesses do povo" e aqueles outros conhecidos como "interesses de quem legisla". Ora, um regime constitucional pode ser, então, verdadeiro ou não, falacioso ou não, dependendo dos objetivos propostos pelos legisladores e os demais segmentos representativos do povo, participantes do processo de elaboração da Carta Magna. O Art. 1º da Constituição Brasileira - o Estado democrático de direito - deve pressupor um espaço à ampla discussão que possa garantir a excelência dos interesses de toda a nação. Estes interesses se movimentam através das necessidades que os diversos segmentos da sociedade possuem quando da realização do trabalho que vai produzir aqueles bens geradores de riqueza e de bem estar. Este é o caso em que devem concentrar-se os estudiosos da Revisão Constitucional. Entre os casos a discutir, amplamente, está a questão militar relativa ao exercício de suas funções.

Deve-se cuidar que não se confunda com aquelas de natureza política ou outras que venham a desfigurar o caráter essencialmente de Defesa e Segurança que às FFAA se atribui.

Deve-se superar o equívoco gerado pelo estereótipo do "militar-funcionário".

Deve-se buscar a identidade da função com os valores.

Deve-se meditar sobre os valores e as atitudes profissionais deles decorrentes.

A Revisão Constitucional deve e tem o direito de discutir a profissionalização, a reestruturação e as atribuições das Forças Armadas. Entretanto, os legisladores precisam ter em mente que "um burocrata de um Ministério civil tem uma tarefa muito diferente daquela executada pelo militar que está pronto para entrar em combate e submetido a um permanente risco de vida." Certamente, todos conhecemos o grupo de Congressistas que defende a diferença de critérios no tratamento das inúmeras questões que envolvem a classe militar no elenco do texto constitucional, além daquelas ligadas à remuneração e ao real poder defensivo pretendido pelas Forças Armadas ou dela exigido pelo povo que as mantém. Esse debate exige a superação de preconceitos e a participação sincera através do diálogo cordial, franco e sem bloqueios para redefinir o papel dos militares em sua expressiva participação democrática na sociedade. Não custa considerar, essencialmente, os seguintes aspectos inspirados na psiquê coletiva do guerreiro, conforme caracteriza JAMES WEBB, em sua visão universal, a análise que faz sobre os militares:

- que o militar vai para onde mandarem, a qualquer hora, para lutar com quem quiserem.
- que ele, como profissional, muda-se com toda a família para onde determinarem, de um dia para o outro, e habita em quaisquer condições.
- que, mesmo sem ser mandado, ele trabalha em função de seus ideais e de seu juramento, face o compromisso com a disciplina e a hierarquia, valores fundamentais da instituição.
- que o militar não pertence a sindicato, não faz greve quando não gosta do que fazem com ele.

...E tantas outras coisas mais que a história comprova!

O Primeiro aviador militar brasileiro

[Um relato histórico]

Everaldo Breves*

Coube ao Capitão Tenente Jorge Henrique Moller, pertencente à Marinha de Guerra do Brasil, a inolvidável glória de ter sido o primeiro militar aviador brasileiro.

Após concluir satisfatoriamente o curso de pilotagem (duração 4 meses), na Escola Farman, em Etampes, na França, no dia 29 de abril de 1911, recebia o brevê nº 486 outorgado pelo Aeroclube daquele país.

Foi um evento bastante auspicioso, fruto do entusiasmo, obstinação e coragem de um candidato a aviador, numa época em que a Aeronáutica ainda engatinhava, passando do sonho para o domínio da prática e da realidade representado pelo primitivismo e fragilidade dos meios aéreos disponíveis.

O aviador ficava instalado em um instrumento denominado aeroplano, sem cabine, ficando a céu aberto suspenso por uma meia dúzia de fios de arame ou estáis, tornando-se um desprendido do amor à vida, audacioso e sujeito a fatídicas conseqüências.

Os seguintes trechos que extraí do relatório feito pelo Cap Ten Moller e constantes do seu livro *Aeronáutica Militar tomo I Aerostação* retratam com fidelidade o primitivismo da aviação no início deste século.

"Chegado à França em janeiro de 1911, ávido de aproveitar o tempo antes de iniciar o curso de aprendizagem de aviação, adquiri livros sobre resistências de fluidos, motores a gás e de explosão, resistência de materiais, ornitologia, revistas sobre cervo-volantes, aeronáutica etc.

Do que lera e aprendera praticamente, deduzi que o aparelho Henri Farman, tipo militar, era aquele que mais vantagens oferecia sob o ponto de vista militar e de estabilidade.

Compenetrado dessas convicções, matriculei-me na Escola Farman na cidade de Etampes.

A 21 de janeiro de 1911, no aeródromo de La Beauce recebi o batismo do ar, subindo em aeroplano com o meu futuro instrutor - o aviador Bille.

As lições prosseguiram daí por diante.

Cerca dos primeiros vinte vôos que fiz em biplano Henri Farman, fi-los conjuntamente com os instrutores Bille ou Mahieu sempre sentado no aparelho por detrás deles.

A altura dos vôos regulava de 10 a 20 metros subindo raramente a mais de 50 ou 100 metros.

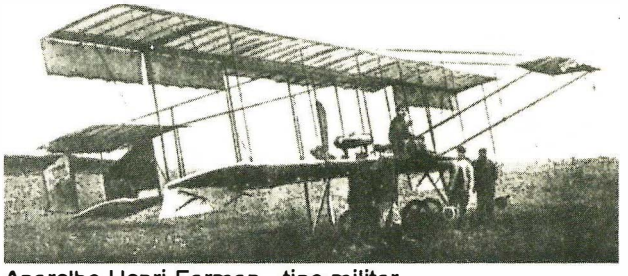
Terminada essa fase de aprendizagem comecei a exercitar-me sozinho em um aparelho de turismo equipado com um velho e pesado motor Panhard Levassor de 35 HP.

Despendi no referido aparelho de cinco a seis exercícios para aprender a fazer sozinho pequenos vôos em linha reta, mais ou menos rolando ou serpenteando no solo, ao que denominam nas escolas faire les chevaux de bois.

Ao cabo desses exercícios, o instrutor autorizou-me a fazer sozinho, num mesmo dia, dois vôos rodeando o aeródromo (cerca de 5 quilômetros cada um) a uma altura de 10 a 20 metros.

Feita a aprendizagem no Pom-

Cap. Ten. Jorge Moller


Aparelho Henri-Farman - tipo militar

pon (cognome do aparelho), fizeram-me subir no aparelho tipo militar de 17m50 de envergadura equipado com motor Gnomé de 50 HP.

Instalado no mesmo, depois de me terem acionado o motor, fiz sinal de lachez-tout *e o biplano partiu célere, com a velocidade de 70 km/h decolando e elevando-se a uma vintena de metros.*

Após alguns minutos de vôo procurei aterrar, porém ao realizar uma manobra precipitada o aeroplano chegou ao solo bruscamente, sofrendo avarias e projetando-me a uns dez metros adiante, ocasionando-me pequenos ferimentos.

Os reparos do avião custaram-me 400 francos.

Doze dias depois, já recuperados o avião e a saúde, com o mesmo avião realizei duas voltas em torno do aeródromo, a uma altura média de 20 metros e cerca de 10 quilômetros de distância.

Todas as curvas foram feitas para a esquerda por serem mais fáceis devido ao sentido de rotação da hélice.

Executei oitos no ar e realizei algumas aterragens de precisão a menos de 50 metros de um ponto plotado no solo.

Prosseguindo nos meus exercícios, aprendi a fazer curvas para a direita, a executar oitos no ar, subir a mais de 100 metros e aterrar com segurança a menos de 50 metros de um ponto previamente marcado no chão; condições exigidas para obter o brevê de piloto aviador.

No dia 28 de abril, fiz belos vôos que foram cinematografados pela casa Pathé Fréres e, no dia seguinte, fui submetido ao cheque de vôo sob a fiscalização de dois comissários do Aeroclube de França.

O cheque de vôo foi realizado em um aparelho tipo militar Henri Farman equipado com motor Gnomé de 50 HP.

Após executar satisfatoriamente todas as manobras previstas nas duas primeiras fases do exame, os examinadores amarraram às minhas costas um barômetro registrador de precisão Richard fechado em caixa e lacrado pelos comissários do A. C. F.; no meu pescoço penduraram um outro barômetro aneróide para o meu uso durante o vôo.

Elevei-me nos ares e repeti novamente a trajetória obrigatória dos cinco oitos. Comecei então a subir, sempre em direção à pequena cidade de Monnerville, distante 8 quilômetros dos hangares por sobre os quais passei, e virei a uma altura de 172 metros registrada pelo barômetro pendurado no meu pescoço.

Já quase noite fechada regressei ao aeródromo onde realizei excelente aterragem de precisão a 16 metros do ponto marcado.

Gastei nesta última prova 36 minutos.

Nesse mesmo dia telegrafei a S. Exa., o Sr Ministro da Marinha, relatando-lhe o ocorrido.

Três dias depois recebia do secretário do Aeroclube de França uma carta com o meu brevê de piloto e a licença para voar durante o exercício de 1911."

O brevê outorgado ao Cap Ten Jorge Henrique Moller após a realização do curso de aprendizagem (21.01.1911/ 29.04.1911) evidenciou o seu valor pessoal de altruísmo, dedicação e audácia numa época em que tudo estava sendo experimentado e analisado com o surgimento deste instrumento maravilhoso - o aeroplano, no início da primeira década deste século.

Hoje vivemos uma época representada por uma apoteose da moderna tecnologia aeronáutica, cujo progresso foi alcançado graças ao trabalho e à dedicação de inúmeros pioneiros, muitos dos quais perderam suas vidas nesse mister de aviação.

Honra ao mérito desses heróis. Salve a nossa aviação civil e militar, cujos aviões propulsados por suas possantes turbinas, ruma aos céus com dispositivos altamente aperfeiçoados e seguros que lhes garantem a normalidade de suas missões, cobrindo em poucas horas distâncias que os antigos aviões levariam meses para percorrer.

** O autor é Maj. Brig. Ref.*

Jorge Henrique Moller

(05.10.1877/31.01.1938)

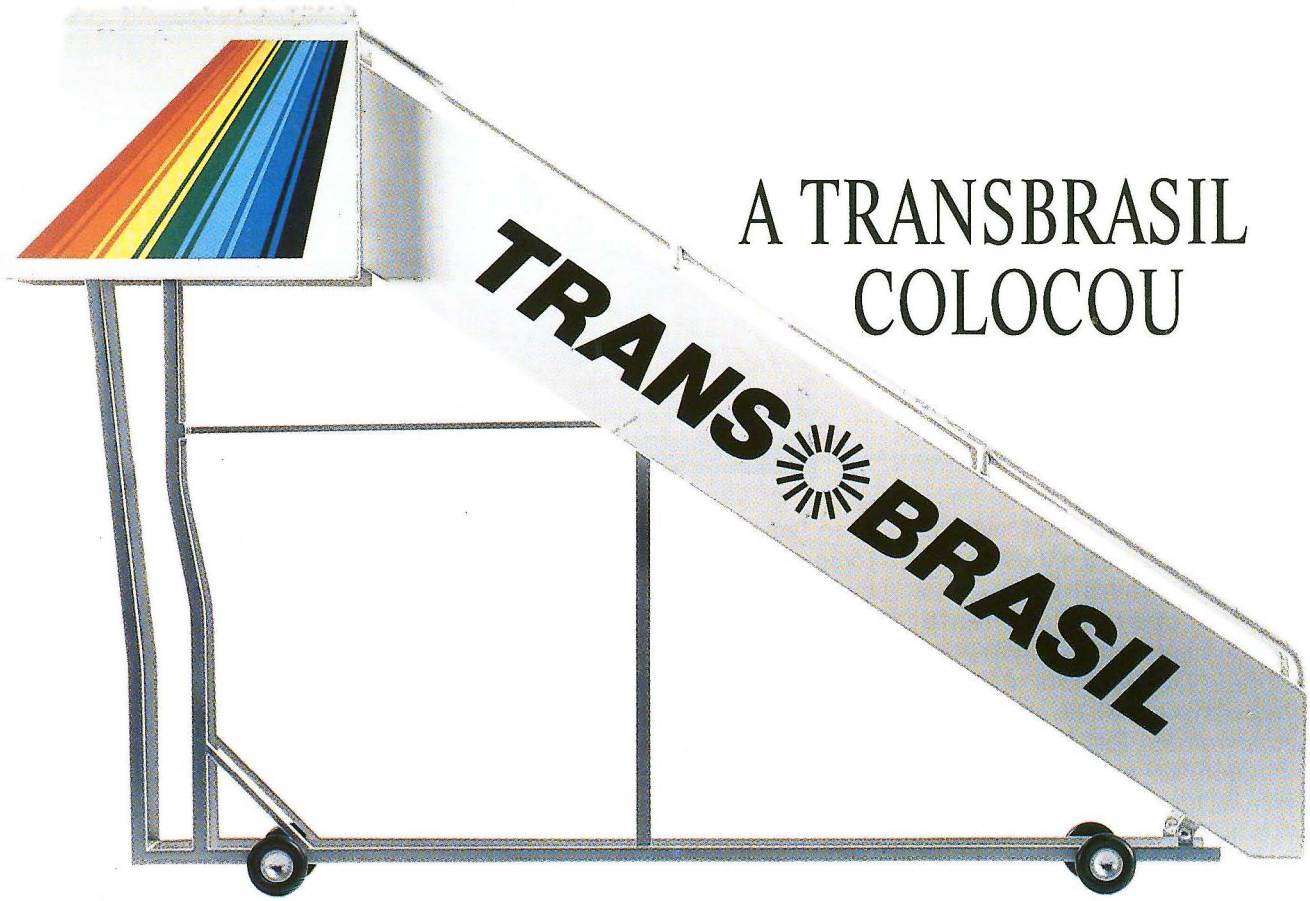
Aspirante a Guarda-marinha: 01.02.1895
Guarda-marinha: 04.04.1900
2° Ten: 27.03.1901
1° Ten:
Cap Ten: 11.01.1908

A 29 de abril de 1911, na Escola Farman, na cidade de Etampes (França), recebeu o brevê de piloto-aviador n° 486, cabendo-lhe a inolvidável honra de ser o primeiro oficial brasileiro aviador.

Em 13.09.1913, foi designado para colaborar junto ao Ministério da Guerra nos trabalhos relativos à Aeronáutica.

Em 16.07.1915 foi designado para chefiar a Comissão de recebimento dos Hangares e Material da Escola Brasileira de Aviação no Campo dos Afonsos (chefiado por Gian Gino), que encerrou suas atividades devido a dificuldades financeiras.

PARA VER VOCÊ LÁ EM CIMA,



A TRANSBRASIL COLOCOU OS JUROS LÁ EM BAIXO.

Os juros baixam, os aviões sobem. Colocando essa teoria em prática, a Transbrasil financia sua passagem com os menores juros do mercado. Menores do que a concorrência, menores até do que a inflação. Aproveite. Com os juros no seu devido lugar, só falta você reservar lugar num dos próximos vôos Transbrasil.

TRANS BRASIL

Leva o nosso nome, leva a nossa gente.

Força Aérea Brasileira

Hoje / Amanhã

Murillo Santos*

Para o menos avisado, confundem-se, administrativa e operacionalmente, Aeronáutica (ou Ministério da Aeronáutica) e Força Aérea, assim como, e mais ainda, Poder Aéreo com ambos. Este último tem sido, na verdade, a moldura conceitual acadêmica, para definir tudo aquilo que "voa", seja uno e indivisível, sob um Comando ou Administração Unificada. Este conceito mostrou-se perfeito, a partir da Segunda Grande Guerra, a fim de que se comprovasse a capacidade de "operar", de forma independente, os meios aéreos. Assinalei operar e não disse "empregar", pois emprego de Força Armada só poderá existir de maneira integrada, em conjunto com todas as Forças, Armas, e demais segmentos.

A aceitável caracterização de poder aéreo - capacidade de utilizar e controlar o espaço aéreo com propósitos definidos - induz-nos a pensar em Aeronáutica como algo que inclui a Força Aérea entre outros componentes, a saber: Indústria Aeronáutica, Infra-Estrutura Aeroportuária e de Controle de Tráfego Aéreo, Bases Aéreas, ou outros centros operacionais, de Treinamento e de Pesquisa.

Estas idéias delinearam, há cinqüenta anos, em nosso país, o arcabouço da administração dos assuntos aeronáuticos, no Ministério da Aeronáutica, entidade singular capaz de amalgamar, a partir de 1941, o conjugado militar e civil de todos os componentes acima descritos. Enseja-se, porém, a exaltação da parcela do especializado emprego militar - a Força Aérea Brasileira: e veja-se que, nesse período, até empresas estatais foram criadas e vincularam-se bastante militarmente a este Ministério.

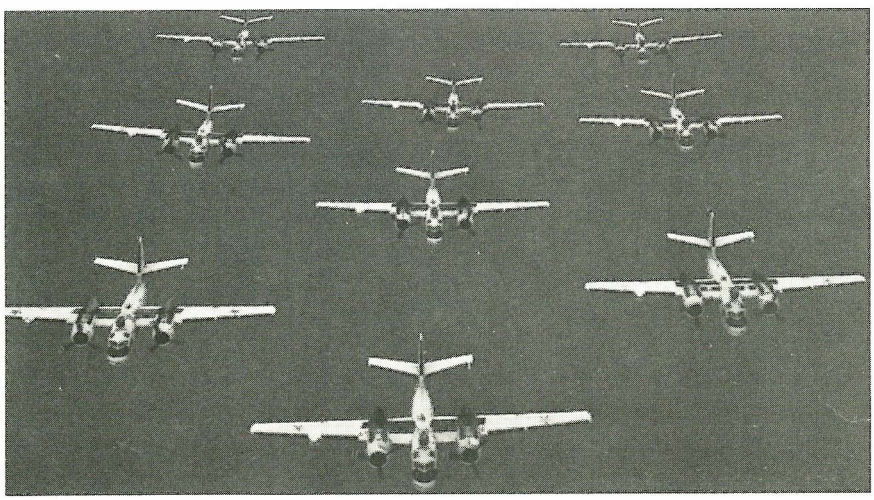
Desde há muito, as conjunturas e as visões vêm sofrendo profundas mudanças. Os tempos são outros.

O Ministério da Aeronáutica, de hoje e do futuro, deve ser administrado sob o enfoque único do custo X eficiência/eficácia. Há que se contabilizar tudo, comparando ao que se projeta nos resultados esperados; para tal, é preciso que bem se identifiquem os objetivos, com o intuito de que a Força Aérea não seja citada somente para, genericamente, cumprir o Artigo 142 da Constituição.

O Ministério da Aeronáutica dos tempos atuais deve ser o coordenador de três segmentos interdependentes e articulados: a Aviação Civil como uma Secretaria com a correspondente infra-estrutura de solo e de tráfego aéreo; o Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, preocupando-se com os aspectos de Ciência e Tecnologia em prol do aprimoramento da Aviação

Nacional; e a Força Aérea Brasileira - braço de execução de emprego armado, mas partícipe com os seus Recursos Humanos e materiais em qualquer projeto nacional que assim o exija. Esta nossa Força Aérea deverá ser dimensionada, prioritariamente, em face da qualidade e, complementarmente, em amplitude. O primeiro fator é essencial; o segundo tem a característica de atender o que é, conjunturalmente, possível, *vis-à-vis* às necessidades ditas primárias.

A Força Aérea da atualidde, sem que se renegue o passado, só terá vigor se vivenciar o realismo do presente, visualizando o imprescindível do amanhã. Assim, a pesquisa tecnológica, no campo aeroespacial, é básica e prioritária, hoje e sempre - indispensável mesmo - e não poderá ser relevada, sob pena de perder-se o que já foi alcançado, além de correr-se o risco de não haver perspectivas, boas e seguras, para o futuro.



Estendendo-se, um pouco mais, o raciocínio sobre a Força Aérea, vislumbra-se que, embora tenha possibilidades de operação isolada, seu emprego deverá facilitar resultados compatíveis com os identificáveis objetivos de uma política de Defesa (segurança), os quais não são atributos únicos das Forças Armadas. Estas representam, apenas, alguns dos inúmeros instrumentos de que a Nação se utiliza para atingi-los.

Assim sendo, sou reticente em afirmar o que precisa a Força Aérea, de hoje e de amanhã, sem que se saiba, de antemão, qual a nossa Política de Defesa e, à luz desta, o que poderá caber a cada uma das Forças Singulares.

Seja como for, o emprego "armado" de meios aéreos sempre terá como ordem prioritária: primeiro, a destruição e/ou neutralização do que for capaz de nos antagonizar, ou prejudicar

a obtenção de nossos objetivos; segundo, a participação da Força Aérea no cumprimento das tarefas de Reconhecimento e/ou Aerolevantamentos Fotogramétricos, Transporte, e, ainda, em outros processos ou exigências nacionais como resgate, salvamento, busca, até mesmo, complementarmente, atuando no Campo Psicossocial, quando necessário - praticando ações cívicas ou de cooperação no combate ao ilícito.

O terceiro componente da Administração Aeronáutica - a Aviação Civil - hoje, diferente de meio século atrás, deve posicionar-se em esfera própria, compartimentada internamente com toda a infra-estrutura aeroportuária e de controle de tráfego aéreo. Isto coordenado por uma Secretaria que, no Brasil, por tradição, historicamente compreensível e operacionalmente aceitável, deverá, ainda, porém de forma autônoma, manter-se vinculada aos Negócios da Aeronáutica. Ao conceber esta idéia de abrangência para a Secretaria de Aviação Civil, incluindo a infra-estrutura aeroportuária e de tráfego aéreo, estou convicto, também, de que deverão continuar existindo as Bases Aéreas e os Aeroportos compartilhados, como necessário, além do tráfego aéreo militar com seus adequados e operacionais controles.

Atualmente, da mesma forma que no passado, e evidentemente projetando-se no futuro, o desenvolvimento tecnológico é fator determinante de modificações comportamentais ao qual se adicionam, também, os aspectos peculiares de segurança ou de defesa da política internacional. Assim, à vista do pujante evoluir tecnológico e de uma visível possibilidade de constantes alterações no quadro mundial, ressurgindo, céleres, antigas nações, organizando-se em Estados, parece-me que, nesse contexto, as coligações internacionais por afinidades regionais, étnicas, sociaise, sobretudo, econômicas serão primordiais.

Que restará, pois, às Forças Armadas?

Como sempre, o homem é o fulcro de qualquer processo. Desse modo, deve ser preparado para as circunstâncias das épocas. Portanto, o aprimoramento da educação e o enriquecimento cultural avultam em qualquer conjuntura. A estratégia de outrora, de hoje e de sempre nas Forças Armadas, será o preparo de seus homens, permitindo a existência de uma hierarquia, a qual terá que ser mais por respeito adquirido, em função da capacidade, e não pelo posicionamento de antiguidade simplesmente.

É fundamental o adequado perfil de Comando (Chefia ou Administração) para cada ocasião e circunstância. Já hoje, mais ainda no futuro, as ciências sociais devem ter mais destaque para os que detêm a responsabilidade de ordenar o "aperto dos botões", definidores do futuro da humanidade.

A concepção das máquinas, e de seus botões inteligentes, é o resultado da tecnologia desenvolvida pelo homem, porém a decisão de seu acionamento é fruto cultural, educacional, político, mental e, até mesmo, espiritual, pois a criatura, animada por Deus à Sua semelhança, é protegida e inspirada por Ele.

Finalmente, o elevado custo pelo aperfeiçoamento do homem só será compensado através de uma correta priorização de objetivos, e, conseqüentemente, dos efeitos logrados.

Custo X eficiência/eficácia em tudo.

Custo, com ou sem "licitações", mas com inteligentes propósitos. Eficiência/eficácia transparentes identificáveis e acordadas por quem paga ao servidor público, que somos nós, e sempre seremos, sem o que poderíamos estar sendo confundidos com simples mercenários à cata de maior butim.

Deve ser altivo e soberano o país cujo povo acredita e orgulha-se de suas Forças Armadas, por conseguinte sendo, mais ainda, confiante e seguro o seu Comandante Supremo.

** Ten. Brig. do Ar*

O Tenente Brigadeiro do Ar Murillo Santos passou para a reserva em **26** de julho de **1993**, e da sua ordem-do-dia foram extraídos os seguintes trechos:

"Quando se trata da defesa nacional não existem civis nem militares, existem cidadãos solidários na responsabilidade de, coletivamente, decidirem os destinos da Nação".

"Cuidem todos para que os nossos soldados não busquem, pelo desencantamento, liderança além dos limites de nossos quartéis. Não permitam que sejamos identificados como categoria funcional; funcionários públicos de hora marcada, de meio-expediente, ou de expediente com vontade nenhuma".

O avião que a FAB transformou em padrão mundial ficou ainda melhor.

O EMB-312 Super Tucano, em desenvolvimento na Embraer, é uma versão modernizada e repotenciada do bem sucedido treinador T-27 (EMB-312A Tucano).

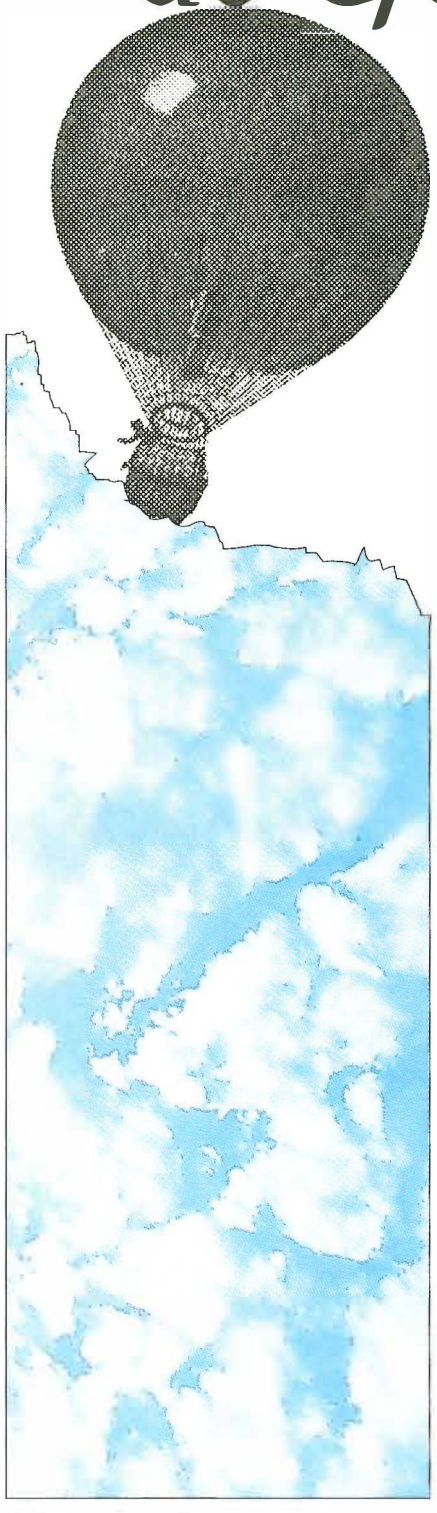
O novo EMB-312 Super Tucano foi concebido para preencher as necessidades de uma aeronave versátil e de baixo custo capaz de realizar, entre outras tarefas, a formação de equipagens de combate usando sistemas modernos de navegação e ataque, patrulhamento de fronteiras (diurno e noturno) e ataque leve. Com todas essas qualidades adicionais o EMB-312 Super Tucano continuará ocupando a privilegiada posição de um dos melhores formadores de pilotos de todo o mundo.

Mais uma prova de que os aviões desenvolvidos pela Embraer atendendo os requisitos da FAB são um sucesso mundial.

EMBRAER
Aviões para o mundo

Super Tucano

Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão



A presença do homem na terceira dimensão passa, necessariamente, pelo talento brasileiro, revelado na primazia de domínio das tecnologias de ascensão em balão livre, balão dirigível e aeroplano.

Duzentos e oitenta e quatro anos nos separam da experiência aeronáutica bem-sucedida de Bartolomeu Lourenço de Gusmão, um dos maiores cooperadores da evolução da Humanidade.

Inteligência privilegiada, sua concepção do aeróstato, engenho de locomoção aérea, não ficou no projeto em si. Como nenhum outro, o espírito do inventor perscrutou o futuro, revelando, em sua célebre Petição de Privilégio (espécie de solicitação de patente de invenção) dirigida ao Rei de Portugal, D. João V, o quanto estava avançado em relação à sua época. Nela projetou-se por inteiro a sua visão profética, e não teve dúvidas em declarar a possibilidade da navegação pelos ares.

O escritor aeronáutico Domingos Barros considera a Petição de Privilégio, de 1709, a "primeira e a mais bela página da Aeronáutica."

Bela página, sem dúvida, mas que valeria a Gusmão contestações e sátiras contundentes, umas e outras caracterizando a saga dos que vivem muito além de seu próprio tempo, e têm de pagar alto preço por esta condição.

Bartolomeu de Gusmão foi um predestinado, aliando atributos de competência, tenacidade e avidez de cultura que o conduziriam a momentos de criatividade.

Com apenas vinte anos de idade, concretizou o seu primeiro invento, o qual fazia subir a água de um brejo até uma altura de 460 palmos (101,20m), onde estava o Seminário da Bahia, edificado sobre um monte; com isso eliminou o penoso e demorado transporte em recipientes de pequena capacidade.

Quando inventou os balões, não os imaginava voando apenas por diletantismo, e sim como surpreendente veículo de expansão dos conhecimentos humanos, provendo as necessidades do homem, na paz e na guerra. Além disso, viu-os como elemento de aproximação entre culturas, proporcionando, pela facilidade dos deslocamentos, o rápido conhecimento mútuo das conquistas científicas, em todas as latitudes. Tudo isso deixou transparecer claramente em sua Petição de Privilégio.

Na famosa Universidade de Coimbra, apesar de sua profissão original - o sacerdócio católico - não foi com a Teologia que desenvolveu sua inteligência privilegiada, mas sim com a Ciência Matemática. E no retiro de sua residência ainda se entregava ao estudo da Astronomia e da Mecânica Aplicada.

Quando anunciou, em abril de 1709, a intenção de realizar experiências com a sua "máquina de voar", passou a ser alvo de inusitada curiosidade. Também atraiu para si críticas de contemporâneos que, por deficiência de cultura, não conseguiam

compreender o alcance de seu projeto. Antes mesmo dos primeiros ensaios, poetas sem inspiração lançaram mão de todos os recursos para detratar o jovem inventor. Mas, por ironia do destino, as sátiras dos detratores se transformaram em verdadeiras comprovações das experiências de Gusmão, o precursor da Aeronáutica.

Entretanto, paralelamente aos detratores, havia também os divulgadores bem-intencionados. A correspondência enviada às nações da Europa por diplomatas acreditados junto à Corte de D. João V ou por simples visitantes proporcionou extraordinária repercussão do invento na Itália, Alemanha, Inglaterra e Império Germânico.

A verdade é que, pela documentação existente, pode-se assegurar que Bartolomeu de Gusmão construiu um aeróstato, fê-lo elevar-se aos ares, a uns quantos metros acima do solo, em 5 ou 8 de agosto de 1709. Pairam dúvidas sobre alguma pessoal ascensão de Gusmão: à luz dos documentos, nenhuma se concretizou.

Mas não parou nos balões o gênio inventivo do brasileiro pioneiro em aerostação. Pouco depois das experiências com o balão, Bartolomeu de Gusmão torna a solicitar outro privilégio a D. João V. Desta vez seu talento se voltava para a solução de um dos graves problemas da navegação oceânica, à época - o alargamento dos porões nos navios de longo curso. Concebeu Gusmão o aproveitamento do próprio movimento do barco, que, por meio de um Parafuso de Arquimedes, punha em funcionamento uma bomba para aspirar a água dos porões.

Inteligência em ebulição, cabe a este brasileiro, nascido na Vila do Porto de Santos (SP), no mês de dezembro de 1685, em dia ainda não determinado com precisão, não só a glória de ter sido o inventor do aeróstato; foi também o inventor de um carvão de lama e mato, e de um "andador de madeira", espécie de automóvel para transporte em terra.

Não tem sido fácil reunir provas da prioridade em aerostação de Bartolomeu de Gusmão. Não fora a dedicação de ilustres e persistentes pesquisadores, como Afonso de Escragnolle Taunay, reunindo peças de defesa do pioneiro, teria sido impossível atestar essa prioridade; em parte por culpa do próprio Gusmão, que, para evitar a apropriação indébita de seu invento, o que era comum naquela época, omitiu em sua Petição a D. João V desenhos e detalhes do engenho que concebera. A única peça iconográfica contemporânea das experiências - a estampa Passarola, tal como hoje se conhece - foi engendrada por detratores, com o objetivo de desmoralizar o invento e o inventor, na medida em que a concepção é irreal, fantasiosa, absurda.

Mas, o que levou Gusmão a afirmar em sua Petição ter resolvido o problema da locomoção aérea?

O acaso foi o detonador das energias da inteligência gusmoniana, diante de uma observação simples: uma bolha de sabão subitamente se elevou ao entrar no ar aquecido em torno de uma chama.

De relance, percebeu Gusmão a dinâmica dos aeróstatos, aparelhos mais leves que o ar: adquiriam força ascencional em face da diferença de densidade entre dois fluidos a que fossem submetidos.

Da concepção à realidade foi um passo, não havendo mais dúvidas de que Bartolomeu de Gusmão fez subir aos ares um aeróstato. Comprovaram-no oito documentos pacientemente reunidos por obstinados pesquisadores, durante quase um século: o primeiro foi divulgado em 1844 e o oitavo, em 1938. Deles, contudo, não se pode inferir que o precursor da aerostação tenha sido, também, o primeiro aeronauta.

ANNO I — RIO DE JANEIRO — SETEMBRO DE 1915 — N. 4

Aerophilo

REVISTA DO AERO CLUB BRASILEIRO

NUMERO AVULSO 500 Rs — NUMERO ATRAZADO 1$000

1709-1915

Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão

216.º ANNIVERSARIO DA INVENÇÃO DO AEROSTATO

Reprodução da capa "Aerophilo"

Qualquer afirmação neste sentido não encontra respaldo em documentação confiável, até hoje conhecida.

Sobre um ponto, porém, não há dúvidas: os documentos confiáveis registram o ano de 1709 como aquele em que os experimentos públicos (mais de um) se realizaram. No entanto, os sigilosos que, possivelmente, teria realizado, não há como comprovar.

D. João V e sua Corte assistiram a três experimentos públicos: o primeiro, em 3 de agosto, na Sala de Audiências, quando o balão se queimou ao iniciar a ascensão; o segundo, em 5 de agosto, na Sala das Embaixadas, quando o balão foi destruído por criados da Casa Real, receosos de um incêndio, caso ele tocasse o teto; o terceiro, em 8 de agosto, quando o balão subiu suavemente e desceu no Terreiro do Paço.

Quanto à forma do balão e ao material nele empregado, cotejando os principais pesquisadores, chegou Taunay às seguintes conclusões:

- o aeróstato era uma esfera ou "esféride";
- o material empregado foi papel;
- havia no engenho um foco ígneo; e
- o aeróstato de Gusmão era um balão de ar quente - como um atual balão de São João!

Os experimentos e o engenho acima descritos conferem a Bartolomeu de Gusmão a primazia da conquista do ar.

O reconhecimento dessa primazia, embora muito lento, vem sendo progressivo nos grandes países europeus, em que pese a pressão francesa reivindicando para os irmãos Mongolfier o primeiro vôo de balão com ar quente, de hidrogênio, em 1783.

Mesmo entre os franceses, entretanto, houve os que, fiéis à verdade, não se deixaram levar por arroubos de patriotismo. O pesquisador Marcel Jauneaud, em 1902, afirmou peremptoriamente:

"La gloire française des Montgolfier et de Charles, ne sera pas diminuée par l'hommage que nous devons rendre au pauvre brésilien, qui fût vraisemblablement le premier aérostier des temps modernes."

Esta atitude contrasta com os insultos dos poetas do tempo de Gusmão, sobretudo Tomaz Pinto Brandão, que foi implacável em suas sátiras e críticas. Tendo vivido na Bahia, dali deportado para o Rio de Janeiro e, posteriormente, degredado para Angola, de onde conseguiu regressar a Portugal, o poeta passou a hostilizar os filhos de terras brasileiras, dos quais guardava amargas recordações. Gusmão, que se notabilizava na Corte pela genialidade, foi alvo preferido de sua ira, mesmo após a morte. Na ânsia de diminuir e ridicularizar o feito e o inventor, paradoxalmente acabou registrando alguns aspectos importantes da vida e da obra de nosso pioneiro.

Sempre prestigiado por D. João V, que nele reconhecia talento invulgar, Bartolomeu de Gusmão recebeu importantes missões diretamente do monarca. Entre elas, por exemplo, a de decodificar cifras usadas pelas chancelarias estrangeiras na correspondência com seus representantes credenciados.

Era prática comum, naquela época, a violação da correspondência entre governos e seus embaixadores, o que os induziu à utilização de códigos para segurança das comunicações.

Enquanto viveu, Bartolomeu de Gusmão traduziu todas as cifras que lhe foram apresentadas, revelando-se exímio decifrador. Com isso, proporcionou ao governo português conhecimento prévio de importantes decisões políticas de outros governos, o que foi extremamente vantajoso para a própria tomada de decisão de D. João V na solução de contenciosos entre Portugal e outras Cortes. Entretanto, quanto mais revelava competência e probidade, mais despertava a reação de quantos não se conformavam com os privilégios que auferia do monarca.

Fundador da Academia Real de História Eclesiástica Portuguesa, coube-lhe escrever a história do Bispado do Porto, tarefa à qual se dedicou com verdadeiro espírito de pesquisa. Mas, enquanto se dedicava a esse mister, foi progressivamente solapado pela ação destruidora de áulicos e invejosos.

Tão bem engendrada foi a campanha de difamação, que os membros da Academia, na última reunião de 1724, fingindo ignorar sua morte vinte dias antes, não só deixaram de lhe prestar as honras fúnebres de praxe, com decidiram hipocritamente ocupar a sua cadeira, considerada vaga em virtude de ter expirado o prazo de ausência consignado pelos estatutos.

Na realidade, perseguido pelo Tribunal de Inquisição, ia Bartolomeu de Gusmão ser preso, a 26 de setembro de 1724, e julgado em processo de calúnia e intrigas contra ele preparado por seus opositores. Antecipando-se a esse evento, fugiu com seu jovem irmão, João de Santa Maria, religioso carmelita de vinte e um anos.

Inicialmente pretendia atingir Paris, via Madri, mas o seu precário estado de saúde fê-lo interromper a viagem em Toledo, onde faleceu, a 19 de novembro de 1724, no Hospital da Misericórdia.

Terminava, assim, uma vida plena de realizações, extremamente avançadas para a sua época e o entendimento de seus contemporâneos.

Detentor inconteste da primazia em aerostação, foi também, na feliz expressão de Taunay, o primeiro inventor americano.

Colaboração do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)

EMERGÊNCIA

uma experiência vivida

Fernando Rodrigues de Carvalho*

Saímos de Curitiba, com destino a Florianópolis cumprindo missão rotineira de Reconhecimento Foto.

Chegamos a Florianópolis, iniciamos o reconhecimento aerofotográfico de cidades do interior do estado, sobrevoando vários objetivos previstos na Ordem de Missão.

Era meu vôo de treinamento efetivo de navegação e orientação foto. A identificação do terreno sobrevoado coincidia regularmente com meus rumos e estimadas, com a passagem real sobre os pontos programados.

Tínhamos feito Pares Estereoscópicos de cidades ao Norte de Florianópolis - São Francisco do Sul, com seu quebra-mar inconfundível, Joinvile, Blumenau, Itajaí.

No dia seguinte passaríamos às cidades ao sul de Florianópolis: Imbituba, Tubarão, Criciúma, Lajes, Joaçaba, Chapecó e assim por diante.

Um consumo de gasolina superior ao normal deixou preocupado o Mecânico de Bordo, o qual, feitas as verificações de praxe, mais minuciosas até, deu o caso por encerrado; era o sintoma da doença que, mal percebido pelo médico, precipitou o desfecho.

No dia seguinte, 22 de abril de 1954, o tempo amanheceu chuvoso; após o almoço, com a melhora do tempo, decolamos.

Como Foto-Navegador - "Foto-Nariz" era o termo usado - decolei no compartimento dianteiro - nariz, o qual no RA-20 (HAVOC ou BOSTON) não tem passagem para o restante do avião.

"Equipagem, verificação". - Novelino.

"Foto-Nariz pronto". - Carvalho.

"Foto-Cauda pronto". - Rocha.

"Radio pronto". - Adjerme.

O Marques, Mecânico, não precisa responder pois viaja deitado de bruços no compartimento do barco salva-vidas (na gíria, "jacaré"), logo acima da cabeça do Piloto, de onde o auxilia nos cheques, ajustes e procedimentos especiais.

"Equipagem verificada", encerra o Piloto.

"Torre de Florianópolis, R-A-20 6-0-8-0 pronto decolagem".

"8-0 livre decolagem, vento calmo".

Contrariando norma de segurança, decolei como sempre, sem cinto de segurança, como bom "veterano"- fanfarronada de garotão que quase me custou caro; ironicamente salvou-me a vida.

Impulsionada por potência máxima, lança-se a "garça" pista a fora; decola, ganha um pouco de altura, firma-se no ar.

Ao aprestar-me para a verificação visual de "trem recolhido", um berro - e cabe bem o termo, ecoa no interfone de parte do Foto-Operador (Foto-Cauda): "Piloto, fogo no motor direito; fogo em baixo do motor direito!"

Preocupado em acionar as manobras cabíveis em tal emergência, deixa o Piloto de dar recibo à mensagem, que continuou a ser transmitida até pouco antes do desfecho do acidente.

Sangue-frio, calma e perícia, foram a característica do Piloto, rapaz calmo, de pulso firme, atitude correta e padronização impecável, a quem devo a vida, a par do amparo da Divina Providência.

Placar na pista? Impossível; decorria o final do segundo terço de pista ao sinal de fogo; o terceiro terço está a se escoar e logo após água, muita água do Canal de Santa Catarina, com a ponte pênsil em frente à direita.

Impelido pela velocidade inicial o RA-20 toma altura ainda e prossegue com um só motor, girando o direito "em molinete", provocando aquele arrasto ameaçador...

- Trem para cima: nada.
- "Flaps" para cima: nada.
- Hélice em passo bandeira: nada.

- Nada, nada, nada do motor direito responde ao comando! O fogo rompeu tubulações e cablagens. Com motor embandeirado e "flaps" recolhidos, poder-se-ia até fazer um turno de pista...

Entra o RA-20 em curva pela esquerda, tentando alcançar novamente a pista. O ruído do motor não é mais ruído de máquina; parece mais o resfolegar ofegante de um corcel ferido que tenta salvar seu dono...

- P'ra que vim eu nesta viagem?!!!
- Morrer? Deixa de asneira!
- O Marques, naquele "jacaré"... viaja deitado de bruços logo acima da cabeça do Tenente Novelino, sem poder mudar de posição ...
- Por que o Rocha não pára de gritar?
- Vou mandá-lo calar-se pelo interfone...
- Não, minha voz só irá aumentar a confusão...
- Saltar de pára-quedas!... (Ainda ajustei o pára-quedas, dando meia-trava na porta) - Nem pensar!...Altímetro a 300 pés!

Dizem que na iminência de morrer, as cenas de nossa vida nos desfilam na mente... Não vi nada disso...Só me ocorreu a mesma sensação que tive uma vez em criança, ao trepar num tamborete para furtar açúcar no guarda-louças e a lata aberta me desabou em cima...o pavor da surra que iria levar...

A valente "garça", já em rumo contrário ao da decolagem, acaba de cruzar a fímbria do litoral, no pantanal ao lado da pista de Florianópolis...bem em tempo! Altura zero no altímetro, velocidade de "stall" já vencida...120 milhas...110...

Vejo o mato crescer à minha frente; encolho-me no assento, dando as costas para a frente, protegendo a cabeça e deixando expostas as costas; o Piloto corta o magneto; silencia o

motor; ouço um sibilo que não sei se é vento ou o roçar dos arbustos na asa... - O cinto, Carvalho!... - esqueci!... Tenho a sensação de ser soterrado; para mim é o fim da linha; perco os sentidos.

O restante me foi contado depois: com o choque fui arremessado contra a bolha de plástico do nariz, rompendo-a com as costas e sendo projetado para diante e para fora do avião.

Ao primeiro impacto desprenderam-se o motor direito, a asa direita, o trem de pouso direito... e eu! ...dentro da bolha do nariz, de forma que todos esses bólidos , inclusive o avião, relançado ao ar pelo impacto, devem ter passado sobre mim, encerrado em meu "Sputnik" de plástico.

Procuram-me. Encontram-me aterrado de cabeça no lamaçal, atrás dos destroços, com a gasolina avançando em minha direção. O hoje Coronel Liz, na ocasião comandante da equipe contra-incêndio local, me "arranca" da lama, resgatando-me da gasolina em chamas, enquanto explode mais adiante um tanque da asa e com um assovio explode também o pneu esquerdo. Esses sons eu me lembro de ter ouvido, tornado do desmaio ao ser "arrancado" do lamaçal.

- Quem está me segurando?

- Sou eu e o Marques - diz o Tenente Novelino, Piloto e Comandante da Aeronave.

- Tenente, o Marques não se machucou? - Está aí? - Deixe ver... (ver o quê?) e palmeio-lhe o rosto.

- O Rocha, onde está? e o Adjerme? - Este com um talho na fronte.

- Estamos aqui, Carvalho; aguenta firme!

- Meus olhos!... Minhas costas!... Minha bota, onde está?

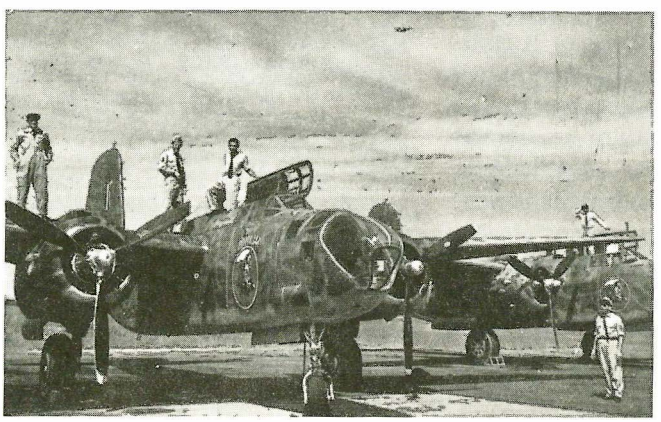
Largo num safanão a mão que me procuram segurar para eu não levar ao rosto; procuro abrir o olho esquerdo: tudo são trevas; um alfinetezinho de luz atravessa a couraça de lama que me atapeta o rosto... - Graças a Deus! Pelo menos o nervo ótico está ativo!

Conduzem-me sem visão, a passos incertos, para a vela de um barco de pesca, improvisada em padiola, e nesta para uma ambulância da Base.

Seis pontos no pulso direito... dedo mínimo direito até hoje sem comando, devido à ruptura do tendão extensor... curativos gerais, dentre os quais mais me preocupei com uma unha encravada, motivo de hilaridade geral! Dois dias de olhos vendados e ao terceiro dia, retirada a venda, a enorme alegria de enxergar tudo de novo! Tudo normal! Tudo claro! Tudo belo!

Vou ao espelho; pequenas cicatrizes por todo o rosto. A "aterragem" na lama cobrou seu tributo... (sumiram num mês).

E eis-me novamente, quatro dias após meu "batismo de fogo", a bordo do Loadstar do Parque de São Paulo, convite especial do Brigadeiro Faria Lima (José Vicente), àquela época Coronel Diretor do Parque, de passagem por Florianópolis, rumo à Capital Bandeirante e à minha noiva, para um mês depois continuar na rotina do meu serviço e dos meus vôos, recusada uma licença de vôo que, a meu ver, não me deixaria voar nunca mais.



Casei-me seis meses depois. Disseram os fofoqueiros da época que para garantir a continuação da linhagem, fominha de vôo e fã que eu era daquela que foi a minha "garça" preferida, pássaro fiel que, apesar de ferido de morte, nos trouxe a todos para casa.

Só quem voou o RA-20 pode ajuizar melhor essa simpatia, emparelhada somente pela devoção que tínhamos por seu sucessor, o RB-25, o velho Romeu Bravo Dois Cinco, que equipou o 1º/10º GAV após a desativação dos RA-20 em Cumbica.

Status atual dos protagonistas desta narração:

Piloto:
Cel Av R/R Antonio Francisco Ferreira NOVELINO

Foto-nariz:
o autor

Foto-cauda:
SO Q FT R/R Augusto Teixeira da ROCHA, o nosso Sub Rocha, Fotogrametrista da Cartografia Aeronáutica

Mecânico:
1S Q AV MARQUES; desconhecemos-lhe o paradeiro

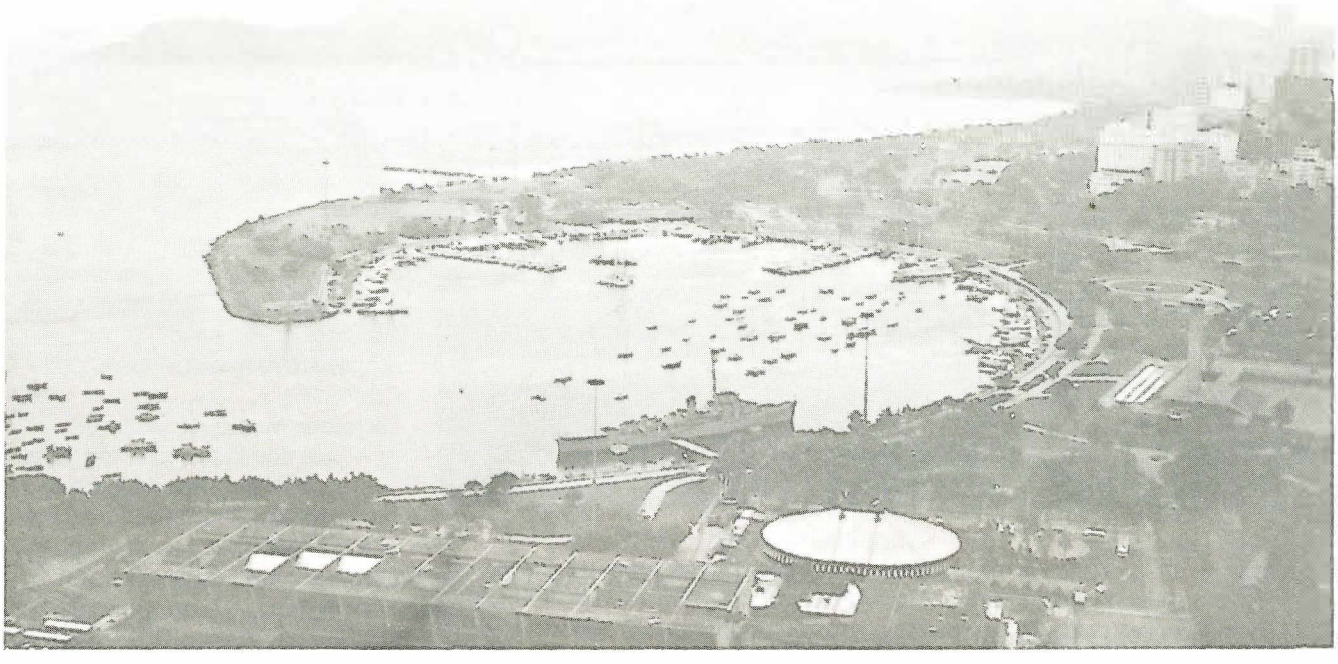
Rádio-telegrafista:
SO Q RT VO ADJERME: desconhecemos-lhe o paradeiro

Cmt. da Equipe Contra-incêndio:
Ten Cel Esp Sup Tec R/R Noé da Mota de LIZ

* o autor é Ten Cel Eng Aer R/R

Parque do Flamengo

J.A. de Thomaso Coelho*



Por certo você conhece essa praga mundial, que tem sido inimiga da beleza e conforto da cidade do Rio de Janeiro.

É provável que você já tenha tido o seu direito de ir e vir pelas calçadas tolhido por esse tirano.

Você deve conhecê-lo, pois os meios de comunicação divulgam que o número de suas vítimas, fatais ou não, supera o de algumas guerras.

Com certeza você já deve ter observado quantas são as calçadas das ruas do Rio descaracterizadas por bloqueios de proteção à sua invasão.

Mais ainda, já deve ter observado viadutos, resultantes de cirurgias urbanas necessárias para satisfazerem seus caprichos. Esses viadutos são como cicatrizes espalhadas pelo corpo das cidades.

Em 1957, havia sido iniciada a obra do Aterro Glória-Flamengo, para melhorar o ir e vir desse tirano, caprichoso e perigoso inimigo do Rio, o automóvel.

O Aterro Glória-Flamengo conquistaria uma faixa do mar, a qual passaria a ser destinada às pistas de velocidade, onde dezesseis fileiras de carro passariam a 100 km/hora diante de um dos mais belos panoramas do mundo.

Felizmente, em 1961, foi designado pelo Governador Carlos Lacerda um grupo de trabalho para apresentar um outro plano.

Participaram do Grupo de Trabalho para Urbanização do Aterro os seguintes profissionais: Affonso Eduardo Reidy - Arquiteto e Urbanista; Roberto Burle Marx - Paisagista; Hélio Mamede - Arquiteto; Berta Leitchick - Engenheira; Luiz Emydgio de Mello Filho - Botânico e Maria Carlota de Macedo Soares - Coordenadora.

O plano contemplava uma proposta urbanística de reorganização viária e paisagística da orla da cidade, entre o Centro e a Zona Sul.

As duas pistas do projeto anterior, com suas construções já iniciadas, foram mantidas e a área restante redestinada para a criação de um grande parque urbano.

O novo plano surgiu pela compreensão de que: fazia-se (e se faz) necessário sobrepor as necessidades básicas e naturais do homem aos caprichos e tirania da máquina; era (e continua sendo) necessário oferecer facilidades para recreação ao ar livre junto às grandes cidades, em zona de fácil acesso e servida por transportes coletivos.

O novo plano surgiu pela compreensão de que pessoas de várias idades e classes sociais precisam de recreação ao ar livre, não apenas nos fins de semana, mas todos os dias, se possível.

Dentro deste espírito, as diretrizes básicas definidas para o projeto foram: assegurar o parque como área de recreação, de conforto urbano e de deleite visual do público; excluir outros aproveitamentos pretendidos na mais elevada taxa possível; fazer o mínimo de arquitetura para não tirar a vista do mar; não converter os jardins em praças de

esporte ou em parque de diversões; realizar um paisagismo inovador, por meio de aplicações de árvores ou outros elementos botânicos ainda não realizados; impedir o acesso de carros e permitir o acesso de pedestres ao parque com total segurança.

A concepção paisagística foi entregue a Burle Marx e a arquitetônica a Affonso Reidy.

No planejamento dos jardins, foram previstos grandes grupos de plantas da mesma espécie, para que as massas de vegetais realizassem efeitos contrastantes. A utilização de espécies com floração em épocas distintas asseguraria a presença de flores durante todos os dias do ano.

O projeto teve a preocupação de utilizar elementos da flora brasileira, os quais, devido à intensidade da devastação, corriam o risco de não mais poderem ser contemplados pelas gerações futuras.

O projeto idealizava ondulações e elevações artificias, que facilitariam as instalações de algumas passarelas e proporcionariam uma variação na paisagem do parque.

Foi em 12 de outubro de 1965 que o Parque do Flamengo, um dos maiores do mundo, foi entregue ao público.

Importante área de lazer com 270.400m², que se estende de Botafogo ao Aeroporto Santos Dumond no Centro do Rio.

O Parque, com 700.00m² de área verde, encontra-se sobre faixa conquistada ao mar da baía de Guanabara, com material proveniente do Morro de Santo Antônio, que ficava próximo aos Arcos da Lapa, no Centro do Rio.

O Parque é dividido em quatro longas faixas por três pistas asfaltadas: duas de tráfego, que fazem a ligação da zona sul ao centro da cidade, e uma pista interna, prevista para circulação de um trenzinho, hoje utilizada para correr, caminhar ou andar de bicicleta.

A segurança do acesso ao Parque é garantida por três passagens subterrâneas e cinco passarelas dispostas ao longo das vias expressas que cortam o Parque.

Pela sua importância como área verde e de lazer e para protegê-lo da ganância que suscita uma área de inestimável valor financeiro, o Parque foi tombado pela Secretaria de Patrimônio Artístico e Nacional em 20 de abril de 1965, antes mesmo de ser concluído. O tombamento incluía a orla marítima até cem metros da costa do Parque.

A administração do Parque do Flamengo é executada pela Fundação Parques e Jardins, vinculada à Secretaria de Obras do Município.

Pela própria Fundação são executados: pela Gerência de Eventos, as autorizações para realizações de eventos no parque; pela Divisão de Horto, a manutenção ou plantio das espécies vegetais e pela 1ª Divisão de Parques e Jardins, manutenção dos equipamentos comunitários, manutenção hidráulica, podas de árvores e manutenção de emergência de espécies vegetais.

A vigilância do Parque, sua limpeza e a manutenção dos seus gramados são realizadas pela Companhia de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro - COMLURB -, vinculada à mesma Secretaria Municipal de Obras.

Aos domingos, tal como as larvas se transformam em borboletas, as duas pistas de veículos que cortam o Parque são bloqueadas ao tráfego e se transformam em áreas de lazer.

O Parque cumpre importante função social. Dezenas de milhares de pessoas procuram seus gramados e suas sombras, principalmente nos fins de semana. Suas quadras esportivas funcionam intensamente e seus "playgrounds" estão cheios de crianças.

A freqüência é variável dependendo do dia e horário. De segunda a sexta-feira, pela manhã, alguns colégios da redondeza utilizam as quadras de esporte do Parque para que seus alunos realizem as aulas de ginástica.

Nas madrugadas, garçons e outros empregados da noite se reúnem, para arrematarem suas jornadas de trabalho correndo atrás da bola.

Nos finais de semana, grupos, que foram se formando ao longo do tempo, se reúnem sistematicamente, para a prática de futebol, basquete, tênis, vôlei ou futebol de salão.

São esses grupos, freqüentadores do Parque em todos os fins de semana e feriados, que realizam a manutenção das quadras: colocam redes, trocam aros e balizas, e reparam e pintam pisos.

O mais importante é que o Parque

complementa as oportunidades de lazer com muitas outras de prazer.

O bater das ondas na orla, o coro dos pássaros, o solo do bem-te-vi, a algazarra das crianças, os gritos vibrantes por um lance, gol ou vitória são sons que enchem os ouvidos de prazer.

O vermelho, o lilás e a purpurina da aurora ou do crepúsculo, o preto e o amarelo do bem-te-vi, o prateado do luar, o azul, ou verde, ou o mel, ou castanho ou o negro de olhares alegres e comunicativos, o multicolorido com fundo verde dos bosques, o balé das cores das camisetas em torno da bola são a festa da menina dos olhos.

O doce perfume das florações, o cheiro rural das podas de grama e o odor iodado da maresia estão à disposição de qualquer um e até mesmo de um qualquer.

O bolinar do vento é carícia da Mãe Natureza a qualquer de seus filhos sem nenhuma distinção.

Pelo fato de o Parque ser um dos palcos onde a Mãe Natureza exibe suas dádivas sem pudor e preconceitos, é que, nas quadras de esporte, encontramos convivendo, em harmonia, americanos, africanos, europeus, asiáticos, oceânicos e os "sem raça", aqueles resultantes do caldeamento das anteriores.

Apesar de alguns ainda chamarem o Parque de Aterro do Flamengo, ou simplesmente Aterro, o nome como era conhecido na época de sua construção, a grande maioria o conhece como Parque do Flamengo.

O que eu e provavelmente os leitores não sabíamos é que existe um Decreto municipal, nº 3122, de 26 de junho de 1981, rebatizando o Parque. Apesar do outro nome ser de ilustre personalidade da nossa história, apesar da autoridade de que se reveste um Decreto, o novo nome não vingou.

Nossa preocupação é a de que alguns leitores fiquem decepcionados, ao constatarem que alguns dos equipamentos do Parque estejam desativados e outros funcionem precariamente.

É preciso que entendamos que, se a maioria de nossas instituições não funcionam, não seria exigir muito de todos os equipamentos do Parque que funcionassem? Assim, com o objetivo de realimentarmos nossas esperanças, vamos encerrar com uma citação de Léon Blum (1872-1950), escritor e político francês, que atuou nas ações diplomáticas que tentaram evitar a Segunda Guerra Mundial:

"A espécie humana teve a sabedoria suficiente para criar a ciência e a arte; por que não deverá então ser capaz de criar um mundo de justiça, fraternidade e paz? A espécie humana produziu Platão, Homero, Shakespeare e Hugo, Michelangelo e Beethoven, Pascal e Newton, todos esses heróis humanos cujo gênio é apenas o contato com as verdades fundamentais, com a essência mais íntima do universo. Por que não deverá, então, com a mesma espécie produzir os dirigentes capazes de a liderar para as formas da vida comunal mais próximas das vidas e da harmonia do universo?"

ELEMENTOS DO PARQUE DO FLAMENGO

MUSEU CARMEM MIRANDA - Espécie de redoma de concreto projetada por Ulisses Burlamarqui. O projeto havia destinado este pavilhão para jogos de salão. Em vitrinas fechadas, estão expostos vestidos exóticos, fantasias, turbantes, bijuterias e os famosos tamancos altíssimos da saudosa estrela. Está aberto para visitas de terça a sexta feira, de 13 às 16 horas.

MONUMENTO A ESTÁCIO DE SÁ - De autoria do urbanista Lúcio Costa. Através de uma parte, em vidro, do piso do monumento, podemos observar réplicas do marco do descobrimento da cidade do Rio e do mausoléu do seu fundador.

RESTAURANTE RIO's - Tem acesso para carros pela pista de velocidade que corta o Parque no sentido Botafogo-Centro e um amplo estacionamento. Na altura do restaurante, a orla é muito freqüentada por pescadores e gatos.

TEATRO DE FANTOCHES E MARIONETES - Com capacidade para 200 pessoas. Em abril de 1993, quando realizamos nossa pesquisa, encontrava-se em obras.

PAVILHÃO JAPONÊS - O projeto destinou este pavilhão para a realização de atividades do tipo: reuniões, jogos de salão, trabalhos manuais etc. Hoje, nele encontramos instalado o órgão da Fundação Parques e Jardins que faz a manutenção dos monumentos e chafarizes da cidade do Rio de Janeiro, e um arquivo histórico das praças e parques da cidade.

QUADRAS PARA ESPORTE (13) - Três

para voleibol, quatro para futebol de salão, quatro para basquetebol e duas para tênis. Todas com intensa utilização.

Próximo às quadras de tênis, tem início o canal que desvia o Rio Carioca, para que suas águas sejam lançadas após a praia, evitando a formação das "línguas negras". Ao lado dessas quadras de tênis, árvores, bancos e caminhos formam um bosque irresistível.

CAMPOS DE FUTEBOL (8) - Os campos não têm piso gramado, mas utilização intensa.

TANQUES PARA MODELISMO NAVAL - Sem utilização, pois encontram-se vazios.

CORETO - Construído com a finalidade de abrigar pequenos grupos musicais durante suas apresentações. Praticamente sem utilização, transforma-se em símbolo da recessão, quando muitas vezes abriga os sem teto.

PISTA DE DANÇA - Espécie de teatro de arena, que poderia ser utilizado para espetáculos ao ar livre, bem como para dançar. Também sem utilização.

ESTAÇÃO METEOROLÓGICA - Estação Climatológica Principal do Rio de Janeiro, pertence ao Departamento de Meteorologia. Localizada em frente à prainha artificial e próxima ao bosque que envolve a pista de dança.

Na base da gozação, o carioca, freqüentador do Parque, afirma que nos fins de semana essa estação desregula e acusa temperaturas menores. Explicam eles que a causa é a concentração de "rapazes indecisos" na prainha.

Junto à estação meteorológica, encontra-se a 1ª Divisão de Parques e Jardins, instalações da COMLURB e RIO-LUZ.

MARINA DA GLÓRIA - A arquitetura do prédio foi rebaixada para não interferir na paisagem. Seu ancoradouro se estende até a altura do Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial.

PISTA DE AEROMODELISMO (2) - Área circular cercada por gradil. Com intensa utilização nos fins de semana.

MONUMENTO AOS MORTOS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL - No monumento, encontram-se o Museu e o Mausoléu relativos à participação da Força Expedicionária Brasileira - FEB na Segunda Guerra Mundial. As visitas estão suspensas pôr falta de verbas para manutenção do monumento.

NAVIO-MUSEU - Bem próximo ao Monumento aos mortos da Segunda Guerra Mundial, existe um trapiche de concreto onde fica ancorado o navio-museu. Utilizado para instruções pela Marinha, pode ser visitado nos fins de semana. Quando o navio não está ancorado, o trapiche livre é utilizado por pescadores.

MUSEU DE ARTE MODERNA - MAM - Um dos mais importantes museus de arte moderna do Brasil. Tem vasta e variada programação e freqüência disputada.

CLUBES NÁUTICOS (4) - Clube de Regatas Sta. Luzia, fundado em 13 de dezembro de 1896, Clube Internacional de Regatas, Clube de Regatas do Boqueirão do Passeio e a sede náutica do Clube de Regatas Vasco da Gama.

ACESSOS (8) - Cinco passarelas e três passagens subterrâneas estão dispostas ao longo do Parque.

PLAY-GROUNDS (2) - Um, junto ao Museu Carmem Miranda, e outro, junto ao Pavilhão Japonês.

ESTACIONAMENTOS (6) - Junto a cada posto de gasolina existe um estacionamento e mais um, do Restaurante Rio's e outro do Museu de Arte Moderna.

POSTO DE GASOLINA (4) - Dispostos ao longo do Parque.

ALAMEDAS, BOSQUES E JARDINS - Envolvem os elementos do Parque. Para não desmerecer nosso apelido de Pindorama (Terra das Palmeiras) estão presentes vários tipos dessa espécie. Encontram-se no Parque: Abricós de Macaco, Paineiras, Flamboyants, Ipês, Acácias etc...

Mas a aplicação de maior dramaticidade é a Coripha. Tipo de Palmeira com imensas folhas em leque e que floresce e frutifica uma única vez, ao fim de um período de cinqüenta anos.

** o autor é Metroviário e Especialista em Organização e Métodos.*

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

TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

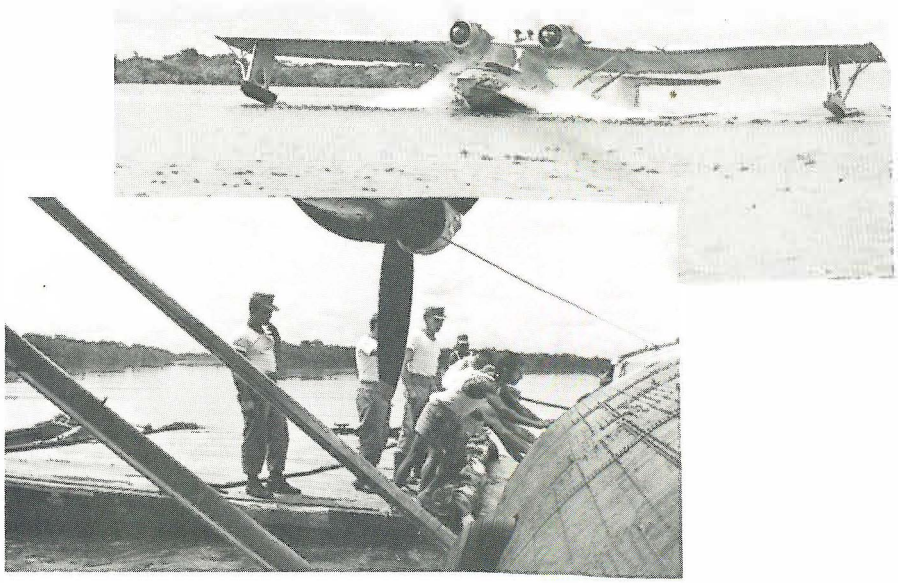
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Terminal de Carga Aérea, 2º andar - Ilha do Governador - CEP 21942-900 - Rio de Janeiro - RJ - Tel.: 383-7091 - Fax: (021) 393-0871

CATALINA:
A PATA-CHOCA DA AMAZÔNIA

ASAS DA ECOLOGIA

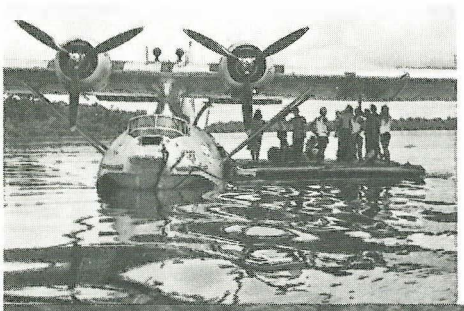
Alguns aviões fixam residência nas mentes e nos corações das equipes que os tripularam ou que com eles conviveram durante determinado tempo, principalmente nas épocas difíceis, de sacrifícios, improvisações e criatividade, quando o homem se supera e demonstra toda a excelência das suas qualidades. Há, porém, aeronaves que não conseguem ser um monopólio do âmago desses heróis e fixam-se no carinhoso aconchego de muito mais pessoas. Comunidades inteiras passaram a se achar devedoras daquele conjunto de homens/máquinas, principalmente aquelas cuja carência, isolamento, falta de tudo e até de outras gentes, trazem o sentimento do abandono e a impressão do desamor por parte dessas mesmas "outras gentes".

É neste lugarzinho de afeto que se encaixa o **Consolidated Vultee PBY-5, 5A e 6, Catalina.**



Quem foi Catalina

Existente desde 1923, em Lindbergh Field, San Diego, Califórnia, a Consolidated Aircraft Corporation resolveu investir, durante o período de 1939/40, num programa de expansão, aumentando em torno de 87% sua fábrica. Aproveitando o clima regular local, ampliou em 600.000m² a área industrial coberta e descoberta, operando 30% da produção nas áreas pavimentadas externas e no início de 1940, em plena Grande Guerra, reativou e melhorou um campo de pouso para o lançamento do seu Modelo 32, um bombardeio quadrimotor. No entanto, até então, a Companhia tinha-se especializado em aviões anfíbios e a produção e o desenvolvimento deles havia progredido continuamente, desde o final de 1939, quando o Modelo 29-5A fez teste de vôo no antigo campo de pouso. Este era uma adaptação do modelo 28, um bimotor anfíbio, que recebeu um triciclo com duas rodas laterais escamoteáveis na lateral do casco e uma outra retrátil para dentro de uma escotilha na parte inferior do nariz, operadas por poder hidráulico. Em linhas gerais, um aerobote monoplano de longas asas altas de três seções, sendo a seção central apoiada sobre um resistente casco semicircular pintado interna e externamente com tinta anticorrosiva, com uma cabeça volumosa na sua estrutura de alumínio, tendo a cauda construída integralmente com a fuselagem. Dotado de tanque com capacidade para 1.750 galões de combustível e possuindo dois flutuadores-estabilizadores sob as pontas das asas. A acomodação era com dois assentos lado a lado de duplo comando, ficando o setor do engenheiro-navegador na seção central. Alguns modelos eram equipados com motores Wright Cyclone GR-1820-G 103A radial, que os dotavam de uma velociadade de 330km/h e, a maioria, com motores Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830-92 S3C3G radial de 1.200hp-14 cilindros. O Catalina alcançou modelos maiores como o Mod. 29 XP B2Y-1 com 4 motores Pratt & Whitney Twin Wasp e o modelo 31 bimotor com Wright Duplex



Cyclone de 2.000hp, ambos anfíbios de cauda dupla.

Em setembro de 1940, após a Consolidated incorporar a conceituada Hall-Aluminium Aircraft Corpn. de Bristol, Pennsylvania, acelerou a industrialização da série Consolidated PBY 28-5 e 6 Catalina, utilizados pelo Brasil, com as matrículas: PBY-5 a 07 e posteriormente 6500 a 6506; PBY-5A; PA-10 6507 a 6527, 6550 e 6551, depois CA-10; PBY-6; CA-10 6552.

O PBY-5 tinha comprimento de 20,44m; altura de 5.63; peso 7.949 kg; velocidade 304km/h; teto 5.516m e alcance 4.807 Km ou 17 horas de autonomia. Os outros modelos tinham fichas técnicas bem aproximadas. Podendo ter aplicação militar ou civil, quando armados, no tempo da Guerra, levavam 1 ou 2 metralhadoras Browning .30mm móveis na torre do nariz, uma também móvel .30mm ventral no alçapão traseiro e uma mm em cada lado da fuselagem, mais 907kg de bombas.

Aliás, foi um Catalina tripulado por brasileiros que, em 31 de julho de 1943 pôs a pique o U-199 nazista a apenas 60 milhas do Pão de Açúcar, no litoral do Estado do Rio de Janeiro.

Catalina e sua fisionomia

Apesar da sua gloriosa fase beligerante, esta aeronave, pela sua suave fisionomia, não deve ter sido desenvolvida pela equipe do Engenheiro-Chefe I.M. Laddon, vice-presidente da Consolidated, para a violência.

Os primeiros Catalinas foram entregues ao Brasil em 12. dez. 1944 pela "Lei-Lease" para a patrulha da costa e combate anti-submarino, tendo sido utilizado em nossa Força Aérea até 1982.

Em que pese sua ótima atuação na época, que gerou críticas e até charges do tipo cartoon na imprensa norte-americana, que apresentava nosso brasileiríssimo "Jeca-Tatu" pescando pilhas de submarinos enquanto "Tio Sam" não conseguia mais que uma sardinha, isso deveu-se mais à excelência das suas tripulações. Na verdade, foi uma aeronave fadada a salvar, ajudar, desenvolver. Mesmo no episódio do submarino U-199, os sobreviventes alemães foram salvos pelos mesmos brasileiros que tripulavam o Catalina que pôs a pique o submarino nazista.

Ela também foi usada na antiguerrilha, mas sua epopéia foi mais a da integração. Não só a integração territorial nacional, mas também a integração homem/máquina.

Necessitando de pequenas pistas para pouso e decolagem, sem construir grandes clareiras, ou utilizando, na maioria das vezes, os rios e igarapés, pois tinha pouco calado, a "Pata-Choca da Amazônia", como ficou conhecida entre o pessoal da FAB, foi responsável pelo apoio e assistência aos pelotões de fronteira do Exército, pelo aparecimento de muitas vilas de lugarejos já reconhecidos e pelo progresso de inúmeros municípios.

As populações ribeirinhas chamavam-na "Anjo do Espaço". No Solimões, Rio Negro, Uaupês, Tarauacá, Pari-Cachoeira, Purus e Juruá. "Ecologicamente" assistidos pela "Pata-Choca" depois dela ter sido integrada ao CAN e, mais ainda, depois que, duas a duas, em 58, as aeronaves foram enviadas aos EEUU para serem adaptadas, aquelas comunidades tiveram consciência de que suas vidas e suas atividades eram respeitadas.

Sua fisionomia era, realmente, a de uma pata que, chocando seus ovos, cuidando de seus filhotes, deitava-se nas águas amazônicas para, no trinômio FAB-MISSIONÁRIO-ÍNDIO, assistir a todos aqueles núcleos populacionais perdidos na vastidão territorial.

Olhando este aspecto da "Pata-Choca" e, por ser, neste ano, uma preocupação mundial a ecologia, ocorreu-nos que, desde que o naturalista alemão Ernst Heinrich Haeckel, em 1866, criou o termo, retirado do grego "oikos" (habitação) e "logo" (estudo) para definir a integração da atividade dos seres vivos entre si e com o meio, e suas recíprocas influências, o texto de melhor imagem que pudemos apreender nós o lemos numa publicação brasileira de minas e metalurgia, em que o autor, preocupado e tomando como exemplo o Canadá, onde as Indústrias, principalmente as mineradoras, as da siderurgia e as agropecuárias são obrigadas a recolher uma taxa prévia, antes da sua implantação, destinada à recuperação do meio, dizia o seguinte: "O mais difícil é convencer as pessoas, a comunidade, de que elas precisam da omelete e, para fazê-la, é necessário quebrar os ovos sem, contudo, ter que matar as galinhas".

Ecológicas foram, sempre, as missões das equipes do Catalina "Pata-Choca", com respeito ao homem e ao seu meio.

A ROTA DO INFINITO

Sincera homenagem ao genial ALBERTO SANTOS DUMONT, à gloriosa FORÇA AÉREA BRASILEIRA e à AERONÁUTICA CIVIL, na comemoração da SEMANA DA ASA.

Monsenhor Lucas Maia, Cel R/R Aer

Nas Sagradas Escrituras vemos que, se o homem conquistou o espaço terrestre, o espaço aquático e o aéreo, tudo aconteceu por um desígnio de Deus, Senhor dos mundos. No Gênesis, a palavra do Todo Poderoso é peremptória: *"Façamos o homem à nossa imagem e semelhança, o qual presidirá os peixes do mar e presidirá as aves do céu, os animais e répteis que se movem sobre a terra, e dominará toda a terra."*

E o homem a dominou. Pouco a pouco a natureza foi cedendo às exigências daquele que tinha sido destinado a presidir.

Com alguns animais domesticados, o homem passou da roda ao carro, dos carros de madeira aos carros metálicos e assim fez a sua primeira grande conquista. Depois veio o espaço aquático. Pré-historicamente flutuando em troncos, o homem inventou depois a canoa, o remo, a vela, o veleiro, o transatlântico, o submarino atômico e assim também dominou as águas, desde a sua superfície até as suas profundezas.

E o vazio que havia no firmamento? O vazio que só era habitado por nuvens que flutuavam errantes e pássaros que nele se deslocavam como por mágica? Muitos séculos se passaram antes que o homem tivesse explicação para tal. Mas o desejo de elevação, de ascensão, deve ter nascido com o primeiro homem. Já nossos ancestrais bíblicos tinham feito uma tentativa de atingir as nuvens, através da malfadada torre de Babel. Mas não chegara a hora de Deus e aquele não era o processo. O profeta Elias foi arrebatado aos céus num carro de fogo.

E o homem continuava com os seus sonhos, e esses sonhos se transformaram em maravilhosas lendas mitológicas, mantendo sempre acesa a sua ambição máxima. Já que não podia voar na realidade, voava nas asas da fantasia. E surgiram, assim, na mitologia grega, o jovem Ícaro e seu pai Dédalo, que fugiram de sua prisão na ilha de Creta com enormes asas improvisadas que o calor do sol derreteu. Depois Mercúrio, com as asas nos tornozelos, e Pégaso, o cavalo alado, que transportava pelos céus famosos guerreiros.

Aparelhos ou seres voadores foram apresentados em todas as mitologias, o que vem demonstrar que o sonho era universal. Os tapetes mágicos transportavam os eleitos aos palácios encantados das "Mil e uma noites", enquanto as bruxas voavam em incômodas vassouras.

Nas artes antigas encontramos também acentuada aspiração pelo espaço, transmitida nos murais, baixo-relevos, estátuas, entre os egípcios, assírios, chineses, persas, gregos e romanos.

Na arte cristã bastaríamos citar as representações dos Anjos do Senhor, em belos jovens com asas ou criancinhas aladas.

Também no Antigo Testamento, para não nos prolongarmos em citações, Deus mandou que sobre a Arca da Aliança fossem colocados dois Querubins de ouro com asas resplandecentes. E o Profeta Daniel, em sua visão, contemplou, juntamente com a águia, o homem, o leão e o boi com asas cruzadas, que simbolizam os quatro Evangelhos.

E o sonho do homem continuou até que, um dia, surgiu um vislumbre de torná-lo realidade. Leonardo da Vinci, o gênio da Renascença, após estudar com afinco o vôo das aves, afirmou que estas, para voar, apoiavam-se no ar.

Apóiam-se no ar! Singela e mágica expressão! Com um ponto de apoio o homem seria capaz de atingir o infinito.

E há cem anos, precisamente, para glória e honra do povo brasileiro, nasce em nossa querida Pátria o magnífico Alberto dos Santos Dumont. Dominador do espaço, tornando esplêndida realidade o mandamento do Senhor: "o homem presidirá as aves do céu". Condor de espírito imortal, Santos Dumont dá asas aos homens, rasgando as estradas do céu e afirmando uma vez mais, com Bernanos, que somos peregrinos do Absoluto, viajores da Eternidade.

A era da aviação se inicia e agora continua progressivamente. Passa dos aviões de bambu e tela às aeronaves metálicas; do motor de alguns HP aos motores de milhares de HP; do motor a explosão ao turbo-hélice, ao jato puro, ao foguete metálico e à cápsula espacial; das baixas velocidades às velocidades supersônicas.

Agora, a esplêndida realidade, graças ao gênio de Santos Dumont! Estamos no limiar de novas conquistas: nos vôos ao nosso satélite natural e, depois, na rota das estrelas.

É a ânsia do Infinito que existe em todos nós. Fomos criados para as coisas do céus, como afirma o apóstolo São Paulo. Nossos irmãos que nos precederam na terra e hoje dormem no Cristo há muito ultrapassaram todas as galáxias do universo e contemplam a glória de Deus, nos resplendores da Visão Beatífica.

Estejamos sempre preparados para esse derradeiro vôo, o nosso grande anseio final: A ROTA DO INFINITO.

Bônus Vasp Você Voa Você Ganha

Veja aqui o que a Vasp Criou Para Você

Quilometragem gratuita
Toda vez que você completar 10 viagens de ida e volta (duas viagens de ida equivalem a uma de ida e volta) pela Vasp, no período de 12 meses consecutivos, ganhará um Bônus de Viagem para ir aonde quiser no Brasil, de acordo com a seguinte tabela progressiva.
4.000 Km. grátis para o 1º grupo de 10 viagens;
5.000 Km. grátis para o 2º grupo de 10 viagens;
6.000 Km. grátis para o 3º grupo de 10 viagens;
7.000 Km. grátis para o 4º grupo de 10 viagens.

No fim, o dôbro do prêmio
Se você utiliza a Vasp com freqüência poderá ganhar um prêmio adicional. Ao completar o 4º grupo de 10 viagens de ida e volta no período de 12 meses consecutivos, além dos quatro Bônus que já ganhou, você ganhará tudo de novo: mais 22 mil quilômetros que você ou sua família poderão utilizar parceladamente para viajar pelo Brasil.
É a Vasp criando novidades para tornar suas viagens cada vez mais econômicas e a sua preferência muito mais vantajosa.

Outras vantagens
Além do Bônus, a Vasp poderá, a qualquer momento, oferecer aos sócios do
BV-Bônus de Viagem Vasp outros benefícios, como descontos em hotéis, locadoras, restaurantes, casas de espetáculos e até tarifas especiais em vôos domésticos e internacionais.

Para maiores esclarecimentos, procure o seu Agente de Viagens ou telefone ao Serviço
de Reservas da Vasp
de sua cidade.

BV

Bônus de Viagem Vasp

VASP

O militar e a política

Ivan Carvalho*

O militar das Forças Armadas não nasce fardado; é produto do meio civil, educa-se, torna-se cidadão e depois veste a farda, num gesto de opção espontânea, vocação e profissionalismo. Ao longo da carreira dedica-se à pátria; aos superiores objetivos da soberania nacional; às lições de civismo que recebe na formação castrense, praticando-as - muitas vezes - por mais de 60 anos de serviço ativo dedicados à caserna.

Portanto, não existe demérito, e sim valioso mérito, quando conceituamos a vida, o pensamento e a cultura de um militar de carreira. Ele, normalmente, é um excelente civil que optou pela farda e, como a história brasileira bem exemplifica, sempre voltado para a independência da Nação e a segurança do seu povo.

Enganam-se aqueles que julgam que um Oficial Superior ou Oficial General não têm preparo intelectual significativo e desconhece a abrangência da política e a profundidade dos problemas nacionais.

Nas academias de formação, nos cursos de extensão, de aperfeiçoamento e de especialização (com muita freqüência ao longo da carreira); nos Institutos de Pesquisa Tecnológica e na administração de alto nível das diversas organizações militares, implantadas ao longo do território nacional, cristalizam-se verdadeiros "centros de excelência e massa crítica", mormente no campo científico.

Nas piores condições em que estejam a educação e o ensino em toda a nação, os padrões das Academias Militares mantêm-se em nível elevado e sério.

O que não se pode é lesar a pátria; é tentar-se conceituar, nivelando por baixo, subestimando-se a competência do militar, cuja formação - sedimentada no respeito hierárquico e na disciplina - fundamenta sua integridade organizacional.

Em determinadas conjunturas o povo, desinformado pelos meios de comunicação social - tendo em vista certas políticas tendenciosas e alienígenas, pode ser conduzido a não aceitar essas verdades. Mas a Nação, ao longo da sua história, certa e prontamente a comprovará com a resposta adequada.

A participação do militar na Política Nacional não pode desvincular-se do seu direito de votar (estando na "ativa" ou na "reserva") e de ser votado (se na "reserva"), pois, antes de tudo, é um bom cidadão. O que não se deve aceitar é a doutrinação político-partidária proliferando dentro da caserna; simplesmente porque os quartéis são cidadelas reservadas ao aprimoramento e à perpetuação da doutrina militar, à semelhança de outras entidades seculares.

O que se deve evitar é que a unidade das três Forças Armadas (singulares), em suas ambições políticas, seja afetada por desinformação ou deformações da opinião pública que possam macular o elevado conceito e respeito de que, hoje, gozam no meio político e na sociedade, como uma parcela significativa da expressão nacional. Na permanente busca de um ideário de filosofia de vida para a condução democrática da sociedade brasileira -

Os 18 do Forte

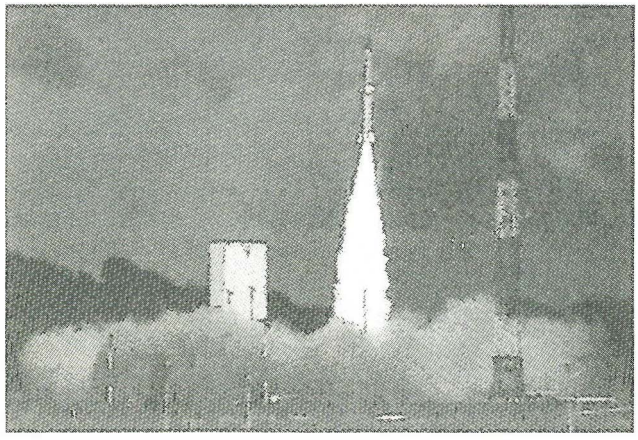
República; o segundo, em pleito livre e democrático, já havia conquistado, pelo voto, no passado, o governo do Estado de Pernambuco, demonstrando, ao longo de sua prática política, extraordinária sensibilidade de militar e civista.

Assim, a política não pertence a determinados grupos que fazem dela profissão carreirista. A política se manifesta com a convivência humana, desde a mais simples expressão social que é a família. A política representa, portanto, a manifestação de um comportamento humano.

no passado e no presente -, as Forças Armadas certamente estarão voltadas para as grandes metas que sempre as nortearam: a democracia representativa e a composição de um Congresso de valores renováveis - podendo, eficazmente, seus representantes dele participar -, visando à verdadeira identidade com os objetivos nacionais e as aspirações do povo brasileiro.

Para muitas memórias já enfraquecidas é bom lembrar que ideólogos como os marechais Humberto de Alencar Castelo Branco e Oswaldo Cordeiro de Farias lutaram nos campos de batalha da Itália pela conquisa da liberdde de que hoje desfrutamos. O primeiro deu início às grandes reformas administrativas e políticas do país, ao assumir a Presidência da

**Administrador de empresas e coronel-aviador da reserva da Força Aérea Brasileira.*



Cristalização de verdadeiros "centros de excelência e massa crítica"

Marcha da Família com Deus pela liberdade

Banho de espuma

P. Mendonça*

- Que coisa esta do Matheus, agora inventou de querer ir a motel. Deve ser por estas revistas Playboy, uma pouca vergonha, eu com 40 anos indo a motel, veja se pode.

- Ora, se ele quer, ... vá. É melhor com você do que com outra. E sabe, na idade do lobo, tudo pode acontecer. Não faltarão sirigaitas para acompanhá-lo, mulher está sobrando por aí e todas atrás de um programa. O Matheus, apesar da barriga, é um tipão, os cabelos grisalhos, ao invés de envelhecê-lo, dão um "it".

- Não posso me acostumar com a idéia. Imagine se alguém nos vir: os filhos, o pessoal do encontro de casais, do Ministério, enfim, com que cara vou enfrentar. Ai, sinto horror até em pensar, mas ele está com idéia fixa, agora deu para trazer filmes pornô para casa e quer que eu fique vendo aquela nojeira.

- É ..., parece que o homen está com tudo, quem sabe é um excesso de hormônios, mas, de qualquer forma, digo-lhe como amiga: melhor com você do que com outra. Depois, não deve ser tão ruim assim, dizem que tem espelhos por todos os lados, luz indireta, som, duchas e hidromassagens, deve ser ótimo. Até eu já estou ficando animada.

- Pois fique. É o que ele me disse, quer justamente essa tal de hidromassagem, falou de um banho de espuma e outras fantasias. Agora fico pensando, além de tudo tem essa tal da Aids que ainda não se sabe direito como é transmitida.

- Não é problema. Se você for a um bom motel, tudo é higienizado.

- Bom motel? Ele tem um catálogo de motéis com todas as indicações. O homem está transtornado.

- Então, não há outra solução. Repito: antes com você do que com outra.

Matheus parece menino novo, agora não dá mais para se arrepender, seja o que Deus quiser: disse que vou e vou mesmo - quem sabe até dará para aproveitar. Levo o *baby doll* - meio antigo, mas é o que tenho de melhor. Nossa ... há quanto tempo. Depois que os meninos nasceram, não se teve sossego. Antes, éramos dois bobocas - quem sabe se esta não é a época certa.

Que luxo, realmente para a safadeza se gasta um dinheirão, como é bonito e até parece limpo. Vivendo e aprendendo.

- Está bem, Matheus, vamos começar pelo banho, mas eu não entro nessa banheira sem antes passar uma água, você sabe como o mundo está perigoso. Vai ver seus filmes na televisão que eu dou um jeito, depois te chamo.

Ainda bem que trouxe este litro de álcool. Vou derramar um pouco para desinfetar. Ai ... cada coisa que a gente tem que fazer.

Agora está melhor, este cheiro de álcool parece que limpa tudo.

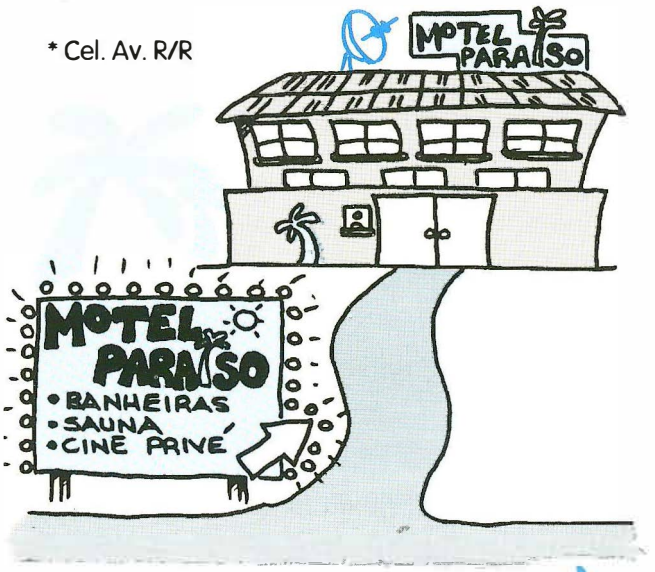
- Matheus, onde está o fósforo?

- Na cabeceira da cama com o maço de cigarro

- Mulher!! para que o fósforo?!

- Pois é, Aline, que vergonha! Não deu tempo para nada, imaginei dar flambada e foi um fogaréu, a maldita banheira de plástico retorcia-se e lançava uma fumaça preta. Quase morremos asfixiados e o pior - encontrar com o Dr Márcio, da Igreja, eu em *baby doll* e o Matheus de cuecas.

Não podia imaginar que o Dr. Márcio, tão sério, tão religioso, fosse dono de motel.



* Cel. Av. R/R

1º dirigível abatido no ar

Warneford, canadense, caçador, o vitorioso

Aloísio Quadros*

O sono, no momento, era o seu maior inimigo. Mais que os boches. Até às 2h30min da madrugada, ele voara em esquadrilha, patrulhando sobre os brancos rochedos de Dover. Retornando à sua base, cumpriu as formalidades de praxe e só uma hora depois conseguiu aconchegar-se no tosco alojamento. Não eram ainda 6 horas da manhã e novo alerta coloca-o junto ao seu franzino monomotor. Depois de um ligeiro desjejum, volta ao campo e ajeita o pára-quedas na carlinga - o qual habituara-se a não dispensar. Enquanto procura distrair-se com pequenas ocupações, admite estar inquieto, a cabeça cheia de preocupações relativas aos vôos noturnos. Seu subconsciente esforça-se para apagar as imagens negativas das tenebrosas patrulhas da madrugada. Não adianta conversar com os companheiros. Eles também estão sob a mesma ansiedade, e não há outro assunto na concentração: a patrulha noturna.

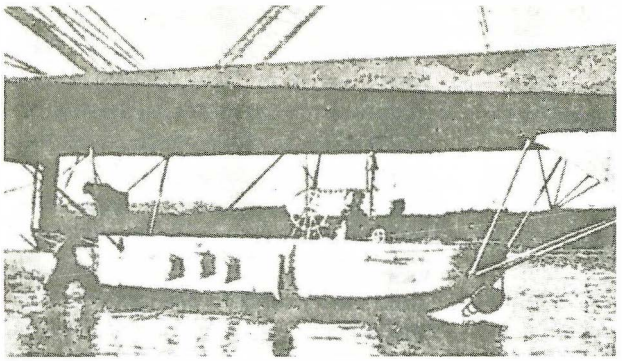
Desde a noite anterior, 6 de junho de 1915, não havia nenhuma missão estabelecida. O subtenente canadense EDGAR J. WARNEFORD e seus companheiros de esquadrão da Royal Naval Aviation Service mantêm-se em *stand-by* nos seus alojamentos. Quando soou o alarme, antes das 6 horas, os mecânicos já se encontravam no estacionamento, na sua interminável faina. A espaços regulares, o motor do pequeno pára-sol "Morane Saultier" gira e conserva-se aquecido, em condições de uma arrancada de emergência. Enquanto isto não ocorre, os caçadores aceitam o chá um pouco frio, servido ao ar livre, graças à boa vontade dos rapazes do rancho.

Próximo a Calais, a pouco tempo de vôo dali, foi detectado um dirigível regressando de um frustrado bombardeio sobre Londres. O 4º Grupo Antiaéreo do Exército, sediado nos arredores do aeródromo, por precaução, prepara os canhões e seus obuses. Londres capta a mensagem e instrui as equipes de vôo, encarregadas da defesa da capital. Mas, por enquanto, não veio a ordem para decolar. Os pilotos mantêm-se junto às suas aeronaves. WARNEFORD, inquieto na cabine do seu monomotor número 3253, ajusta bem o cinto e afivela o arnês do precário pára-quedas. Portava seis bombas de fragmentação, de cerca de 10 quilos cada uma. O piloto apalpa a arma que carrega sob o dólmã, para sua defesa individual, na eventualidade de um pouso forçado sobre território inimigo. Recorda, tateando no escuro, o lugar dos diversos instrumentos de vôo, distribuídos no painel. Sempre sem olhar, leva a mão às argolas que liberam as bombas de alto poder destrutivo. O motor de 80 HP, apenas, é mais uma vez ligado. Rateia um pouco, esquenta e logo o piloto corta a ignição. O sorriso discreto do mecânico inspira mais confiança a WARNEFORD. Conversam e falam em voz alta com os companheiros também já alojados nos seus postos, cada um procurando disfarçar a inevitável tensão. Acendem cigarros a todo instante, apertam o cachecol ao pescoço, ajustam as luvas de couro. Uns, compulsivamente, esfregam sem cessar uma flanela no óculos de vôo.

Quase uma hora e meia a postos e nenhuma alteração. Súbito, chega a ordem de decolar. As instruções são límpidas: Bélgica. Direção geral do vôo, rumo este. Indispensável sobrevoar Ostende para confirmação de rota. O retorno deverá ocorrer dentro de 3 horas e 30 minutos, no máximo, para não serem surpreendidos com pane seca. O mapa de WARNEFORD foi dispensado por ele mesmo, jogado na nacele de trás. Ele sabe que num vôo solo não terá chance de pilotar, procurar pontos de referência na terra, observar outros aviões da esquadrilha e ainda ler os mapas no seu posto de pilotagem, envolvido pela penumbra do sol nascente dentro das nuvens.

Já se percebe alguma claridade no céu.

Ciente da presença de um dirigível na área, a esquadrilha tem a missão de detectar o aparelho e tentar abatê-lo. Aterrissam em Dunquerque e obtêm novas informações mais precisas e mais recentes. Outra vez no ar, atingem 3 mil pés (900 metros,



aproximadamente) de altura. A esquadrilha nivela e os pilotos procuram alinhar-se com o líder. O combate pode ocorrer a qualquer instante.

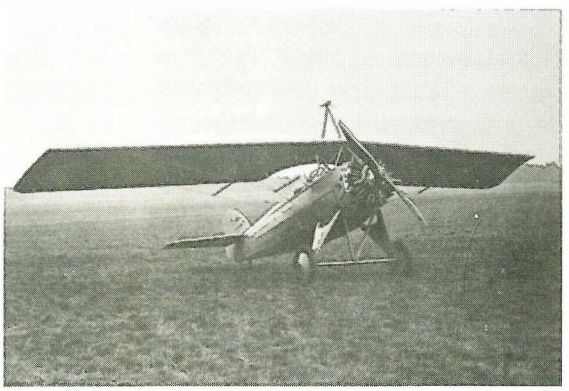
Pouco tempo depois, prejudicado pelos colchões de nuvens, WARNEFORD perde-se dos outros dois companheiros, desfazendo-se a esquadrilha.

O dirigível alemão LZ-37, novo, lançado ao ar em fevereiro de 1915, regressa, em marcha lenta, de uma tentativa fracassada de atingir Londres, flutuando tranqüilo no espaço, graças aos seus vinte mil metros cúbicos de hidrogênio contidos na sua imensa carcaça. A carga de bombas que portava foi despejada no mar, ao largo de Calais. Tripulantes bem treinados naquele tipo de missão guarnecem metralhadoras de grosso calibre. Todos mantêm-se num rígido esquema de alerta. O comandante da aeronave, major VANDER HAGEN, procura o rumo de Gand onde abrigará o seu aparelho no hangar cercado de baterias anti-aéreas. Cauteloso, desloca-se fazendo variar altura e direção, desviando-se de nuvens e dificultando a aproximação de eventuais inimigos.

Embora sem nenhum sinal luminoso, o avião inglês, por mera casualidade, é visto pelos tripulantes do dirigível, voando em linha oblíqua e em nível inferior ao deles. O elemento sorte estava a favor dos alemães, que não hesitam em disparar curtas rajadas de metralhadora contra o arisco monomotor. As balas perdem-se no espaço, mas o matraquear da metralha alerta o aviador aliado. Num gesto reflexo, WARNEFORD toma atitude de combate e inclina o avião para a direita, visando distanciar-se do inimigo. À medida que ganha velocidade no mergulho, procura galgar uma posição de superioridade no combate que se inicia. Constatando estar acima do inimigo, precipita-se com toda força possível em direção à carcaça acinzentada do dirigível alemão. O comandante percebe a ameaça e, numa manobra muito firme, faz cabrar a aeronave e acelera a pleno os possantes motores do seu "zeppelin". Penetra em pouco tempo numa nuvem extensa e compacta. Presa fácil, por seu volume e baixa velocidade (cerca de 100 km/h), receia o céu límpido onde torna-se alvo sem defesa para um caça ligeiro. Durante alguns minutos, participam de uma verdadeira luta de gato e rato. Nuvens, e ainda a pouca claridade daquela hora, constituem-se em fatores que concorrem para atrapalhar o confronto, mas, ao mesmo tempo, são elementos de grande valia para o refúgio nos momentos críticos. Os dois inimigos utilizam-se destas alternativas durante o curto combate. As cenas se sucedem com incrível rapidez. O dirigível, às vezes, acende os holofotes de bordo dentro das nuvens, procurando enquadrar o avião com o seu possante facho de luz, mas este recurso volta-se contra ele mesmo, denunciando a sua posição. Numa ágil espiral ascendente, a pleno motor, o piloto canadense mais uma vez situa-se sobre o bojo do inimigo, num raro momento de limpidez do ar. Este quadro favorável o anima. Consulta o relógio de pulso, lê no painel precariamente iluminado o comportamento do motor e não dá ênfase à leitura da bússula. Obstinado - pouco importa onde está - decide continuar a caça. Sente a superioridade conquistada e pretende administrá-la.

Continua o jogo de esconde-esconde entre as nuvens. O tempo passa, a bruma se dissipa, o céu clareia. É preciso adivinhar onde está o dirigível. Não se esquece do artifício, só possível aos balões, de reduzir os motores e voar em marcha lenta, quase estacionando no interior de uma nuvem, invisível aos olhos do caçador.

O combate desenrola-se há mais de uma hora. Agora, sem a bruma, já é visível do solo. A artilharia alemã não arrisca atirar contra o irrequieto caça, receosa de atingir o dirigível. As preocupações atormentam o canadense, sobretudo porque não viu mais os dois companheiros de esquadrilha. Olha alternadamente para cima e para baixo, com os olhos quase lacrimejando, conseqüência do esforço prolongado de enxergar na penumbra. De repente, distingue à frente, bem abaixo, o dorso cinzento do enorme dirigível. Só a rapidez dos seus reflexos determinará o resultado daquele encontro. Mergulha sobre a esquerda, contorna o ZL-37. Manete a fundo, ganha altura e coloca-se outra vez sobre o dirigível, agora numa excelente posição. Ouviu, neste percurso, uma rajada de metralhadora e sentiu o impacto de uma bala no



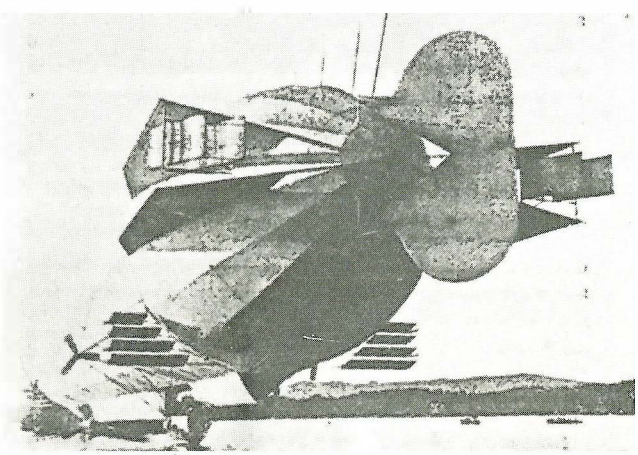
motor do Morane. O motor começa a esquentar de maneira anormal. Reduz a manete e mergulha num ângulo muito apertado sobre o inimigo. Decide, num relance, despejar toda a sua carga de bombas naquela única oportunidade. Próximo ao dirigível, nivela o avião, leva a mão às argolas que liberam as bombas e puxa-as todas, rapidamente. Seis petardos incendiários libertam-se dos seus ninhos e caem pesados, furando o tecido metálico do dirigível e causando graves explosões no interior do balão. O pequeno caça afasta-se rápido do local, mas é sacudido pela concussão do hidrogênio inflamado, que o vira de dorso. Inicia, então, uma queda em espiral, com o motor paralisado em conseqüência dos tiros que levou.

Foi derrubado em combate o primeiro dirigível alemão, durante a Primeira Grande Guerra, sobre Gand, na Bélgica.

WARNEFORD continua planando, dominando o aparelho, mantendo o nariz da aeronave para baixo e procurando um terreno favorável para fazer um pouso de emergência.

Atraído por uma extraordinária claridade, levanta os olhos e assiste, de dentro de sua cabine, ao dantesco espetáculo das sucessivas explosões do ZL-37. A estrutura de duralumínio deformada vai se derretendo, gotejando metal fosforecente sobre o solo. A queda é lenta. Três hélices continuam girando, e o imenso balão toma pateticamente a posição vertical, aparentando uma gigantesca tocha incandescente.

O piloto volta-se para o seu problema. Continua planando e procurando manter o rumo oeste. A gasolina espalhando-se sobre o motor traz o risco de uma explosão repentina, levando WARNEFORD a conduzir com extremo cuidado o caça até o solo. Afinal, procede a um pouso razoável, acidentado, próximo aos alemães, mas quase na "terra de ninguém". Seu motor calado não atraiu a atenção das tropas inimigas acantonadas nas proximidades. O piloto descobre que o tubo de gasolina foi destruído junto da rosca, daí advindo o vazamento perigoso. Inato improvisador, WARNEFORD lança mão de sua elegante piteira de celulóide, encaixando-a entre o tubo partido e a rosca. Um pedaço de esparadrapo, do estojo de emergência, completa o precário reparo. Concentra-se agora na decolagem. Fita o seu pobre caça e percebe as poucas chances que tem de chegar em casa. Caminha alguns metros à frente do avião, fazendo o reconhecimento do terreno. Decide decolar de imediato. Não é prudente aguardar a chegada das tropas aliadas. Os alemães poderão chegar antes. Apressado, segura a bequilha do avião, girando-o até ficar de frente para a área onde aterrissou. Parece-lhe que o vento sopra no sentido contrário ao que colocou o aparelho, como deve ser. Na ânsia de regressar, consegue, mesmo sem um auxiliar, fazer o motor girar. Mentalmente, repetia "contato, contato!" obtendo, na segunda vez, a resposta positiva do motor. Corre eufórico para a nacele e assume o comando, antes que o avião comece a rolar sem tripulante a bordo. Preocupado em não despertar a atenção das tropas inimigas, arranca o avião do chão sem maiores formalidades. Ganha altura. Empunha o mapa que levara e procura o Cap Gris Nez. Com o tanque quase vazio, pousa na sua base. Encontra, acordados e muito apreensivos, os dois companheiros de missão, que o abraçam tentando demonstrar displicência. Fica sabendo que MILLS enfrentou o ZL-39 num extenuante combate entre as nuvens, sem conseguir derrubá-lo, enquanto WILSON perseguiu o ZL-38, destruindo-o no solo, junto ao seu hangar, em Bruxelas. Foi atingido por uma rajada de metralhadora. Retornando, fez um pouso de emergência junto às linhas francesas, foi resgatado e transportado para a sua base na mesma manhã, e aclamado pelos companheiros de esquadrão. WARNEFORD relatou por alto a sua façanha, deixando para o dia seguinte o relatório para o comandante, a quem narrou, com alguma emoção, os detalhes do combate com o dirigível. No esquadrão, sua vitória foi brindada com um barulhento drink, antes do jantar.



WARNEFORD continuou a rotina da sua vida de caçador, salvo uma ou outra entrevista a jornalistas. Um dia, por determinação de Sua Majestade, foi chamado ao Parlamento, onde foi agraciado com a Cruz da Vitória e saudado com um brilhante discurso.

Em seguida, foi convidado (e autorizado pelo comando) para ir a Paris. Desloca-se em vôo para o campo de Buc, onde é condecorado pelas autoridades militares francesas com a Legion d'Honneur, solenidade seguida de um banquete no próprio campo. Após as comemorações, é convidado a experimentar um protótipo que se encontrava estacionado próximo. WARNEFORD examina o aparelho, faz algumas perguntas, procura inteirar-se de detalhes do novo avião e, em poucos instantes está no ar, quando sofre um dramático acidente que lhe custa a vida.

**Pára-quedista*

eclipse do Sol

parcial do Rio Janeiro 30 de junho de 1992

Ronaldo Persecke*

O eclipse do Sol do dia 30 de junho de 1992 foi total na faixa que se estendeu sobre o Sul do Oceano Atlântico.

No Rio de Janeiro, o eclipse foi parcial, com 82,7% do disco solar coberto pela Lua.

No Brasil, a faixa da totalidade atingiu as cidades de Santa Vitória do Palmar e do Chuí, no Rio Grande do Sul.

Escolha do local de observação no Rio de Janeiro

Através de cálculos, baseados nas efemérides astronômicas e, tendo em vista que, de acordo com as previsões, no Rio de Janeiro, este eclipse teria início logos após o nascer do Sol (que ocorreria às 06h33m), o local escolhido como ideal para as observações e o registro fotográfico do fenômeno foi a ESCOLA NAVAL, no ILHA DE VILLEGAGNON. Na véspera, no dia 29 de junho de 1992, montei, no passadiço do Grêmio de Comunicação, no 4° andar da Escola Naval, meu posto de observação, lá instalando uma luneta astronômica Zeiss Jena, com a qual pude fazer o registro fotográfico deste eclipse. As fotografias foram tiradas nos instantes registrados com precisão, com auxílio da Rádio Relógio Federal, com uma câmera FUJICA-ST 605M de 35mm, acoplada à luneta em cuja objetiva adaptou-se um filtro especial B & L, para atenuar a claridade solar.

No início do fenômeno, uma grande quantidade de nuvens, próximas a todo o horizonte, impediu as fotos dos instantes iniciais do eclipse que começaria às 06h51m. E, conforme mostra a seqüência anexa, a primeira foto só foi possível às 07h00m00s. A seqüência fotográfica, que se estendeu desde as 7 horas da manhã até às 09h15m00s - que indicou o final do eclipse -, foi interrompida algumas vezes, pela presença de névoa e de nuvens bastante espessas. Foram tiradas 22 fotografias, das quais se publicam 20, pois as duas últimas mostram o Sol pleno.

Durante o eclipse, conforme o disco solar ia sendo escurecido, coberto pela Lua, a claridade diurna ficou muito reduzida, e a presença de grande quantidade de nuvens deu um aspecto de anoitecer ao local, fazendo com que a temperatura ambiente oscilasse bastante.

No dia 03 de novembro de 1994, um eclipse total do Sol, cuja faixa da totalidade abrangerá em parte o território brasileiro, terá as coordenadas aproximadas:

No meridiano de longitude 50° Oeste, entre os paralelos de latitude de 27°,5 Sul e 30° Sul.

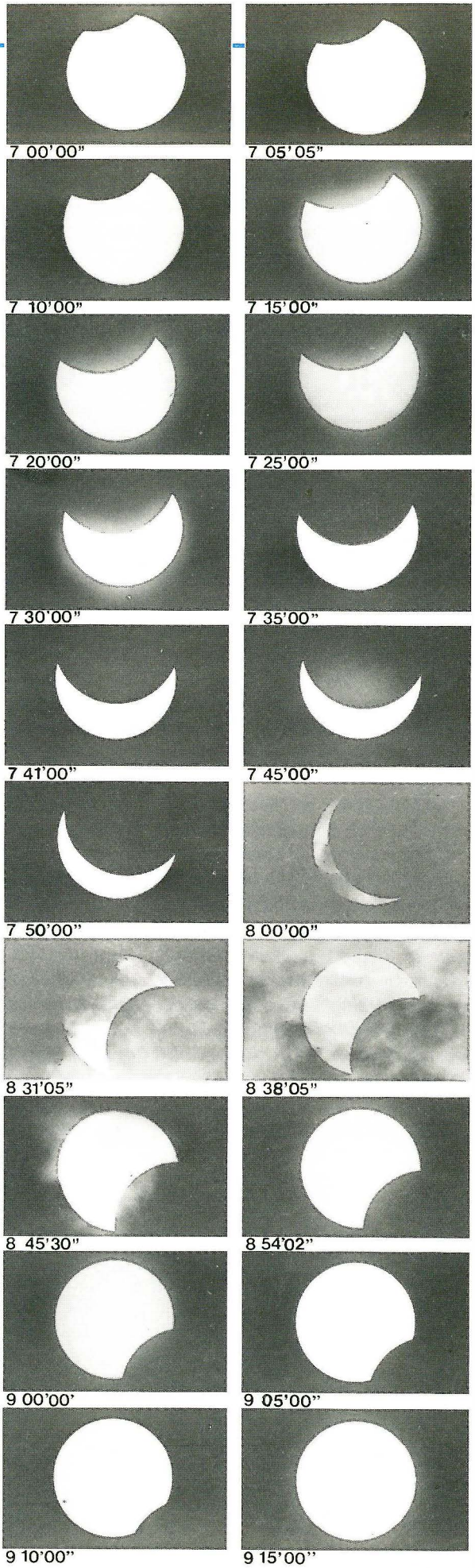
No meridiano de 60° Oeste, entre os paralelos de latitude de 22°,5 Sul e 24° Sul.

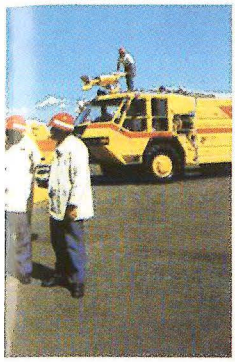
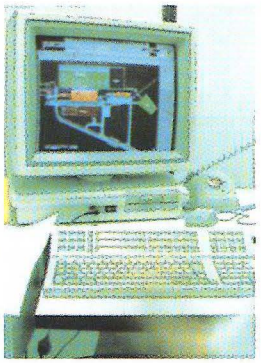
Nos demais limites do território brasileiro o eclipse será visto como parcial (faixa penumbral do eclipse).

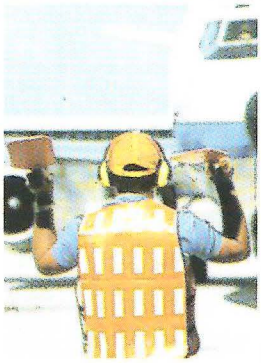
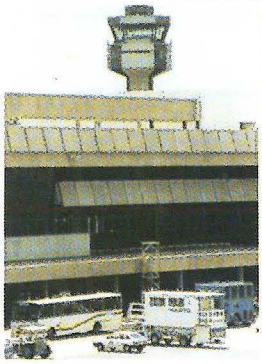
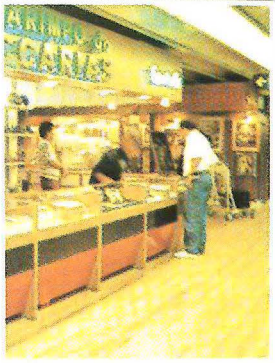
Eclipse total do Sol
03 de novembro de 1994

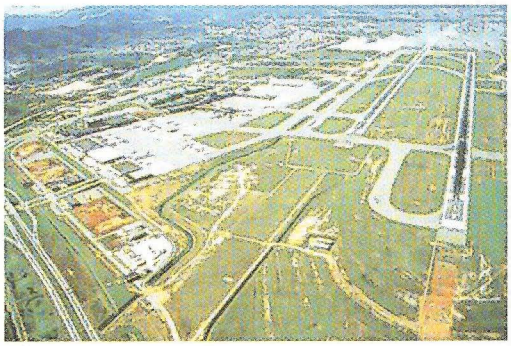
Será visível nas Américas do Sul e Central, parte da Antártica, Sul da África e Madagascar.

** professor do Departamento de Astronomia do Instituto de Geociências da UFRJ e astrônomo do Observatório do Valongo.*

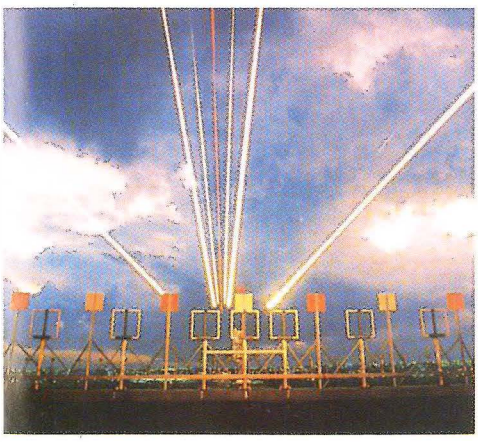




A Infraero não acompanha Você nas viagens aéreas



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

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

INFRAERO

BRASIL UNIÃO DE TODOS

Pesquisa & desenvolvimento

Everaldo Breves*

No dia 10 de agosto deste ano, tive a honra de participar da solenidade de passagem da Direção-Geral do DEPED ao Tenente-Brigadeiro José Elislande Bayo de Barros.

Na ocasião, o Ten.Brig Carlos de Almeida Batista procedeu à leitura da Ordem do Dia (abaixo transcrita), um relato sincero da situação do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento e os efeitos da crise que assola o País.

Nenhum país no mundo pode prescindir da Ciência e Tecnologia, dois fatores que sempre estiveram vinculados ao processo econômico e social das Nações.

A participação pioneira e ativa do Ministério da Aeronáutica surgiu com a criação do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), que muito tem contribuído para o desenvolvimento da Aviação Brasileira e do nosso Poder Aeroespacial.

A pesquisa e o desenvolvimento tecnológico dirigidos para o campo militar abrangem uma série de projetos e componentes que são transferidos para a indústria civil, agricultura, física de alta atmosfera, telecomunicações, para a EMBRAER, o INPE e outras entidades e atividades, proporcionando novos empregos à população brasileira. O Centro Técnico Aeroespacial (CTA), a Embraer e outros setores da nossa indústria aeroespacial enfrentam dificuldades que levam à perda de equipes e laboratórios altamente especializados. Nós, que conhecemos o valor desses centros para o nosso desenvolvimento, chamamos a atenção para a ordem do dia do Ten Brig Batista, que merece a consideração imediata por parte das autoridades competentes, para que todo o esforço do passado não seja em vão.

"Quando assumi o DEPED, há cerca de um ano, empolgavam-me idéias básicas fundamentais, reconhecidas e proclamadas, que muito serviam para estimular-me ao novo desafio:

- O reconhecimento de que o domínio do espaço abre oportunidades para novas conquistas, resultando em bem estar e progresso para a sociedade; e os louvores ao

Linha de montagem do Tucano

Ministério da Aeronáutica, jovem pioneiro no campo científico, alavanca de uma malha industrial aeronáutica e espacial possuidora de elevado nível de capacitação tecnológica.

Tracei então minha concepção para a nova missão, basicamente composta por um único propósito - o de envidar o máximo de meus esforços na perseguição do objetivo-síntese da organização: a redução, de qualquer forma, do grau de dependência externa para obtenção e manutenção do material de defesa, em busca da máxima autonomia no campo aeroespacial.

Percebia que a missão teria óbices, fossem os motivados pela difícil situação política, econômica e financeira do país, fossem os resultantes dos embargos internacionais ao nosso pleno desenvolvimento tecnológico.

Passado este meu período - aliás aceleradamente passado - preciso confessar minha frustração pela missão não totalmente cumprida. Praticamente estive limitado à rotina administrativa.

Não me faltaram o apoio, o estímulo e a segura orientação do meu Ministro, emérito conhecedor das dificuldades do cargo que teve no passado.

Jamais me faltou o esforço continuado desenvolvido pelos assessores diretos e demais integrantes do departamento, em todos os níveis, conhecedores da nobre misssão de planejar o futuro para prover o presente.

Foi admirável o esforço dos comandantes e diretores das organizações subordinadas para superar, com inteligência e perspicácia, a falta dos recursos necessários ao cumprimento de suas missões.

Entretanto, pesa-me saber que todo o esforço do passado encontra-se ameaçado.

É certo que a conjuntura, tanto na sua parcela nacional como na internacional, dificulta gastos sem retorno a curto prazo. Há cobranças para que resgatemos a dívida social decorrente do nosso desenvolvimento. Questionam nossos investimentos no campo aeroespacial, entre outros.

Precisamos identificar, com precisão, os reais objetivos desses questionamentos e suas fontes.

Por que não conseguimos conciliar plena democracia, desenvolvimento econômico e paz social? É uma pergunta que me faço com muita freqüência.

Como conseqüência imediata, surge uma grande dúvida. Não estaríamos sendo conduzidos a pensar que devemos resgatar a dívida social a qualquer preço, até ao preço de igualarmos, por baixo, todos os níveis de nossa sociedade e assim facilitarmos os arranjos para o advento de uma nova ordem mundial? Inclino-me a acreditar nessa hipótese, pois esta pretensa nova ordem tem sido importante fonte de pressão contra o trabalho desenvolvido pelo DEPED. Parece que se procura manter o Terceiro Mundo como um coadjuvante em declínio na cena internacional, declínio aqui interpretado como menor participação na divisão dos benefícios do progresso científico e tecnológico.

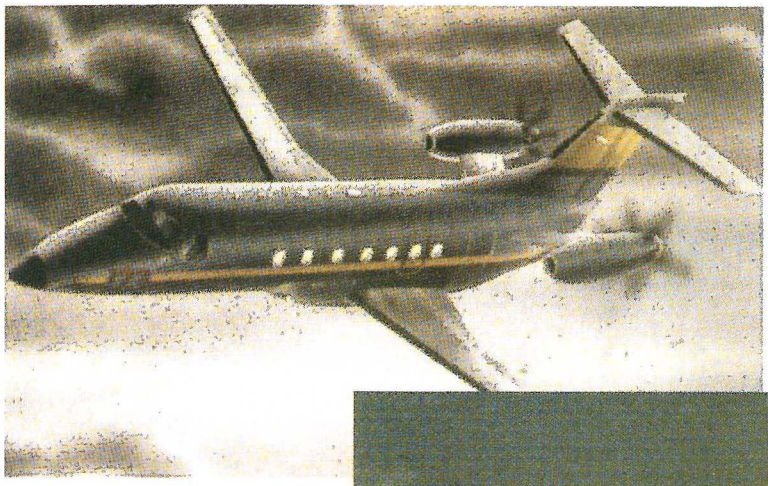
Sentimos, neste departamento, as ações que representam óbices ao nosso desenvolvimento.

Que tipo de óbices? Negativa de venda de insumos para o VLS. Negativa de transferência de processos de produção de fibras de carbono. Negativa de venda de materiais especiais de alta pureza para semi-condutores. Negativa de venda de máquinas de usinagem especial.

Seria enfadonho enumerar todos os óbices, mesmo porque constato, hoje, que não foram mais violentos do que os encontrados no próprio país.

Da parcela interna da conjuntura temos, principalmente, a condição econômica em que nos encontramos, as pressões sociais são grandes e indubitavelmente válidas. Há investimentos a fazer em saúde, educação, habitação, transporte etc, mas não se deve descuidar do futuro da nação. Como participante da responsabilidade por esse futuro, penso que, principalmente em momentos de dificuldade, como este, é que devemos assegurar recursos para pesquisa e desenvolvimento, pois aí está o segredo para a saída da crise.

O que sempre impulsionou uma nação sobre as outras foi a aplicação de novas técnicas e materiais, que se viabilizam pela pesquisa e pelo desenvolvimento. As despesas, nesse setor, não são simplesmente gastos. São investimentos. Os países mais adiantados são os que mais investem e, como conseqüência, são os que mais tiram proveito desse binômio.



Se quisermos reverter a atual situação e caminhar em direção a uma democracia com justiça social, precisamos investir em pesquisa e desenvolvimento em vários campos e, entre tantos, em aeronáutica e espaço.

Considerados os níveis tecnológicos e de qualidade exigidos nesta área, vemos que seus produtos diretos demoram mais a amadurecer, contudo seus frutos indiretos os antecedem de muito. O efeito multiplicador é irrefreável.

Industrializar foi preciso, contudo os investimentos em um setor industrial, sem capacidade de inovar, acarretou, anos depois, que se chamasse seus produtos de carroças. O Bandeirante, o Brasília, o Tucano, o VLS não são carroças. As indústrias derivadas da atividade aeroespacial também são capazes de produzir mais que carroças.

Normalmente, ao fazer-se referência à indústria aeronáutica, os primeiros pensamentos enfocam a EMBRAER, exemplo do resultado do esforço de muitos brasileiros. Ela está, hoje, interdependente com a TECNASA, a AVIBRÁS, a NEIVA, a ABC Sistemas, entre outras, pois a indústria não se cinge apenas a fabricar aviões. Todas são vítimas da crise que assola o país. Ao programa aeroespacial estão catalogadas 556 indústraias, sendo que mais de 100 dependem fortemente dele.

Lamentavelmente, vemos que o enfraquecimento da indústria aeroespacial está desaquecendo um dos mais importantes motores do avanço tecnológico de parcela importante da estrutura industrial nacional. Não é sem senso que os países mais adiantados continuam a investir nesse campo, apesar da recessão mundial. Vamos sofrer, em conseqüência, perda de padrão tecnológico responsável por melhores salários e melhor padrão de vida para uma parcela do povo brasileiro.

A continuar a atual situação, teremos que, no futuro, novamente adquirir produtos estrangeiros, numa despesa de grande monta, favorecendo a geração de empregos lá, e não cá.

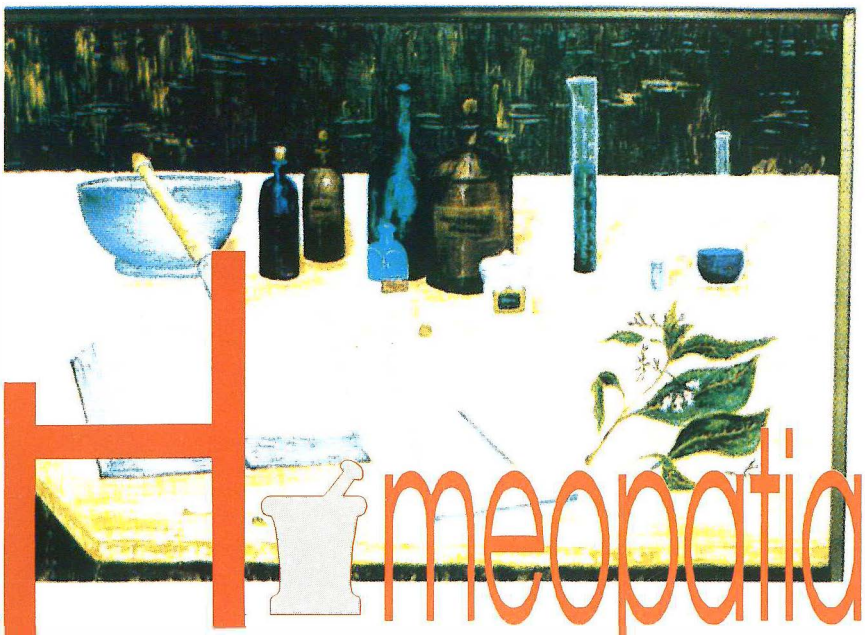
Entrego o cargo penalizado por ver a continuada perda de padrão da nossa Força. Já produzimos aeronaves de transporte, que circulam por toda parte com invejável nível de segurança, eficiência e regularidade. Já desenvolvemos aeronaves militares de treinamento e de emprego das mais modernas e competitivas em suas classes. Já estamos a ponto de não precisarmos mais adquirir armamentos no exterior para a defesa de nosso país. Chegamos perto de completar nossa parte no programa da Missão Espacial Completa Brasileira. Apesar disso, estamos vendo a derrocada das empresas ligadas ao sonho de Santos Dumont, formidáveis artífices de todas essas grandes conquistas.

Ao despedir-me do cargo apresento aos empresários, industriais e operários do ramo minhas humildes desculpas por não tê-los podido ajudar na medida em que tanto necessitavam, fazendo votos para que consigam resistir à grave crise que, por acreditarem no futuro, atravessam no presente.

Meu sucessor, Ten-Brig-do-Ar Elislande, será seguro timoneiro nesta difícil jornada e, com certeza, grande aliado na defesa dos seus elevados interesses. Sua capacidade militar e profissional, aliada a dotes de caráter apurados, especialmente de garra e tenacidade no enfrentamento de grandes problemas, haverá de contribuir para um futuro mais sereno para todos.

Agradeço a todos os presentes, ressaltando o prestígio que conferem a esta cerimônia de transmissão do cargo de diretor-geral do DEPED."

* Maj. Brig. Ref.



Homeopatia

Noções e Esclarecimentos

Eduardo M. Barbosa*

A homeopatia, método terapêutico científico, vem conquistando cada vez mais adeptos através dos pacientes ou dos colegas (médicos e farmacêuticos) que estão estudando e se informando mais nas universidades e nos cursos de pós-graduação.

A homeopatia atua dentro da clínica geral e auxilia intensamente várias especialidades, como a clínica cirúrgica, a pediatria, a geriatria, a obstetrícia, a ginecologia etc. Por exemplo, no pré e pós-operatório, agindo só ou em conjunto, com a alopatia na prevenção e tratamento das intercorrências e complicações como a dor, diminuindo o índice de infecção, melhorando o tempo e a qualidade da cicatrização e de um modo geral, sobre o trauma psíquico (tensões no pré e pós-operatório) e orgânico (cirúrgico). Colabora também com a reumatologia e a ortopedia em casos de fratura, melhorando o tempo de ossificação (osteogênese), diminuindo, portanto, o tempo de imobilização do paciente. Nas luxações, nos entorses e dores articulares em geral, já é bem conhecida a ação desta terapêutica.

A ação da homeopatia se faz presente na ginecologia, no tratamento e prevenção dos distúrbios do climatério e na obstetrícia, inclusive sobre o feto, eliminando, em parte, as tendências mórbidas, ou seja, as pré-disposições familiares, genéticas de certos grupos de doenças. Durante o parto melhora as contrações uterinas e faz com que este momento sublime na vida de uma mulher seja menos penoso. Na endocrinologia, atua sobre o diabetes e a obesidade. Na otorrinolaringologia, atua sobre as infecções recidivantes; na oftalmologia, sobre a catarata, o glaucoma e as conjuntivites. Na geriatria, age como preventivo e como tratamento da arteriosclerose e demais problemas senis, e na oncologia, diminuindo a dor.

A homeopatia pode ajudar a odontologia, aliviando a dor decorrente das obturações e extrações. Age também nos casos em que o "medo" do dentista atrapalha e às vezes impede um bom tratamento odontológico. Quando necessário, auxilia na prevenção das cáries e distúrbios de dentição nas crianças.

Ainda existem idéias erradas a respeito da homeopatia. Alguns dizem que ela não atuaria sobre os casos graves. Vale a pena lembrar, no entanto, que a septicemia e a endocardite são mais antigas que os antibióticos e a homeopatia já as tratava. Isto não quer dizer que a homeopatia seja totalmente contra o uso dos antibióticos, mas que estes sejam usados em casos especiais e com indicação precisa. Uma outra idéia errônea seria a de que o medicamento homeopático demoraria a surtir o efeito desejado, não solucionando os casos agudos. Existem, na verdade, os "medicamentos agudos", que têm ação e duração rápida. Muitas pessoas mal informadas afirmam que a homeopatia só age quando se tem fé; e então, como se explicaria o uso com sucesso da homeopatia na veterinária? É difícil de se imaginar a sugestão sobre um animal "irracional". A sua ação se faz através de um reequilíbrio da energia vital do indivíduo.

Muitas vezes se observa o aparecimento de doenças a partir do desequilíbrio da energia vital que se mostra sob a forma de distúrbios de funcionamento do organismo. Por exemplo, as preocupações e o stress incidindo sobre um organismo predisposto poderiam levar à hipertensão arterial ou mesmo ao infarto agudo do miocárdio. A homeopatia, como medicina preventiva, estaria neste aspecto aliviando e ajudando o paciente a receber e se comportar melhor diante destas agressões externas. Nos casos em que a doença já eclodiu, ela trata do paciente como um todo, reforçando, quando necessário, os órgãos mais carentes.

A grande procura desta terapêutica se deve em parte ao menor custo de seus medicamentos e aos efeitos colaterais dos remédios alopáticos.

A homeopatia, agora reconhecida e adotada pelo INAMPS, vai estender a sua ação a milhares de brasileiros tão sofridos. Juntamente com uma política de apoio à alimentação básica, vai ajudar o nosso país a superar momentos difíceis de sua população.

É cada vez mais importante o diálogo franco e aberto com os colegas alopatas e o esclarecimento do povo em geral, pois a finalidade do médico é, com a ajuda de DEUS, curar ou aliviar o sofrimento dos seres humanos.

** Médico e artista plástico*

Caio

Uma história brasileira de sucesso

Lucram seus mais de 500 mil acionistas, porque a Petrobrás é uma empresa bem administrada, voltada para o lucro, e dá lucro.

Ano 40 PETROBRÁS

Lucra o mercado de trabalho, já que a Petrobrás oferece 50 mil empregos diretos e mais de 1 milhão de empregos indiretos.

Lucra a economia brasileira, já que 85% de todas as compras da Petrobrás são encomendadas a grandes, médias e pequenas empresas nacionais.

Lucra o desenvolvimento, já que a Petrobrás leva seu apoio a regiões longínquas, onde a outras empresas petrolíferas não interessa chegar.

Lucra o consumidor, que tem na Petrobrás a garantia de abastecimento de combustíveis, lubrificantes e matérias-primas, com qualidade internacional.

Lucra a tecnologia brasileira, que encontra no CENPES, Centro de Pesquisa da Petrobrás, um apoio para sua evolução.

Lucra o Brasil, que tem na Petrobrás um fator de segurança contra as oscilações do mercado internacional do petróleo.

BRASIL
UNIÃO DE TODOS

Quem lucra com o lucro da Petrobrás.

fatos & gente

Militares querem novo tratamento

Brasília - Os militares não querem mais ter na Constituição tratamento igual ao dos servidores públicos civis. O chefe do Centro de Comunicação Social do Exército (Cecomsex), general Gilberto Serra, anunciou ontem que os militares vão tentar garantir, na revisão, tratamento diferenciado dos servidores civis. Os artigos 39 e 42 da Constituição tratam os militares como servidores comuns.

Os militares esperam, assim, receber aumentos salariais específicos para a categoria. Segundo o ministro-chefe do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA), almirante Arnaldo Leite Pereira, o militar exerce uma função muito diferente da desempenhada pelo civil.

- Vamos tentar convencer os parlamentares de que não somos servidores públicos, somos servidores do Estado - afirmou o almirante.

Segundo o porta-voz do Exército, a Constituição de 1988 foi a primeira a tornar o militar um servidor público comum. Ele destacou que a lei que estabeleceu a venda dos imóveis funcionais está criando sérios problemas para o Exército. Com o princípio da igualdade entre militares e civis, muitos militares entraram com ações na Justiça para conseguir comprar os imóveis que ocupam. Mas as Forças Armadas estão impedidas de vender os seus imóveis, devido à alta rotatividade do seu efetivo.

- Não é a questão salarial, porque não somos mercenários. Nós queremos voltar a ter um tratamento diferenciado - disse o general, após proferir palestra sobre a atual situação do Exército brasileiro.

Os militares querem ainda manter a obrigatoriedade do serviço militar e o artigo 142, que define a Marinha, o Exército e a Aeronáutica como instituições permanentes. O chefe do Cecomsex admite a criação do Ministério da Defesa, mas de forma progressiva.

O Globo

O MUSAL vai ao Sem Censura da TVE

Convidado a participar daquele programa - um dos melhores e de maior audiência da televisão brasileira - o Ten Cel Av ANTONIO CLARET JORDÃO, Diretor do Museu Aeroespacial, teve um excelente desempenho, discorrendo de maneira inteligente e com amplo conhecimento sobre a memória da nossa Aviação; foi o que recebeu o maior número de telefonemas dos telespectadores.

13 ago 93

Encontro das Águias leva 10 mil ao Campo dos Afonsos

Foi um domingo em brancas nuvens para alegria de cerca de 10 mil pessoas que compareceram ontem ao Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos, em Marechal Hermes, onde as acrobacias realizadas em aviões Tucano por sete pilotos da Esquadrilha da Fumaça mereceram os aplausos do público e foram o ponto culminante do IV Encontro das Águias - um evento que começou às 8h30, com passeios de balões, e terminou às 17h. Nesse período, houve também apresentações de pára-quedismo, desfile aéreo, demonstrações de pára-pentes e de reabastecimento em vôo.

O comediante Roni Cócegas, vestido como o personagem Galeão Cumbica, da Escolinha do Professor Raimundo, da Rede Globo, foi uma das atrações do IV Encontro das Águias. Além da Esquadrilha da Fumaça, que encerrou sua apresentação desenhando um coração no céu, o público aplaudiu a exibição do AMX - um caça de fabricação ítalo-brasileira.

A 2014ª exibição da Esquadrilha da Fumaça contou com a participação de um veterano: o coronel Antonio Artur Braga, de 61 anos, diretor da Divisão de Operações do Museu Aeroespacial. Ele voou com o velho North American T-6, o primeiro avião da Esquadrilha - um grupo formado por pilotos de elite da Aeronáutica.

O Globo 16/ago/93

2°/8° Grupo de Aviação realiza MMI no mar

Foi realizado, por uma aeronave do 2°/8° Grupo de Aviação, o resgate de um marinheiro do navio de bandeira grega Graneleiro Mount Iornitha, que estava indo de Las Palmas para Buenos Aires, estando a 2,5 km da costa.

A vítima estava com fratura de costela e perfuração de pulmão, lesões causadas por um acidente na casa de máquinas. Após o pouso na navio e resgate do marinheiro, a aeronave prosseguiu para a Cidade Universitária, de onde o enfermo seguiu para a UTI do Hospital Geral.

Aspirantes de 1943

No dia 21 de agosto p.p., 23 remanescentes da turma de Aspirantes de 1943 reuniram-se no Campo dos Afonsos para comemorar o transcurso dos 50 anos de formatura, quando 92 Cadetes do Ar pertencentes à antiga Escola de Aeronáutica foram declarados Aspirantes a Oficial Aviador, no dia 21 de agosto de 1943, com as presenças do Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho e do Presidente da República, Dr. Getúlio Vargas.

Com essa turma, 10 oficiais do Paraguai receberam também o brevê de piloto-aviador.

A Escola de Aeronáutica era comandada pelo Ten Cel Av Henrique Raymundo Dyott Fontenelle, sendo o comandante do Corpo de Cadetes o Major Av Dario Cavalcanti de Azambuja.

Durante as festividades, com a presença do Cmte da UNIFA, Maj Brig do Ar Hermano Paes Vianna e exma. esposa, do Cmte da EAOAR, Cel Av Paulo Cesar Morais Guerson e exma. esposa, foi cumprida a seguinte programação:

1 - Missa na Capela de N. Sra. Laboreto;

2 - Visita ao prédio da EAOAR onde funcionou o Corpo de Cadetes da saudosa E. Aer. Na ocasião foi inaugurada uma placa comemorativa do evento;

3 - Visita ao Museu Aero-Espacial com um espetáculo de acrobacias realizado pelos coronéis Magalhães Mota e Braga, exímios pilotos.

4 - Almoço festivo no Parque de Material Aeronáutico oferecido pelo seu Diretor, o Brigadeiro do Ar Marcus Vinícius Pinto Costa, estando presente a sua exma. esposa. A placa afixada na entrada da EAOAR contém os seguintes dizeres:

A Turma de Aspirantes de 43, ao ensejo dos 50 anos de sua declaração, homenageia o saudoso comandante da E. Aer. Cel Av Henrique Raymundo Dyott Fontenelle e todos aqueles que contribuíram para sua formação.

Campo dos Afonsos, 21.08.93

A missa foi celebrada pelo Ten Capelão Padre José Ferreira Borges. O conjunto musical do INCAER tocou músicas sacras durante a celebração.

Ao lado, vista parcial do Espaço Cultural Clube de Aeronáutica. Abaixo, em 2º plano à esquerda, a artista plástica Maria Eugênia Walemkamp.

Vernissage

No dia 04 de agosto de 1993, o Espaço Cultural Clube de Aeronáutica sediou mais um evento, dessa vez envolvendo artistas "da casa". Foi o vernissage da exposição de fotografias e fotocolagem dos artistas Silvio Coutinho de Morais e Maria Eugênia Walenkamp. Diversos artistas plásticos e autoridades civis e militares prestigiaram o evento.

O Espaço Cultural Clube de Aeronáutica foi criado para propiciar aos artistas a oportunidade de divulgar e expor suas obras e o seu talento. Nossas portas estão abertas a todos que desejarem uma oportunidade de mostrar à sociedade o seu potencial e a sua criatividade. Entre em contato conosco e teremos a satisfação de atendê-lo. Nosso telefone é (021) 220-3691.

O médico dos desastres

Embora creia ser mais famoso como cozinheiro, o médico Vicente Danuzio Monterosso, de 73 anos, pioneiro em medicina de desastres no Brasil, é reconhecido e requisitado internacionalmente por seus predicados científicos. Criador, na década de 70, do serviço médico do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, ele foi homenageado por seus antogos funcionários. Vai virar nome de sala na Divisão Médica do aeroporto.

Se na cozinha, nas horas vagas, Montessoro sente-se completamente realizado, na medicina ele ainda sonha com um desfecho para o capítulo final.

- Gostaria de fundar a Sociedade Brasileira de Medicina de Desastres. Eu faço parte da sociedade internacional. Mas aqui não dão importância, acham que nunca vai acontecer um grande desastre. Pois os deslizamentos nos morros são um desastre e o atendimento às vítimas poderia ser mais eficiente - afirma.

O Globo

747 - 25 ANOS DE TECNOLOGIA PURA

A imagem digitalizada do cockpit do 747-400, à esquerda na foto, contrasta extraordinariamente com a do cockpit do 747 em sua versão inicial, década de 60, à direita no foto.

Sempre respondendo às necessidades das companhias em atender seus dinâmicos mercados, o 747 tem recebido, sistematicamente, nova tecnologia desde que o primeiro jumbo saiu da fábrica há 25 anos.

Todas as alterações introduzidas foram cuidadosamente planejadas para permitir às companhias operar com mais eficiência, além de facilitar a tarefa dos pilotos.

A tripulação do 747-400 é composta por 2 oficiais: o piloto e co-piloto. O 1000° 747 será entregue à Singapore Airlines em outubro.

REHA' 93 - Dusseldorf - Alemanha

6 a 10 de outubro - Congresso Internacional, Fórum, Exposição e Auxílio para Deficientes Físicos

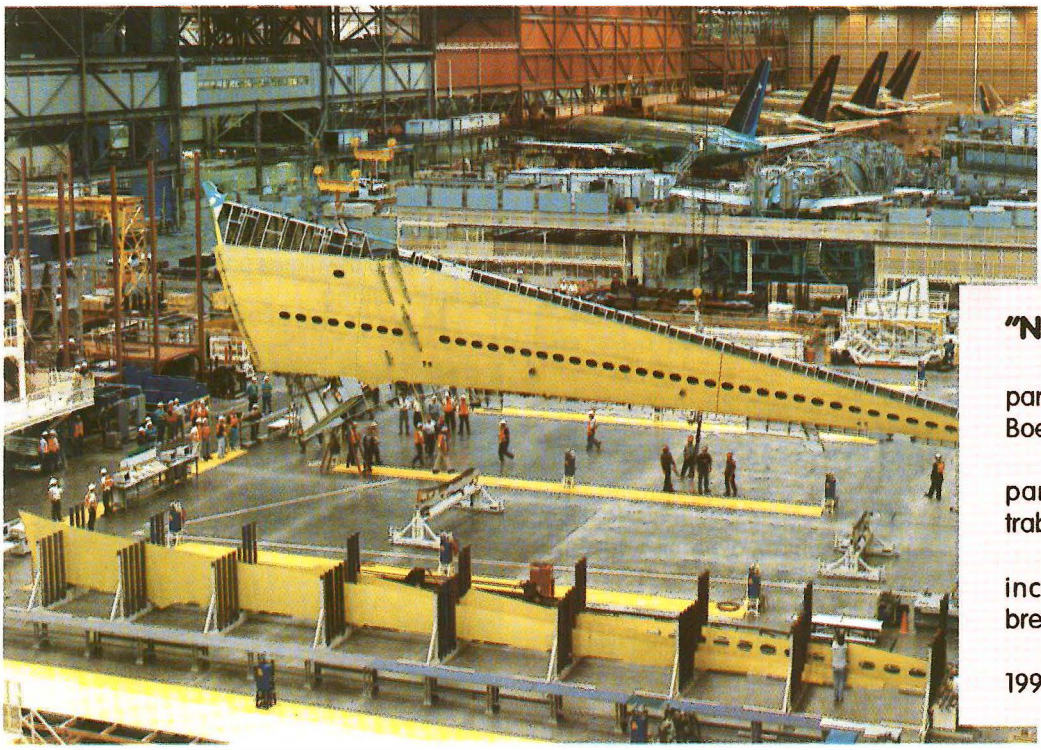
A Candiota Turismo está organizando um exclusivo grupo que irá para a REHA' 93, o maior evento na área de produtos e serviços para deficientes. O Congresso debaterá temas como:

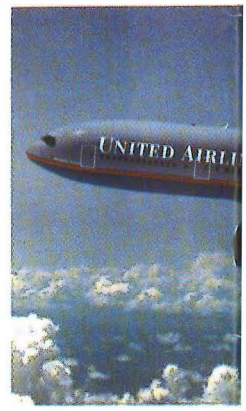
* A transição do deficiente físico da escola para o trabalho;
* Efeitos da Legislação da Saúde sobre os deficientes;
* Liberdade... Para os Deficientes também?
* Vivendo com tecnologia;
* A imagem do Deficiente em Público;
* Discriminação nas relações humanas.

Interessante como aprimoramento para profissionais do setor médico e de trabalho com deficientes, a REHA' 93 também será uma oportunidade para a Candiota Turismo buscar *know-how* para iniciar um atendimento diferenciado para deficientes físicos.

Outras informações, favor contatar com Margareth pelo telefone 224-1234

Obrigado pela colaboração.





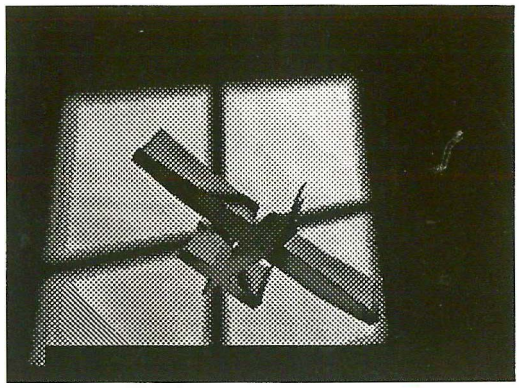
"No ar" a primeira asa do 777

Na foto, a primeira asa produzida para o novo 777 "voando" na fábrica da Boeing em Everett, Washington.

Com suas 14 T, ela está posicionada para permitir que se complete os trabalhos nas áreas externa e interna.

Medindo 27.4m, a seção será incorporada à estrutura central, brevemente.

O 777 sairá da fábrica em maio de 1994.



3°/8° GAv: Esquadrão Puma

Em 09 de setembro último, o Terceiro Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (3°/8° GAv), sediado na Base Aérea dos Afonsos, comemorou o seu 13° aniversário.

A origem do 3°/8° GAv remonta à 1ª ELO (1ª Esquadrilha de Ligação e Observação), que operou em apoio à Força Expedicionária Brasileira na Itália durante a II Guerra Mundial.

Em 19 de julho de 1972, foi criado o 3° EMBRA (Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque), sediado na Base Aérea de Santa Cruz. Com a desativação do EMBRA, criou-se o 3°/8° GAv, com sede na Base Aérea dos Afonsos.

As missões precípuas do 3°/8° GAv são: Busca e Salvamento, Operações Aéreas Especiais e Ligação e Observação.

Dentre as diversas missões por ele realizadas podemos destacar nos últimos anos: a retirada de garimpeiros dos territórios dos índios ianomâmis (1990); o transporte do Papa João Paulo II, em sua visita ao Brasil (1991); o socorro às vítimas das enchentes no Estado de Santa Catarina (1992); o transporte de diversas autoridades durante a realização da ECO-92, e o apoio à vacinação dos índios ianomâmis (1993).

O lema do Esquadrão Puma: "Fiel na Paz e na Guerra"

Boeing congela preços de suprimentos

Em um grande esforço de apoio aos seus clientes, a Boeing decidiu congelar os preços do material de reposição (suprimentos) a níveis do catálogo de 1992 para todas as aeronaves atualmente em produção.

O vice-presidente executivo do Boeing Commercial Airplane Group explicou que as companhias podem encomendar suprimentos a preços de hoje até maio de 1994, e estabelecer os prazos de entrega para 24 meses, ou seja, receber o material em 1996 a preços de 1992.

A Divisão de Serviços ao Cliente da Boeing possui centros de distribuição de suprimentos localizados em Atlanta, Londres, Bruxelas, Cingapura e Seattle.

As novas cores do Boeing 777

Na foto, uma primeira concepção artística do visual do 777 com as cores da United Airlines.

Após sua entrada em serviço a partir de 1995, o Boeing 777 da United transportará entre 300 e 365 passageiros por rotas domésticas e internacionais.

A flexibilidade do interior do 777 permite à United adaptar a aeronave, rapidamente, para atender às variadas demandas do mercado.

A companhia americana encomendou 34 super jatos 777 com 34 opções. O primeiro Boeing 777 será entregue em 15 de maio de 1995.

Boeing oferece o novo 737 X

O Conselho Administrativo da The Boeing Company autorizou o oferecimento ao mercado da nova família de jatos 737X. Essa autorização, no entanto, não se constitui em um programa de lançamento da aeronave, mas um primeiro passo para seu desenvolvimento. Se houver encomendas suficientes para o programa, ele será lançado, e as primeiras entregas se darão em 1997.

O 737 X - um derivativo do 737, o jato mais vendido em toda a história da aviação comercial - apresentará asas maiores e novas turbinas, conferindo-lhe maior alcance e velocidade, com menores índices de ruído e de emissão de poluentes.

Assim como a família de jatos 737-300/400 e 500 de hoje, a família dos 737 X deverá ser oferecida em três tamanhos. Um será semelhante ao 737-500 com 108 assentos. O intermediário deverá ser comparável ao 737-300, e o maior 737 X terá 157 assentos.

Os modelos atuais de 737 continuarão sendo produzidos, enquanto houver demanda.

O ACIDENTE

Pepê vive

Ubirajara Carvalho da Cruz*

O acidente que vitimou Pedro Paulo Guise Carneiro Lopes, o Pepê, no dia cinco de abril de 91, no Japão, reveste-se de profundo significado humano.

O amor que o desportista sentia pela "arte de voar" deu-lhe as conquistas da glória em vida e também na morte.

O sentimento de solidariedade que o seu trágico e fatal salto provocou só poderia materializar-se na circunstância em que aconteceu. Sua compulsão era voar, seu dever era participar, seu destino era deixar uma mensagem... uma mensagem que só o holocausto da sua vida pôde revelar!

Em torno do acidente movimentaram-se os meios diplomáticos. O Ministro-Conselheiro Jadiel Ferreira de Oliveira, da Embaixada do Brasil em Tóquio, recebeu ordens do Ministério das Relações Exteriores, em Brasília, para ajudar no que fosse preciso. A VARIG abriu exceção para transportar o corpo, segundo técnicas médicas não usuais no transporte aéreo deste tipo. Os organizadores do campeonato do qual Pepê participava, buscando ser o bi-campeão nos "vôos livres de asa-delta", não se furtaram aos seus compromissos. Os amigos, lá no Japão, que participavam da mesma festa, compartilhavam, agora, da mesma dor...

Porém, o gesto de maior solidariedade, ressaltando a importância espiritual que o esporte possui em nossas vidas, estava para ser demonstrado aqui no Brasil, pela gente simples, pela gente humilde, pela gente de todas as classes cujo ponto comum era um só: o amor à vida que o próprio Pepê inspirava, através das suas atitudes, gostos e tendências; o amor à vida marcado pelo traço de uma personalidade forte e desprendida.

...E se na sexta-feira Pepê havia "espatifado sua asa-delta" contra um morro lá no Japão, no domingo seguinte, aqui no Brasil, cada pedaço desta "asa" era reconstruído no coração de seus amigos.

O fato que se viu foi a homenagem dos "pilotos de asa-delta" que voaram por Pepê. O céu ficou pleno de asas e o luto da morte foi substituído pelas cores da vida.

Este exemplo, além do conteúdo social que encerra, representado pela interrelação que se estabeleceu em torno da imagem do Pepê desportista, mais do que tudo revelou a saga espiritual que o esporte pode conter. Nas relações de causa e efeito há um fato que pode ser traduzido como essencialmente espiritual, imunizando os homens contra o mesquinho, contra o medo, contra os preconceitos e trazendo à luz um novo descortinar de amor à causa, ao ideal e à vida. Sinal dos tempos: "veja quem tem olhos para ver". Na barraca do Pepê, lá na Barra da Tijuca, alguém escreveu antes que o sol raiasse: **Pepê vive**.

** O autor é Cel. Av.*

1. Aeroporto Guarulhos/Cumbica
2. Rodovia Santos Dumont
3. Pátio Metrô/Itaquera
4. Usina Hidrelétrica de Xingó

CONSTRAN ABRINDO CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO

CONSTRAN

Constran S/A - Construções e Comércio

Av. Dr. Cândido Motta Filho, 183
Jaguaré/São Paulo/SP/Brasil - CEP 05351-000
Fone: (011)268-6154 - Fax: (011)268-7295
Telex: 1181071 CNCC BR

salles

VOCÊ ESTÁ VENDO A MAIS NOVA FROTA DA TAM. ALIÁS, VOCÊ ESTÁ VENDO A MAIS NOVA FROTA DO BRASIL.

Hoje a frota da TAM é composta pelos jatos mais modernos e silenciosos que existem, os F-100. Traduzindo, o jato F-100 quer dizer mais conforto, mais segurança, mais tranqüilidade, decolagens e pousos mais suaves. Pela sua preocupação em manter sua frota sempre atualizada, pelo seu serviço de bordo inesquecível e por muito, muito mais, a TAM é hoje, sem dúvida, a melhor opção para você e seus clientes.

RESERVAS E INFORMAÇÕES TOLL FREE: (0800)123100.

TAM

Um estilo de voar