

REVISTA

AERONÁUTICA

MARÇO - ABRIL - 1980 - N.º 121



REDAÇÃO

Diretor

Murillo Santos
Coronel-Aviador

Redator-Chefe

Gilberto Pacheco Filho
Tenente-Coronel-Aviador

Diretor-Comercial

Hermano Paes Vianna
Tenente-Coronel-Aviador

Redatores

Wilson Jorge de Paula — Cap I Aer, José
dos Telles e Adriana da Penha

Arte e Diagramação

Joaquim Dias Corrêa, Eddie Moyna,
Evilazio P. Filho e Herbert Vianna

Fotografia

Francisco Pereira e Gilberto Pacheco
Filho — Ten Cel Av

Ilustrações

Gerson Miranda Theodoro (Togo Ioruba)

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

Publicidade

Sylvia Maria Aubry Cesário Alvim e Carlos
Alberto Ivanir dos Santos

Colaboradores

Sérgio Burguer — Cel Av, Anaclínio
Valério Alves — Ten Cel Av, Clotilde C.
Tavares e Maria Lúcia Gonçalves Cruz
Ribeiro.

Circulação

Antonio Celente Videira — 1.º Ten I Aer

Secretaria

Maria Auxiliadora dos Santos

Distribuição

Carlos Magno de Vasconcellos

Capa

Arte — Gilberto Pacheco Filho — Ten Cel
Av
Foto e produção — Francisco Pereira
Studio

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 350,00

No Exterior — US\$ 30,00

Número avulso, unicamente vendido na
Redação — Cr\$ 50,00

Composto e Impresso na



EDITORIAL

PASSOS INICIAIS

Um novo exemplar de nossa Revista sai do prelo. A roupagem, embora pareça nova, é confeccionada com o mesmo tecido composto de dedicação, vontade e responsabilidade inspirado nos que nos precederam. Neste número pode-se identificar o esforço de muitos ao inteligente apelo de nosso Presidente, no número anterior, buscando mostrar sua concepção à frente do Clube de Aeronáutica — a nós deveria caber a compreensão e o enquadramento na apresentação da Revista, porta-voz do pensamento comunitário.

Uma amplitude maior de atividades e de idéias busca, sobretudo, o estreitamento das relações e a conseqüente integração entre os variados setores representativos deste vasto segmento da sociedade — a aviação.

Estamos buscando retratar a nossa maneira de ser, refletir o que somos e atingir, em todos os quadrantes, e de forma adequada, "esses homens maravilhosos e suas máquinas voadoras"...

As variadas seções deste número objetivam maior representatividade de tudo o que se correlaciona com a utilização do meio aéreo. Consideramo-los, a todos, portanto, irmãos de ideais. Há os que o atravessam verticalmente, fazendo do espaço seu simples trânsito entre a aeronave e o solo; outros sonham silenciosamente, e, sem que usem qualquer tração, planam suavemente, obtendo vantagens aerodinâmicas; há ainda os que, mais modernamente, aperfeiçoaram os princípios do voo de Ícaro e, pelos céus de São Conrado, deliciam milhares de outros; muitos também preferem comandar seus perfeitos minimodelos e, através da imaginação, sentar-se em "cockpits" hipotéticos; e ainda aqueles outros que, através do perfeccionismo dos detalhes, reproduzem em modelos plásticos, imóveis, toda uma história desta epopéia do homem moderno — a aviação, o mais sublime dos ideais.

Todas estas atividades deverão encontrar em nossa Revista um porta-voz e em nosso Clube a guarida que os incentive e difunda mais amplamente a mentalidade aeronáutica.

Simultaneamente, neste número, registramos, de forma sintética e inteligente, concepções bastante peculiares sobre a Estratégia do Poder Aéreo.

Uma entrevista, primeira de outras semelhantes com outras personalidades de nossa aviação, com o homem bom, humano, modesto e seguro visa, sobretudo, a retratar, mais fielmente ainda, como devem ser as coisas em aviação — claras, simples e objetivas.

Reverenciamos neste bimestre, também, a extraordinária epopéia de nossa Força Aérea em céus da Europa, e curvamo-nos diante de seus heróis, focalizando suave e discretamente a despedida de um deles do serviço ativo da Força Aérea.

A concepção, confecção e apresentação de uma Revista deste porte constituem tremendo desafio a quem "amadoristicamente" absorve tal missão. Assim é que cumprimentamos mui respeitosamente aqueles que nos antecederam, para exaltar-lhes a capacidade, a dedicação e o exemplo que nos legaram nesses seus passos iniciais.

Ao pretender novas dimensões desta Revista, buscamos, sobretudo, que a qualidade e a oportunidade do que sempre foi feito até agora fossem mais ressaltadas e conseqüentemente melhor apreciadas e julgadas.

Veremos, então, aos poucos, como estaremos indo.

Pretendemos interpretar e cumprir o que a Presidência do Clube imaginou, com a sempre respeitável aquiescência e incentivo de toda uma comunidade — "a integração técnica, social e humana de todo o nosso meio aeronáutico".

MURILLO SANTOS
Diretor

AERONÁUTICA

SUMÁRIO

— EDITORIAL

- Passos iniciais — Cel Av Murillo Santos 1

— ENTREVISTA

- AERONÁUTICA entrevista Ten Brig DÉLIO 11

— COLUNAS

- Comida — Esperidião Benevides 5
 — Livros — Bengo Kazavubu 5
 — Modelismo Plástico — Marco A. Vianna 8
 — Música — Hermano Júnior 7
 — Pára-quedismo — Alberto Gomes de Resende 3
 — Volovelismo — Comte Newton L. de Azeredo 3
 — Vôo Livre — De Paula, W.J. 8

— SEÇÕES

- Arquivo — Aviação Militar I 45
 — Contando Estrelas — De Paula — W.J. 55
 — Humor 68
 — Fatos e Gente 71

— REPORTAGEM

- EAPAC — uma realidade em evolução 57
 — Os credos do Terror — H.H.A. Cooper 66

— FICÇÃO

- Missão sem alteração — Hélio A.R. Simas 30

— ESPECIAL

- O último Guerreiro 34
 — O "Comte de La Vaulx" cruzou o Atlântico!
 Maj RR João Maria Monteiro 22
 — Tábua das Leis da desburocratização — Pe Ápio Campos 21

— ESPORTE

- Correr pra quê... Pra que correr?
 Cel Av RR Ricardo Curvello de Mendonça 41

— AEROESPAÇO

- O pensamento Estratégico Brasileiro —
 O Poder Aeroespacial — Ten Brig Ref N.F. Lavenère-Wanderley 62

NOSSA CAPA

Brevets da Força Aérea Brasileira e das quatro empresas de transporte aéreo nacional.

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente Tenente-Brigadeiro-do-Ar RR Sylvio Gomes Pires — **1º Vice-Presidente** Brigadeiro-do-Ar Jorge de Carvalho — **2º Vice-Presidente** Major-Brigadeiro-do-Ar RR Mario Gino Francescutti — **Diretor da CHICAER** Coronel-Aviador RR Francisco Gabriel Xavier de Alcântara — **Departamento de Secretaria** Major-Intendente Jairo José Souza da Silva — **Departamento Jurídico** Coronel-Aviador RR Newton de Góes Orsini de Castro — **Departamento de Relações Públicas** Major-Intendente Jairo José Souza da Silva — **Departamento Social** Tenente-Coronel-Intendente José Pinto Cabral — **Departamento Desportivo** Tenente-Coronel-Aviador Umberto de Campos Carvalho Netto — **Departamento Técnico-Cultural** Coronel-Aviador Murillo Santos — **Departamento de Finanças** Coronel-Intendente Tydio Ramos Figueiredo — **Departamento Administrativo** Coronel-Aviador RR Hélio de Brito Cavalcanti — **Departamento de Facilidades** Tenente-Coronel-Aviador RR Werther Souza Aguiar Temporal — **Departamento Beneficente** Major-Intendente Olavo Delpino de Moraes — **Departamento Patrimonial** Tenente-Coronel-Aviador RR Luiz Alberto de Araujo Cunha — **Departamento Cooperativo** Coronel-Intendente Daniel Ferreira Alves



Entrevista com o Ministro Délio — Pág. 11



Volovelismo — Voar pelo prazer de voar — Pág. 3



EAPAC — Uma realidade em evolução — Pág. 57

VOLOVELISMO

VOAR PELO PRAZER DE VOAR

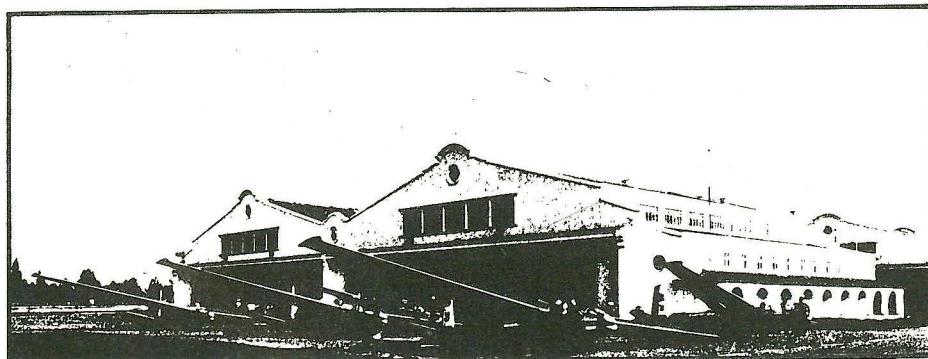
As atividades desportivas do voo a vela neste País, compreendendo campeonatos, torneios e competições, são coordenadas e dirigidas pela ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO A VELA (ABVV), entidade filiada ao Conselho Nacional de Desportos (CND) que colabora com o Departamento de Aviação Civil.

Os aeroclubes de voo a vela, atual denominação dos antigos clubes de planadores, estão distribuídos nos estados de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Distrito Federal, totalizando quase 90 planadores entre nacionais e estrangeiros, cujas operações são controladas pelos diversos "SERAC" do Ministério da Aeronáutica. As escolas de pilotagem dos aeroclubes ao longo desses anos vêm contribuindo para a formação de pilotos, sendo que alguns prestam serviço nas linhas comerciais, muitos são pilotos civis e a parcela maior constitui um grupo de entusiasmados "volovelistas" que desfrutam, nas horas de lazer, o mundo de paz, silêncio e liberdade.

Integrando a rede aerodesportiva funciona regularmente, desde

1976, em Pirassununga, na Academia da Força Aérea, um Clube de Voo a Vela, dirigido com muito entusiasmo e zelo pelos cadetes-do-ar e cujo lema é "VOAR PELO PRAZER DE VOAR". No último campeonato brasileiro, a representação desse clube conquistou a 2ª colocação na classe "B". Num futuro próximo, nos céus deste País existirão muitos planadores pilotados pelos Oficiais-Aviadores, a exemplo do que existe em vários outros países onde essa atividade é mais popular. As agremiações do voo a vela apresentam um alto índice de segurança nas operações de voo, com um reduzido número de acidentes, em contraste com o aumento nas horas voadas atualmente, decorrente do crescimento da frota de aeronaves distribuídas pelo DAC na última década, por exemplo os Blanik (importados) e "Quero Quero" da indústria nacional. Um aspecto a considerar na segurança de voo: os urubus, que se constituem num perigo para o avião, são considerados eficientes colaboradores dos volovelistas, porque ajudam a localizar as térmicas, quando evoluem com suas asas imóveis.

Qualquer jovem, a partir dos 16



Planadores do Clube de Voo a Vela da AFA

PÁRA-QUEDISMO

ONDE VOCÊ SENTE A LIBERDADE DE VOAR

A história das realizações humanas ilustra o onipresente desejo do homem, de transcender os limites provisórios de sua condição de moral e de se aproximar da magnificência divina. Um dos arquetipos mais antigos é o do homem-pássaro, "Ícaro", que, graças à sua audácia e astúcia, consegue alcançar as regiões estelares reservadas aos Deuses, e por isto foi punido e precipitado novamente no vazio de sua ambição. Os pára-quedistas são os modernos homens-pássaros que aprenderam a lição de "Ícaro". Eles sabem que podem experimentar a estonteante sensação de não ter amarras, fronteiras, leis, limite algum, e aproximaram-se do ideal divino, mas apenas por um pequeno lapso de tempo, uma pequena eternidade, antes de recolocarem os pés no chão.

Já no século XVI, Leonardo da Vinci fazia referência ao pára-quedas. Mas, foi apenas em 1940 que o Brasil teve maior contato com o pára-quedismo, através do francês-marroquino Charles Astor, que formou os primeiros pára-quedistas brasileiros, no Aeroclube de São Paulo.

De lá para cá, muita coisa mudou e, gradativamente, o pára-quedismo vai-se firmando no cenário esportivo brasileiro. Saltando de altura de até 4 000 metros, para abrir seu pára-quedas a 750 metros do solo, o pára-quedista experimenta uma sensação incrível de liberdade durante sua queda livre, pois com o pára-quedas dobrado às suas costas, ele realmen-

PÁRA-QUEDISMO

te voa, manobrando seu corpo de acordo com sua vontade, chegando a atingir velocidades de até 250 km/h, quando o abre e experimenta uma nova sensação: o planeio seguro e sereno até o solo.

O homem faz do espaço seu meio-ambiente, como os pássaros. Atualmente os pára-quedas dividem-se em dois grandes grupos: os redondos e os quadrados, sendo estes últimos os mais modernos. Entre os redondos convencionais, temos alguns de bom desempenho como o Papilon e o Para-Commander. Já o Strato-Cloude, o Strato-Star, o Crusair, o Para-Foil e o

Merlim, entre outros tipos de quadrado, realizam performances que excedem em muito às dos convencionais. Como em todos os esportes, existem vários tipos de competições no pára-quedismo: precisão de aterragem (individual e grupo), tem por objetivo atingir um disco de 10 cm de diâmetro; estilo, o pára-quedista realiza curvas e "loopings"; trabalho relativo, que consiste na formação de figuras geométricas formadas por vários pára-quedistas.

Por concentrar o maior número de atletas, o Rio de Janeiro tem revelado muitos campeões, inclusive internacionais. No mundial de 1971, por exemplo, Everton ficou em 1.º lugar em precisão individual e, no Pan-americano de 1975, o campeão nessa modalidade foi

Monte Santo. Mais recente, no Campeonato Sul-americano de 1979, a equipe brasileira, formada por Carneiro, Fonseca, Bueno e França, conquistou o 1.º lugar em trabalho relativo. No Campeonato

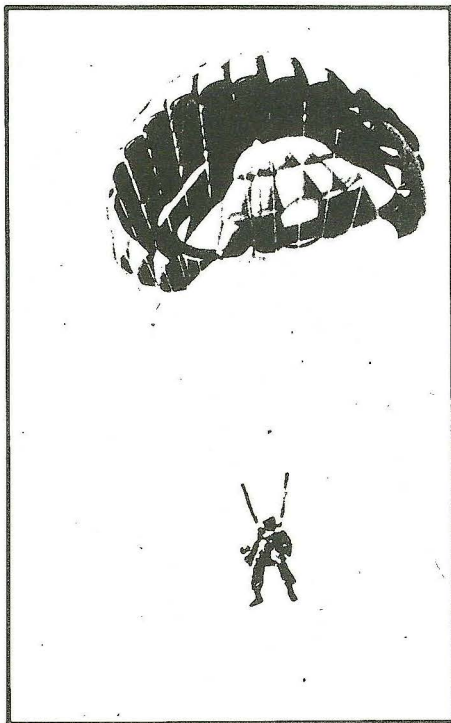
Brasileiro de 1979, o Rio de Janeiro ficou com os primeiros lugares em precisão individual e grupo, e em estilo.

A Federação de Pára-quedismo do Rio de Janeiro — FEPARJ — com sua sede na Av. Ernani Cardoso 58, Grupo 304, em Cascadura, encontra-se atualmente em franca atividade, com um calendário vasto a cumprir no ano de 1980. Todos os Clubes a ela

filiados, espalhados por todo o estado, estão em condições de realizarem cursos de formação de pára-quedistas. Os cursos de formação e torneios realizados pelos Clubes são rigorosamente controlados e fiscalizados pela FEPARJ, o que dá uma boa formação, grande preparo, muita técnica aos novos pára-quedistas e grandes exibições em demonstrações que realizam por todo o Brasil.

No curso de formação, o futuro pára-quedista recebe aulas teóricas de navegação, noção de vento, lançamento, prática de aterragem, emergência e posições do corpo no espaço. O pára-quedista aprende então a dominar seu corpo no ar, a mover-se no espaço e finalmente a voar.

Texto: Alberto Gomes de Resende



VOLOVELISMO

anos, pode-se iniciar nesse esporte; para isso é necessário submeter-se à inspeção médica no Centro de Medicina Aeroespacial no Rio de Janeiro, ou ser apresentado a um médico credenciado pelo MAer. Uma vez aprovado, ingressará no quadro social e a seguir será matriculado na escola de pilotagem, quando então passa a voar. Aprovado nas matérias teóricas do exame final — navegação estimada, regulamentos, teoria de voo, meteorologia — satisfaz as exigências para solar, dia de grande emoção na carreira de qualquer piloto e o início de variadas experiências em contato com a natureza, em vôos ao sabor das correntes de ar que se formam no solo (térmicas) ou a sotavento das cadeiras montanhosas (colina).

Depois de completar um número de horas prefixado, será examinado por um instrutor credenciado pelo DAC, obtendo assim o brevê de piloto civil (planador). Conquistada, assim, uma importante qualificação que o dispensa da prestação do serviço militar e o inclui na Reserva da Aeronáutica.

O piloto de planador poderá inscrever-se no curso de avião, necessitando de um número reduzido de horas; com isso se habilitará, mais tarde, ao reboque de planadores.

No volovelismo, o praticante poderá conciliar atividades em comum — planando ou rebocando — tornar-se instrutor ou competir nos diversos campeonatos constantes do calendário da ABVV. Na verdade, os adeptos desse esporte vivem nesta "Terra dos Homens" o lema de Saint-Exupéry — "o homem só respira livremente se partilha com outros um ideal desinteressado e comum".

Texto: Comte Newton Lemos de Azeredo.

LIVROS

BATTLE OVER BRITAIN É UM LIVRO MUITO IMPORTANTE PARA AQUELES QUE SE INTERESSAM PELAS COISAS DA AVIAÇÃO

BATTLE OVER BRITAIN, Francis K. Mason; edições DOUBLEDAY E COMPANY, INC GARDEN CITY NEW YORK. Publicado na Inglaterra, por Mc Whirter Twins Ltd. 24 Upper brook Street, London, 1969, 636 páginas, \$ 14.95.

Sábado, 17 de agosto de 1940

"Os últimos oito dias custaram ao Comando da Caça a vida de setenta e oito pilotos, e outros vinte e sete foram severamente feridos. Destes, mais de sessenta por cento eram pilotos experientes, cujos lugares nos esquadrões seriam ocupados por jovens recém-treinados em curso abreviado de vôo na Unidade de Treinamento Operacional (OTU) e sem nenhuma experiência anterior de combate. O mais inquietante era que a OTU sozinha não conseguia acompanhar as necessidades do Comando de Caça na formação das novas unidades a serem criadas. É bem verdade que quatro esquadrões constituídos de pilotos e Tchecos poderiam ser formados, mas isto determinaria a necessidade de a RAF fornecer pessoal para as posições-chaves, ocasionando ainda, nestas unidades, a duplicação de comandante e operações, causando um adicional esforço às já cansadas reservas de Dowding".

DOWDING — GENERAL (TRÊS ESTRELAS) SIR HUGH DOWDING A.O.C. — in — C

BATTLE OVER BRITAIN é um livro muito importante para aqueles que se interessam pelas coisas

da aviação. Relata as batalhas aéreas ocorridas sobre a Grã-Bretanha em 1917 — 1918, o dia-a-dia (1 de julho de 1946 — 31 de outubro de 1946) da Batalha da Inglaterra e a preparação das forças aéreas no intervalo entre os dois conflitos.

É mais um livro de consulta do que propriamente de leitura corrida.

No seu corpo principal, narra detalhadamente os acontecimentos diários da batalha com grande riqueza de detalhes, completando com anotações estatísticas oficiais, tais como: número de aeronaves abatidas de ambos os lados, com relato sumário do evento, esquadrão e tipo de aeronave, situação física da tripulação e condições finais do avião.

Inclui, também, a ordem de Batalha Aérea do Comando de Caça da RAF e da LUFTWAFFE.

Nos Apêndix lista:

1 — Todo o pessoal de vôo engajado no Comando de Caça da RAF, no período de 31 de julho a 31 de outubro de 1940, com nome, posto, condição operacional, esquadrão, aviões abatidos, se morto ou se sobreviveu à batalha e finalmente nacionalidade.

2 — Pessoal da LUFTWAFFE participante das batalhas.

3 — Aeronaves envolvidas de ambos os lados. Descrição histórica do desenvolvimento do projeto até entrada em serviço. Dados técnicos acompanhados de ilustração a cores em 5 vistas.

4 — Produção e disponibili-

COMIDA

O AMBIENTE É POBRE, MAS A COMIDA É DIVINA!

Parece até gozação ou vingança.

Um dia você está pererecando antes da decolagem, ali pela sala de tráfego, despacho, pátio de manobra ou qualquer outro lugar do mundo nada encantado dos bastidores do aeroporto, quando pinta ele. Ele é aquele cara que todos nós encontramos antes da decolagem, aqui ou em qualquer lugar do mundo e que está sempre por dentro de tudo. O diálogo é clássico:

— Ôi! Como vai? Há quanto tempo não nos encontramos! Você está-se escondendo onde?

— Eu? Ando por aí, voando muito (ou pouco, depende do saco para a resposta).

— Tás indo p'ra onde?

— Ah! Vou p'ra Quibobró da Jaqueta.

A escala anda apertada. Não dá p'ra escolher.

— Quibobró? Acabei de chegar de lá. Vais pernoitar?

— Vou!

— Então bicho, não pode deixar de ir a um restaurante sensacional. Ainda não está muito conhecido, por isto é que tem uma comida que é um negócio; você vai gostar.

Dado o nome; direção; mapa feito; recomendação ao Mário, o dono; e Ceará, o garçon de fé, lá se vai o nosso chapa alegre e satisfeito com mais este serviço público prestado.

Vários pousos, embarques e desembarques; depois chegamos ao local de pernoite.

Aí, como estamos ainda em boa forma e não naquela de pro-

COMIDA

curar a farmácia mais próxima, estômago colado as costas por ter passado o dia inteiro sem comer, com a dor do vazio e não da fome, lembramo-nos da recomendação gastronômica. P'ra quem passou o dia refugando o lanche frio, que é uma fria, ou o eterno filé com ervilhas ou galinha com arroz de passas trazido pela comissária em horário atravessado, até que a idéia de comer não soa mal. Nem o fato de estarmos a quilômetros de distância do oceano ou de que o rio mais próximo está no país vizinho nos alerta sobre o nome da casa de pasto — "O PEIXÃO VIENENSE" — que nos foi recomendada.

Banho tomado, ânimo refeito, descemos do apartamento.

Na portaria do hotel, indaga-se daqui e dali, e, claro, ninguém conhece o diabo do restaurante.

A cidade, por outro lado, não oferece nenhuma opção em matéria de comida. E para não cair no maldito churrasco rodízio ou filé com fritas, insistimos. Lá vamos nós em busca do maravilhoso templo da gastronomia, conforme recomendação feita há dez horas atrás.

No primeiro táxi, o comandante do intemorato fusca, após receber o planejamento da viagem, olha-nos com aquele sorriso maroto com que todo chofer de táxi olha para o tipo diferente dos passageiros costumeiros. E lá vamos nós com a certeza de já estarmos sendo "garfados na corrida".

Depois de prolongada etapa e vários cruzeiros a menos na carteira, chegamos ao local com sensação de que, sem Doppler, INS, ou outro equipamento de navegação, jamais voltaremos ao hotel, que, para vergonha nossa e desmoralização do experimentado navegador que pensávamos que fôssemos, estava a apenas três

quadras de distância, como constatamos na volta.

"Voilà", como dizem os franceses. Aqui estamos. Casa velha, mesas de pinho, toalhas (oh horror) de plástico, garçom mal-encontrado, ar pesado. A vontade é de se mandar dali, mas lembramos:

— O ambiente é pobre, mas não se impressione; a comida é divina. Sentamos. Meio desassuntado aparece o garçom.

Por que será que todo peixe de rio é tucunaré e de mar badejo, em todos os restaurantes, de norte a sul? A pergunta fica sem resposta.

A falta de criatividade no cardápio, que não existia, chega às raias da indigência. Trava-se, então, o seguinte diálogo:

— O que é que tem p'ra se comer?

— Peixe

— Peixe?

— É, peixe.

— Peixe como?

— Peixe frito, escabeche, caldeirada e só.

— Qual o peixe? (pergunta imbecil)

— Tucunaré. (é claro)

— O que acompanha?

— Farofa e arroz.

— Cerveja?

— Qual é a que o senhor quer?

— Antártica

— Esta não tem!

— Então, traz qualquer uma.

O peixe vem razoavelmente frito e em pouca quantidade. O arroz, à moda do norte e nordeste, está frio, e com a característica do "sempre unidos venceremos". A farofa não dá pra fazer. De farinha grossa e grãos duros lembra que dentista está custando uma nota. Por falar em nota, a nota é uma nota.

Chateados, cansados e mal comidos, voltamos ao hotel, a três quadras de distância.

LIVROS

dade dos aviões mais importantes usados no período.

5 — *Emblemas das unidades da LUFTWAFFE.*

6 — *Uniformes e insígnias da RAF e LUFTWAFFE.*

7 — *Miscelânea, incluindo análise do serviço de informações alemão sobre a RAF em comparação com a LUFTWAFFE; efeito dos bombardeios alemães; militares ingleses condecorados e o motivo; defesas terrestres; localizações das estações de radar inglesas e finalmente extensa bibliografia utilizada.*

(AIR OFFICE COMAND — IN — CHIEF) — *Comando de Caça da RAF*

THE MIGHTY EIGHTH, Roger A. Freeman, Macdonald — London — 311 páginas — L 3,75

Outro livro importante para os aficionados da história da aviação militar ou dos estudiosos do emprego estratégico da força aérea.

The Mighty Eighth, em suas páginas de tamanho duplo, narra a atuação da Oitava Força Aérea no teatro europeu, durante a II Grande Guerra, que se tornou conhecida pelo emprego maciço da aviação de bombardeio em reides diurnos sobre a Alemanha. Seu equipamento mais famoso foram as Fortalezas Boeing B 17, apesar de contar com maior número de Liberator B 24.

Os capítulos dedicados à aviação de caça esgotam o assunto. O emprego das aeronaves Mustang P-51, Thunderbolt P-47, Lightning P-38 e Spitfire usado com insígnia americana é bem detalhado e fortemente ilustrado.

LIVROS

Vários anexos, com dados estatísticos e "vistas aéreas" das aeronaves empregadas com as pinturas e insígnias dos vários esquadrões do efetivo da Oitava Força Aérea compõem essa obra de leitura fascinante.

SENTA A PUA! Rui Moreira Lima
— Biblioteca do Exército Editora
— 451 pág. Cr\$ 210,00



"Esta história da participação da FAB na Campanha da Itália extrapola os limites propostos pelo autor — que acabou escrevendo a história da própria Aviação de Caça no Brasil. Este livro será, sem dúvida, leitura obrigatória de todas as novas gerações de caçadores brasileiros".

(Brig Nero Moura, Comandante do 1º Grupo de Caça na Itália).

Gostoso de ler. Certamente agradará, não apenas aos interessados e aficionados pela aviação. Tratamento literário em linguagem direta, humana coloquial, dispensado pelo autor, faz com que coloquemos a obra entre as mais recomendadas no gênero.

Bengo Kazavubu

COMIDA

Muitos pousos, embarques e desembarques após retornarmos à base. Imersos em profundos pensamentos andando em direção ao estacionamento, somos chamados à realidade pelo seguinte papo:

— Oi! Como vai? Tás vindo daonde?

— Estou vindo de Quibobró. Acabei de pousar.

— Quibobró? Estou indo pra lá.

— Vai pernoitar?

— Vou.

— Puxa! Lá em Quibobró tem um restaurante novo, sensacional!

— Bla Bla Bla! Blabla bla!

Acho que é assim que começam as lendas!

Agora uma dica séria. Quem for a Salvador e quiser travar um embate com a culinária baiana, sem tremendas surpresas no outro dia, o endereço é o Bar Gasso que fica próximo ao Centro de Convenções, na Pituba.

Mas atenção, a entrada, que é composta de crustáceo — camarão frito, lagosta, pitu, casquinha de siri — deve ser pedida para metade dos comensais, para não tirar o apetite.

Se a ordem é manear na entrada, a sugestão também é válida para a cerveja ou outros acompanhamentos. A razão é que os pratos da culinária baiana são de elaboração demorada e haja paciência...

Para quem tem pressa, o local não é indicado. E nem para aqueles que não gostam de comida no azeite (dendê) e com leite de coco.

Outro informe, o restaurante não é nada barato, mas vale a pena a experiência.

Esperidião Benevides

MÚSICA

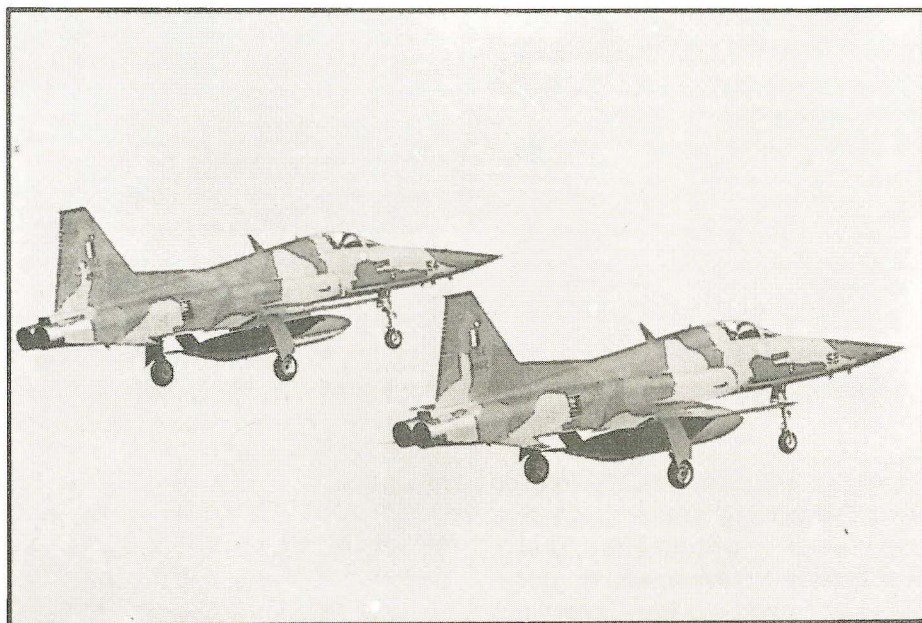
Egberto Gismonti pode ser considerado um nome singular na música popular brasileira. Com uma austera formação clássica, que inclui até cursos de composição em Paris, Egberto começa a ser conhecido pelo público brasileiro nos idos de 68, quando apresentava a música O SONHO no Festival Internacional da Canção. De lá para cá muita coisa mudou na sua carreira. Inicialmente, um músico considerado difícil (isto é, não vende), hoje, talvez um dos mais importantes músicos do mundo, reconhecido e aclamado pelas mais diversas platéias e críticos, como a americana, a europeia e a japonesa. Podemos falar em marcos na carreira desse virtuoso pianista-violonista-flautista: o lançamento do LP Academias de Danças (nome do grupo que até hoje o acompanha), em 1974, fez suas vendas aumentarem vertiginosamente; o lançamento do LP Dança das Cabeças (pelo selo alemão ECM), uma obra-prima que mereceu a atenção e os prêmios dos melhores críticos de Jazz do mundo; e, finalmente, sua viagem e concerto no Xingu, que trouxeram uma influência "filosófica" indígena importantíssima para a sua música (podemos percebê-la nos discos Nó Caipira e Sol do Meio-Dia).

O lançamento do disco Circense (Maio-80) mostra-nos um compositor seguro e harmonioso, um instrumentista com uma técnica estupenda; estágios que foram atingidos em uma trajetória corrente e sempre progressiva. Nas palavras do próprio Egberto, este é um de seus mais brilhantes trabalhos. Podemos destacar as faixas Cego Aderaldo, composição nordestino-indiana, em que o violão do Egberto duela com o violino de L. Shankar (sobrinho do Ravi Shankar) e Palhaço, composição de um lirismo impressionante.

Hermano Junior

MODELISMO PLÁSTICO

RECONHECIDO COMO EXCELENTE TERAPÊUTICA OCUPACIONAL, O PRAZER DE MONTAR "AVIÕEZINHOS" PODERÁ PROPORCIONAR HORAS AGRADÁVEIS...



Um F-5E Tiger II, camuflado nas cores do 1.º Grupo de Caça de Santa Cruz, estacionado ao lado de um P-47, utilizado pelo Brasil na Itália, também pelo 1.º Grupo de Caça!... Impossível, dirão os que se lembram da campanha brilhante dos P-47 na Itália. Os P-47 não são mais utilizados na FAB desde 1953 e nesta época nem se pensava nos F-5E.

Este fato, realmente estranho, poderá ser esclarecido se for dito que os dois aviões estão colocados em uma vitrina e na realidade são dois modelos em escala e réplicas perfeitas dos aviões reais. Ao lado deles poderá estar um "Spad" ou um "Fokker D VII", biplanos da 1.ª Guerra Mundial ou quem sabe um "Spitfire" ou "Mes-

serschmitt" muito falados durante a 2.ª Guerra Mundial.

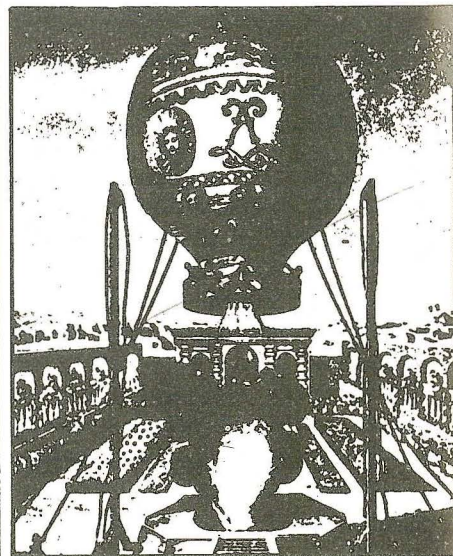
Considerando-se o "Stress" da vida nas grandes cidades ou a informação absorvida pelas pessoas passivamente através da televisão, o que contribui para a falta de diálogo nos lares, podemos dizer que o modelismo, e em especial, em nosso caso, o modelismo plástico, tem uma grande contribuição a dar para tornar mais agradáveis as nossas horas de lazer. Reconhecido como excelente terapêutica ocupacional, o prazer de montar "aviõezinhos", "carrinhos", etc. poderá proporcionar-lhe horas agradáveis com seu filho, sua filha, sua esposa, etc.

Há uma grande variedade de modelos à venda no comércio, não

VÔO LIVRE

DENTRO DA GENTE, O ÍCARO PERMANECE ÁVIDO, ESFREGANDO AS MÃOS...

Voar não é apenas com os pássaros. Pelo menos, desde Santos-Dumont. O Ícaro que reside na gente (Freud explica?) se realizou no campo de Bagatelle, no início do século. No entanto, os primeiros caminhos trilhados pelos discípulos do inventor do "14 Bis" pressagiavam uma sofisticação da máquina de voar. E ocorreu de tal forma, que o "voador" acabou transformando-se num técnico cada vez mais altamente especializado e menos "curtidor". O homem descobriu que suas asas de metal estavam longe de comparar-se a penas e seu fôlego precisava de muito petróleo, raro e caro.



Depois que o engenheiro italiano Francis Rogallo inventou a Asa Delta, a situação em relação aos pássaros entrou numa outra.

Aí o cara começa com mil elucubrações: "Passageiro... jato lu-

MODELISMO PLÁSTICO

só em casas especializadas no "hobby", assim como em papelerias e lojas de brinquedos. Você poderá escolher o modelo de acordo com as suas preferências por aviões, carros, navios, motos, bonecos e muitas variações dentro de cada um destes tipos. Assim é que você poderá ser atraído pelos biplanos do início da aviação, mas seu filho poderá gostar de jatos modernos. Neste caso é melhor comprar os dois modelos e montá-los juntos. Para o iniciante é extremamente simples. As instruções de montagem são sempre muito detalhadas e à prova de erro. Você poderá montar o seu "Kit" apenas com as instruções e um tubo de cola. Caso você deseje expandir mais o seu prazer e caprichar o seu modelo, deverá possuir uma pequena faca ou gilete para cortes e raspagens, um pedaço de lixa fina para aparar uma ou outra rebarba do plástico e um pincel para aquele acabamento final. O tempo a dedicar à montagem é uma opção sua. Existem verdadeiras obras de arte de capricho que foram montadas ao longo de vários anos.

Ao adquirir seu modelo, não se confunda com a escala anunciada na caixa. Esta escala indica a proporção pela qual o seu modelo foi reduzido em relação ao objeto real. Assim, um centímetro em um modelo de carro na escala 1/32 corresponde a 32 centímetros do carro em tamanho real. A escala mais comum no caso de aviões é a 1/72, mas existem também "Kits" nas escalas 1/144, 1/48, 1/32 e até 1/24. Quanto menor a escala, maior será o tamanho do modelo no término da montagem; por isso, prepare o espaço para exibir seu modelo aos seus amigos, de acordo com a escala do "Kit" adquirido.

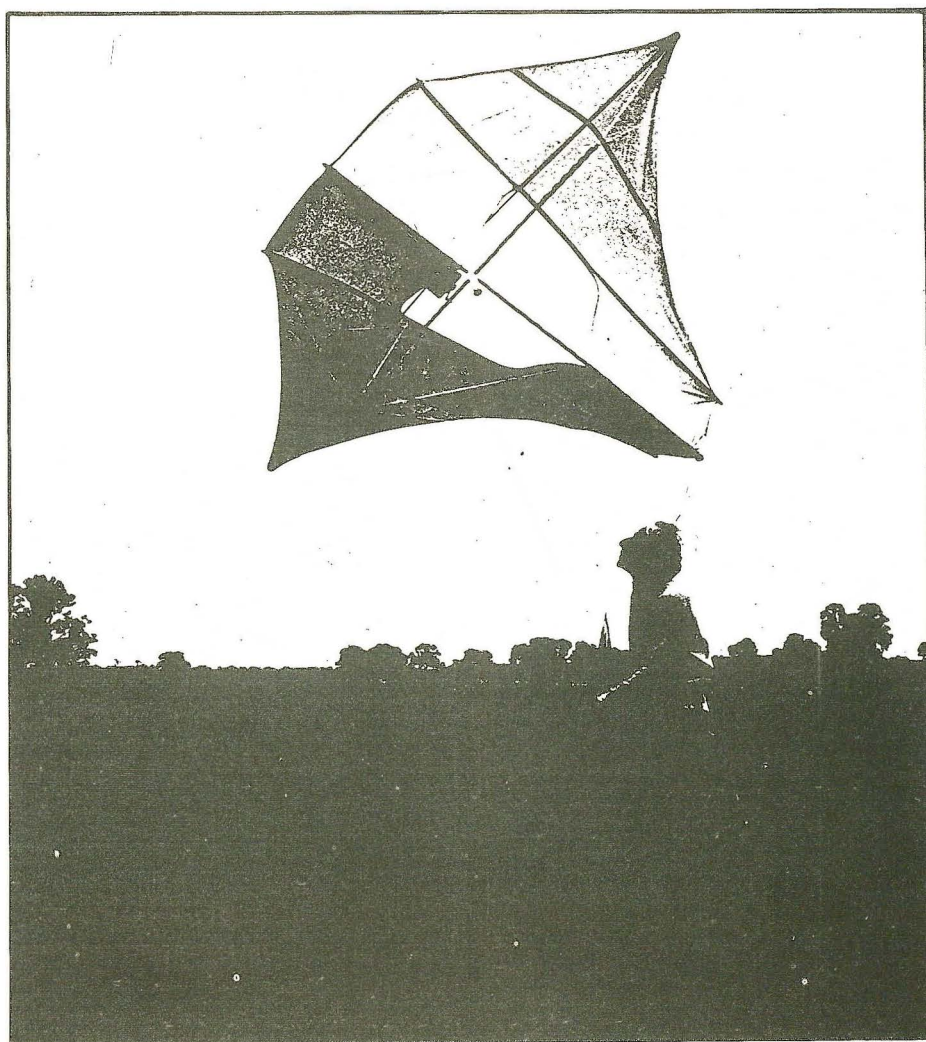
O modelismo poderá ser utilizado, também, para satisfazer

VÔO LIVRE

xuoso... viajando com uma porção de gente... levando aquele papo descontraído, sem ao menos olhar pela janelinha... saboreando "uisquinho"... é... realmente a tal "sensação de voar" já não tem nada a ver.

Dentro da gente, o Ícaro permanece ávido, esfregando as mãos. Por isso mesmo o Vôo Livre chegou, viu e venceu. Aquele desejo louco de voar — que não dá pra segurar, na base do "Explode Coração" — de sair por aí feito num sonho, solto no ar, encontra sua realização quando se decola da Pedra Bonita (RJ) ou dum outro lugar maneiro deste imenso País de aeronautas.

Pra se chegar a ser um Homem-pipa, todavia, enfrenta-se uma barra. O "louco por voar" — se for no Rio — começa a adestrar-se com um instrutor do Rio Clube ou da ABVL (Associação Brasileira de Vôo Livre), levando mil tombos no Morro do Assalto, em Jacarepaguá. Levanta o bico! Tira a mão da barra! Deixa estolar, agora! E tome aquela de carregar a asa nas costas, morro acima — ela pesa pouco mais de 20 kg. Nessa fase o "louco" inicia a corrida para o salto a partir de uns vinte metros; tenta pilotar um "bacalhau" (asa sem grandes recursos técnicos, aconselhada para os principiantes) e experimenta até como "arborizar"



VÔO LIVRE

(pousar numa árvore, como emergência, se não der pra chegar noutra lugar).

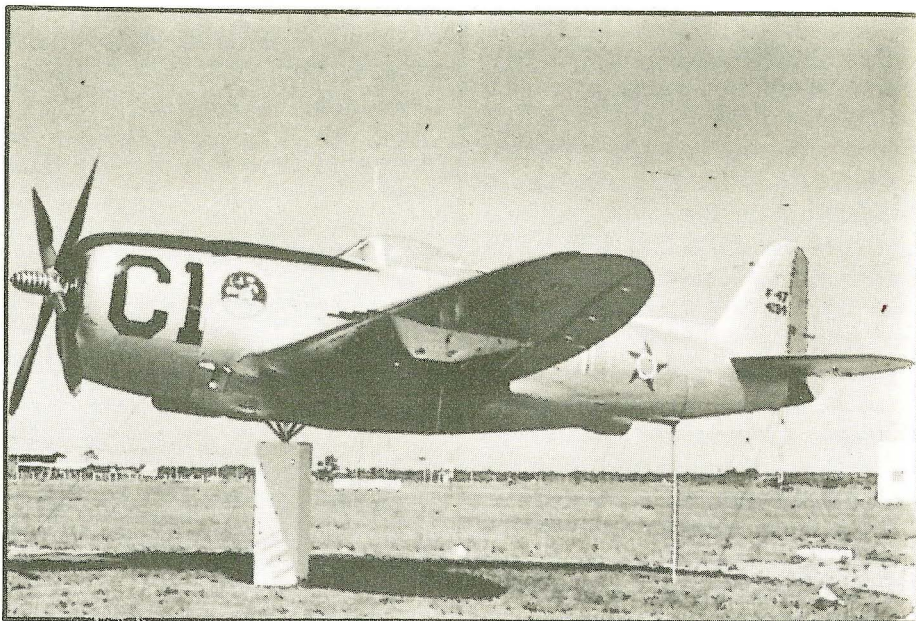
O termo "bacalhau" pegou por causa do Antero — um português que transava Vôo Livre (RJ) e na decolagem da rampa gritava: "Sai da frente, que lá vou eu com meu bacalhau!"

Passada essa fase, vem o estágio na Grotta Funda (130 m), um mínimo de quatro vôos observados e finalmente o "louco" está pronto pra saltar do Pepino (da rampa da Pedra Bonita, a 500 m para a Praia do Pepino). Em seguida, são feitos mais quatro saltos checados pelo pessoal da ABVL. Se tudo sair "beleza", o "louco" é considerado "solo" — se bem que no Brasil quase não existam asas únicas para instrutor e aluno (duplo trapézio). Desta forma a expressão "solo" significa mais "vai em frente que o mundo é todo teu!" Isso não quer dizer que o tratamento dos cursos não seja sério ou que a coisa funcione na base do jeitinho tupiniquim. Ocorre que, no meio dos Homens-pipas, surgem uns indivíduos geniais e, de repente, a gente descobre que o Jairo de Oliveira (Diretor Técnico do Rio Clube) desenvolveu até um simulador de vôo, no que vem sendo imitado por franceses e suíços.

Atualmente, só no Rio de Janeiro, existem mais de seiscentos aficionados — e no Brasil todo, por volta de mil e trezentos — desse emocionante esporte que, segundo os praticantes, "não faz a gente se sentir pássaro, mas descobrir toda a dimensão do corpo e, através dessa experiência, encarar o mundo da gente com um jeito mais humano."

DE PAULA, W J

MODELISMO PLÁSTICO



seus desejos de possuir miniaturas de coisas que você normalmente não poderia ter, como um carro Ferrari ou um avião P-47 Thunderbolt, que foi usado pela FAB na Itália, ou uma bela caravela antiga para ocupar aquele espaço vazio na sala do seu apartamento.

Mas nem sempre foi tão simples assim. A construção de modelos teve um grande impulso durante a 2ª Guerra Mundial, pela necessidade que havia de modelos de aviões e navios para treinamentos de reconhecimento entre amigos e inimigos. Milhares de modelos foram construídos, principalmente em madeira, e eram todos bem rudimentares, com ênfase maior na silhueta e não no detalhe. Com o término da guerra e o desenvolvimento do plástico, apareceram os primeiros modelos plásticos oferecidos comercialmente, mas ainda sem qualidade e sem uma escala definida. De lá para cá o desenvolvimento da tecnologia permitiu a oferta dos belos modelos que podemos adquirir hoje, com um nível de detalhe es-

pantoso, contendo peças cromadas, coloridas etc.

A montagem de modelos pode constituir-se em uma opção válida para as suas horas de folga.

Para você haverá os benefícios de uma atividade relaxante que o fará esquecer os problemas do dia-a-dia. É, também, uma grande oportunidade de um trabalho construtivo junto com outros membros de sua família, além de outras vantagens como o desenvolvimento da habilidade manual, principalmente das crianças, o conhecimento de novos fatos através da história do objeto nela representado pelo seu modelo e muitas outras coisas divertidas que você irá descobrindo após a colagem das principais peças. Portanto, adquira seu modelo preferido e, no próximo fim-de-semana, "esqueça" de colocar gasolina no carro e descubra as delícias deste "hobby".

Marco A. Vianna

AERONÁUTICA ENTREVISTA Ten Brig **DÉLIO**

Uma conversa, franca e informal, com o Ministro da Aeronáutica, sobre sua carreira militar

O bom humor é uma das características mais marcantes da sua personalidade. Uma outra é a capacidade nata de colocar o interlocutor à vontade, como se o conhecesse há séculos.

Este senhor de óculos de aros finos, nascido num 23 de novembro, na cidade do Rio de Janeiro, filho do Coronel Leopoldo Jardim de Mattos e Dona Amélia Jardim de Mattos, ingressou na vida militar a 12 de abril de 1935. Declarado Aspirante a 22 de novembro de 1937 e promovido a Oficial Superior em outubro de 1950, alcançou o último posto da carreira na ativa em março de 1974. Tem em seus assentamentos duas campanhas: Atlântico Sul, no período 1943/1945, e I Grupo de Caça, como complemento do efetivo em 1945. Foi Comandante do 2º Gru-

po de Caça, do 2º Grupo de Transporte, do 6º Grupo de Aviação, da Base Aérea dos Afonsos, da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria, do IV Comando Aéreo Regional, do Comando Geral do Ar, Subchefe do Gabinete Militar da Presidência da República, Adido Aeronáutico em Paris, Diretor de Documentação e Histórico da Aeronáutica, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica e Ministro do Superior Tribunal Militar. Possui, além de todos os cursos militares necessários à carreira de Oficial-Aviador, o de Piloto de Caça nos Estados Unidos da América. Portador de mais de uma dezena de condecorações nacionais, foi agraciado, também, com as seguintes comendas: Medalha da Ordem do Mérito Militar do Paraguai, da Legião de Honra da Fran-

ça, do Mérito "Ten Carlos Meyer Baldo" da Venezuela, sendo Piloto Honoris Causa da Força Aérea Paraguaia e Membro Honorário da Força Aérea Equatoriana.

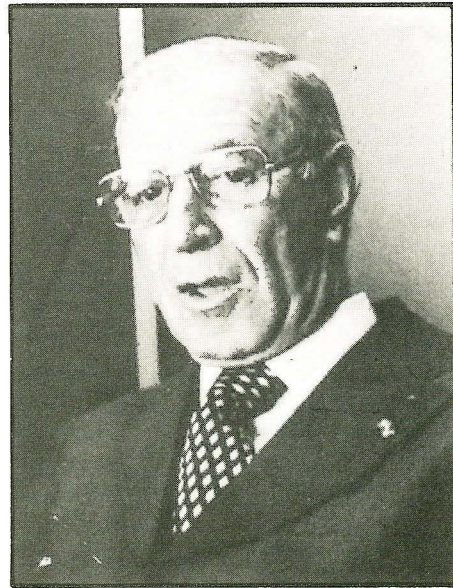
Sua alma perenemente voltada para o humor acabou por inseri-lo entre as figuras lendárias e constantes do próprio folclore aeronáutico. As passagens que lhe atribuem — nem todas certamente verídicas — são recebidas com um sorriso, como se estivesse assumindo a autoria. Por exemplo, contam que, quando Tenente-Coronel, servindo numa Unidade Aérea, teria recebido a visita inesperada de um Oficial-General em inspeção à Base. Com o comandante ausente, no momento, teria sido ele — na qualidade de oficial mais antigo da organização e, portanto, o subcomandante instado a



Eu gostaria de ser médico, mas se eu fosse estudar Medicina, iria criar problemas para minha mãe



Comecei a voar na Panair como Tenente; me julgava um príncipe. Aí fui fazer estágio no estofamento, na hélice, no motor... até tirar manche...



O aviador civil é tão aviador, gosta tanto do Brasil como nós, só que eles estão à paisana e nós fardados.

prestar as honras ao visitante. O Brigadeiro era do tipo meticoloso que apontava mil defeitos na unidade inspecionada, recebendo a cada observação uma desculpa por parte do então Tenente-Coronel Délio. Tudo transcorria num clima passável, até que o Brigadeiro encontrou uma Kombi estacionada na cabeceira-da-pista. "Coronel, o que está fazendo aquela viatura

parada justamente naquele local?" Sem titubear, o subcomandante teria respondido: "Excelência, esta eu confesso que não sei, mas imagino que esteja ou em pane ou aguardando permissão para decolar".

E, apesar de tantos títulos ou talvez até em função do que essas honorificências significam pa-

ra a sua personalidade de homem simples, prático e extrovertido, Sua Excelência, o Ministro de Estado da Aeronáutica, humildemente evitou falar dele mesmo. Ficamos à vontade. A entrevista transcorreu num clima de certa descontração, malgrado o austero local onde se realizou: o seu gabinete no Ministério, em Brasília.

A ENTREVISTA

RA — O nosso objetivo é entrevistar o homem que está por trás do Ministro.

DJ — *Bem... eu não tenho objetivo em aparecer. Se minha vida pessoal pode servir para ajudar o pessoal da Força Aérea; se a vida de um camarada que de último de turma chegou a Ministro; se isto for bom para a Força, e para mim não pesa muito, vamos lá!*

RA — O Senhor pegou muito bem o espírito da coisa Brigadeiro; eu perguntaria então como o Senhor começou a sua carreira?

DJ — *Filho de Militar, fiquei órfão muito cedo. Minha família é de 10 irmãos; 9 irmãos, porque um morreu; quatro homens e cinco mulheres. Uma das irmãs mais velha casou-se com oficial-aviador, o Átila Gomes Ribeiro, e os quatro homens foram para a vida militar. Talvez muito mais pela injunção de nós sermos órfãos de militar e não termos condições de estudar outra coisa que não fosse a carreira militar, que era mais barato. Eu digo, com toda a franqueza, que gostaria de ser médico; mas, se eu fosse estudar Medicina, iria criar proble-*



ma para minha mãe que não teria condições de educar os outros. Roupas... livros... eram muito caros. Então fui para a carreira militar, com espírito de Cavalaria. Sempre montei a cavalo, desde criança. Modéstia à parte, montava bem, saltava bem, e, na Escola Militar, no momento em que meu irmão, que era da mesma turma que eu, escolheu a arma de Cavalaria, eu escolhi a Aviação,

pois senão escolheria a Cavalaria por causa de meu pai.

RA — Eu complemento a pergunta: existe associação de Aviação com Cavalaria? Por que a grande maioria do pessoal que foi para aviação militar normalmente veio da Cavalaria?

DJ — *Essa relação existe pela própria missão do Exército. A Aviação constituía a 5ª Arma. Fazia a missão da Cavalaria, que era o reconhecimento. A Aviação reconhecia mais longe. Então nós íamos, normalmente, às aulas juntos com a Cavalaria. Daí a razão de um grande entendimento entre o pessoal de Cavalaria e o de Aviação. A própria missão nossa, no Exército, era complementada pela missão da Cavalaria que reconhecia mais perto.*

RA — E depois que o Senhor passou e estava no Exército, o Senhor foi para a Cavalaria e...

DJ — *Eu não fui para a Cavalaria.*

RA — O Senhor escolheu a Cavalaria?

DJ — *Eu escolhi a Cavalaria. O primeiro ano da Escola Militar era comum a todas as Armas. Então o aluno rece-*

bia preparação militar. No fim do primeiro ano, o aluno escolhia as armas que, naquela época, eram Infantaria, Cavalaria, Artilharia, Engenharia e Aviação. O pessoal da Aviação era submetido a exame de saúde muito rigoroso. Minha turma começou com 30 e acabou com 18, e como aspirante saíram ainda mais 3. Esses terminaram fazendo o curso de Engenharia Militar. Um deles era o Rizental, pai do Rizental que você conhece. Era muito bom piloto, mas saiu por indisciplina de voo que, naquela época, já desligava. Essa intimidade que existia entre Cavalaria e Aviação eu já expliquei: as nossas missões eram praticamente as mesmas, umas mais longe, outras mais perto. No ambiente de escola militar, ambiente de alojamento, todo mundo se conhecia muito melhor que em apartamento, o que criava mais intimidade. A intimidade vai a tal ponto que até hoje minha turma, que era uma turma muito grande e ainda tem duzentos e cinquenta e tantos colegas, se reúne a todo ano. Uma turma que sempre se reuniu, não só agora que o Presidente Figueiredo, que foi colega de turma, é Presidente. Ela sempre se reuniu, todos os anos, ou de 5 em 5 anos em uma festa maior, aumentando muito mais esses laços de camaradagem.

RA — No tempo de Escola, como cadete, nós sempre ouvimos diferenciar as origens do pessoal que constituiu a primeira turma da FAB como “oriundo” e “proveniente”. Por que essa diferenciação?

DJ — Porque quando criaram o Ministério da Aeronáutica, que foi junção da Aviação Naval com a Aviação Militar, o decreto saiu constando um oriundo e outro proveniente, para designar o pessoal que vinha desta ou daquela Força.

RA — Daí então...

DJ — Daí eu era oriundo ou não. Hoje não me lembro se era oriundo; acho que nós do Exército éramos oriundos. Foi quando se juntaram as duas aviações e mais ou menos ao mesmo tempo criaram a Escola de Aeronáutica, com a vinda de alunos de Faculdades (o Neivinha por exemplo, o Dr. Neiva, era Engenheiro).

O BREVÊ “B” É QUE TORNAVA O ASPIRANTE PILOTO MILITAR

RA — O seu curso foi feito em que ano?

DJ — Entrei para a Escola Militar de Realengo em 1935. Naquela intentona comunista, eu era cadete do primeiro ano. Terminei em 37 e em 38 eu fiz o que se chamava Brevê “B”, que nada mais é do que o curso de Tática Aérea. Hoje estou vendo que, após tantas voltas, nós estamos caindo no curso de Tática Aérea como o antigo Brevê “B”. O Brevê “B” é que tornava o aspirante piloto realmente. Missões de tiro, bombardeio, observação, fotogra-

fia e... rodando... rodando, estamos caindo no que era a formação, no tempo do Exército. Três anos de Escola Militar formavam o piloto e um ano como aspirante formava realmente o Piloto Militar. Hoje, com o curso de Tática Aérea ministrado em Natal, no CATRE, temos a mesma coisa e eu acho que está muito mais certo.

RA — E, àquela época, como era encarada a vocação do jovem pela aviação?

DJ — Acontece o seguinte: naquela época era muito mais difícil, porque para você entrar para a Aviação tinha a resistência do pai e da mãe, e quando não a dos irmãos. Eles achavam que não era meio de vida; era meio de morte. Acontecia muito acidente e então as famílias evitavam que os filhos fossem para a Aviação. Normalmente iam escondidos. Poucos iam com o conhecimento dos pais. Quando mamãe soube, eu já estava na Aviação, mas como era filho de militar houve uma compreensão maior. Lá em casa não teve problema ser aviador e fui seguir a vida profissional de aviador, onde fui muito feliz. Nessa época nossa aviação comercial engatinhava. A maioria dos pilotos era da Pan American, da Condor, da Nirba (a Panair começou com o nome de Nirba). Se não me engano, esse nome foi até 1933. Se não me engano...

RA — A VASP é desta década também?

DJ — É.

RA — Como se formaram os quadros de pilotos civis?

DJ — Como a legislação Brasileira obrigou que as empresas tivessem pilotos brasileiros, então o pessoal do Exército e da Marinha que era o pessoal moço que voava muito, os Sargentos Pilotos (nós tínhamos sargentos pilotos) foram para as empresas de aviação. O Mota, o Custódio, irmão do Leal Neto, foram os primeiros militares a ir. Os sargentos pilotos e mais o pessoal da Reserva Naval Aérea. Mesmo assim, não eram suficientes; então a Panair do Brasil pediu mais uns pilotos à FAB. Eu era 2.º Ten quando fui indicado pela Panair como um dos pilotos. Na Panair passei 3 anos e oito meses, mais ou menos, porque o estatuto militar permitia que você fosse prestar concurso na Aviação Comercial. Antes de terminar o prazo, voltei e continuei a minha carreira.

OS PEQUENOS BOEINGS ERAM AVIÕES DE CAÇA E EU ERA DA TURMA QUE GOSTAVA DE ACROBACIA

RA — Em que ano foi isso?

DJ — Eu fui autorizado ainda pelo Ministro Dutra, no final de 1940, quase 41. Dezembro eu estava servindo em Curitiba. Fui servir com o Jataí, mais velho. O Jataí mais moço, que já estava na Panair, muito amigo

meu, que também serviu em Curitiba, insistiu muito e eu acabei indo para a Panair. Não era realmente meu gosto ir para a Panair. Voando aqueles Boeings pequenos eu me sentia um príncipe. Eram aviões de caça e eu era da turma que gostava de acrobacia. Fazia muito tiro terrestre de dia e à noite em cima daquelas lagoas perto de onde hoje é o Aeroporto Afonso Pena. Eu era muito envolvido na aviação de caça; então fui muito mais pela pressão do Jataí do que por minha vontade.

RA — Nós tínhamos imaginado que isso tivesse ocorrido em 48,49.

DJ — Não, foi de 41 a 44. Da Panair eu voltei para a FAB, já era FAB. Fui então ser Ajudante-de-Ordens do então Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, até fazer parte do 1.º Grupo de Aviação de Caça, para substituir o pessoal que estava na Itália. Minha idéia era ir direto para a Itália, porque eu tinha um bom treinamento aéreo, voava muito bem. Na época tinha feito um treinamento na Panair, mas por burocracia fui obrigado a ir para a América e, quando terminei o treinamento no P-47 e estava já com destino ao porto de embarque para a Itália, a guerra na Europa acabou e regressei imediatamente ao Brasil, acho que no dia seguinte. Voltei trazendo PV-2 para o Brasil.

RA — Qual era o equipamento que o Senhor voava na Panair?

DJ — O primeiro avião que eu voei na minha vida foi o Curtiss Carabeau monomotor de treinamento, o

ERA UMA AVIAÇÃO MUITO MAIS ROMÂNTICA EM QUE O PÉ E A MÃO VALIAM MUITO MAIS DO QUE OS INSTRUMENTOS

Waco-S, depois o Stearman. Ao servir em Curitiba já voávamos Corsário Boeing, um pequeno avião de caça com a fuselagem metálica. As asas com os bordos de ataques metálicos, duas metralhadoras sincronizadas com a hélice. Era uma aviação muito mais romântica, em que o pé e a mão valiam muito mais do que os instrumentos. Os aviões não tinham nem horizonte. No Stearman, como aspirante, eu tive um acidente: um choque de aviões voando em cima de Caxias. Meu avião foi colidir com o avião do Camarão. Ele cortou a empenagem do meu avião e eu tive que saltar de pára-quedas. Foi uma experiência muito boa na minha vida, e eu senti bem o que aconteceu e passei a ter confiança total no pára-quedas. Um fato que eu conto e acham que é brincadeira, mas é verdade. Eu voava a 300 m de altura, em descida indiana, em duas esquadrilhas de nove aviões. Eu era o 4.º ou 5.º. Voava K 222, quando senti uma pancada numa curva para a direita; senti os comandos ficarem moles; eu dei motor; o nariz entrou

no pique eu meti o pé no banco e saltei. Saltei, e comandeí o pára-quedas. Quando comandeí o mosquetão do pára-quedas saiu uma fumaça branca e no meu pensamento (pensamento anda muito depressa) veio a impressão de que a minha alma estava me abandonando. Já larguei a alma, pensei. Isso é uma verdade. Em tão pouco tempo você pensa tanta coisa. Mas o pára-quedas abriu e eu cheguei. A empenagem ainda estava no ar e caiu perto de mim. Mas acho que fui mais culpado do que o Camarão. Porque na verdade o Camarão estava na minha frente nessa curva para a direita e eu, por falta de treinamento de vôo de grupo, em vez de descer, fechei a curva, fiquei dentro e encobri o avião do Camarão, e o perdi de vista. Então o Camarão passou por trás de mim e cortou meu avião.

RA — Depois desse treinamento militar o Senhor foi para a Panair?

DJ — Mas antes da Panair eu tive treinamento militar no Exército. Em Curitiba havia o 5.º RAV, o Quinto Regimento de Aviação. Havia três Regimentos, o Primeiro no Rio, o Quinto em Curitiba e o Terceiro em Porto Alegre. Eu me lembro, com muita saudade, porque foi uma época muito feliz da minha vida. Jovem, tendo meu avião próprio, um Boeing, o 214, tendo ainda um Avro em que o carburador funcionava no dorso, mediante uma mudança numa alavanca que permitia aperfeiçoar a acrobacia, que eu faria depois no Boeing.

RA — Voltando à pergunta anterior, ficou um pouco no ar, na parte referente a Panair, qual o equipamento que o Senhor voou?

DJ — Na Panair do Brasil, eu voei o DC-2 que era um DC-3 mais fino. O trem-de-pouso era suspenso manualmente por uma bomba hidráulica; o equipamento de radionavegação era do tipo máximo e mínimo. Voei muito nas linhas Rio-São Paulo — Curitiba-Florianópolis-Porto Alegre. Tive oportunidade de inaugurar as linhas de Cuiabá, Corumbá (feito já no outro equipamento Lockheed Lodestar, com motor Pratt e Whitney que a FAB teve um só. Os outros sete com motor Wright).

O AVIADOR CIVIL É TÃO AVIADOR, GOSTA TANTO DO BRASIL COMO NÓS SÓ QUE ELES ESTÃO À PAISANA E NÓS FARDADOS

RA — Durante os 3 anos que o Senhor voou na Panair, em que sentido esta experiência foi realmente válida?

DJ — Foi válida em dois aspectos principais: um profissional e outro humano. Naquela época o vôo por instrumentos ainda era um mistério. Então aprendi a voar por instrumento; aprendi a trabalhar com rádio; aprendi a navegação mais caprichada que tinha que contar com a aproximação de máximo e míni-

mo que podia dar um erro de 180° (houve vários acidentes em virtude da precariedade de se determinar o bloqueio). E também o conhecimento que eu tive da aviação civil foi importante para mim até hoje. Foi importante saber que o civil, o aviador civil, é tão aviador, gosta tanto do Brasil como nós, só que eles estão à paisana e nós fardados.

OS AERoclUBES ERAM DEFICIENTES MAS ERA UMA VERDADEIRA CACHAÇA A AVIAÇÃO

RA — Quer dizer que nós não temos prioridade do gosto de voar?

DJ — O gosto de voar é o mesmo do pessoal da aviação civil. Na minha época, o dinheirinho que se economizava era para pagar mais horas de vôo. Viviam-se dentro do aeroclube. Os aeroclubes eram deficientes, mas era uma verdadeira cachaça a Aviação. Sempre considerei a Aviação uma cachaça. Depois que você começa a voar pela 1.ª vez, cada vez que você passa um banco de nuvens é uma impressão que você guarda para o resto da vida.

RA — O Senhor falou que foi piloto de caça. Nós estamos um dia depois do dia do caçador, 22 de abril; o Senhor falou nos aviões Boeing. Havia bases des-

ses Boeing, na FAB daquela época?

DJ — *Havia Boeing no Rio de Janeiro, o Boeing Corsário, um avião biplace, com metralhadora rotativa na nacele de trás, e também outra, atirando sincronizada com as hélices. Eram aviões comprados em 1932, se não me engano durante a Revolução de 32.*

RA — *Agora voltando um pouco na época, também, como nasceu a idéia de transformar a Quinta Arma, como o Senhor falou, em Força Aérea Independente. Existiu algum mentor dessa idéia? Houve algum movimento? Como se iniciou?*

DJ — *Os Oficiais do Exército são precursores da Aviação da Força Aérea. Entre eles podemos citar o próprio Brigadeiro Cabral, Brig Eduardo Gomes, Brig Pinto... eu não quero citar mais nomes assim, para não ser injusto. Mas onde havia o maior movimento para a criação da Força Aérea Brasileira era na Marinha, porque o Oficial de Marinha, para ser aviador, só podia ir como 1.º Tenente. Se era difícil ir como Cadete, por causa da mãe, como 1.º Tenente era mãe, pai, espqsa e, às vezes, filhos. Então o problema deles era muito maior. Nós, da Escola Militar, éramos os filhos queridos do Exército. O Exército nos tratou muito bem, compreendendo até as nossas próprias brincadeiras de aviador que destoavam um pouco da brincadeira do infante.*

RA — *Realmente destoava, Brigadeiro, brincadeira de aviador, desde aquela época?*

DJ — *Desde aquela época. Imagine eu cadete com essas*

minhas brincadeiras. Sempre que perguntavam: quem é "peru" de aviação levante o braço. Eu dava um pulo ou levantava dois braços; então o frango de infantaria ficava doente com a gente.

RA — *Como? Que é frango de Infantaria?*

DJ — *Nós chamávamos frango ao Tenente, ao Instrutor, que nos "tesava". Frango de Infantaria que aliás, hoje, são todos amigos nossos. Nos almoços de turma, eles todos participam. Nosso 1.º ano de escola foi um ano depois do em que houve uma indisciplina na Escola. Então puseram uma "missão indígena" para tomar conta dos cadetes. Minha turma pagou muito, pois os frangos chegavam à escola antes da alvorada e, ao terminar o toque de alvorada, eles costumavam entrar no alojamento, principalmente no da Aviação, dizendo: "me dá o n.º de cinco que estavam dormindo para o Sargento-de-dia". E o meu número estava permanentemente nesta lista.*

RA — *Uma coisa interessante nós pesquisamos nos livros sobre a história dessa época. Como duas armas — aviação militar e aviação naval — de forças distintas, se deram tão bem, se coordenaram tão bem na sua junção? A que o Senhor atribui isso? A Marinha e o Exército formando uma força nova, independente? Será que a guerra contribuiu para este êxito?*

DJ — *A guerra ajudou muito, mas o que ajudou muito mais foi a compreensão dos mais velhos. Porque normalmente os Brigadei-*

ros eram oficiais oriundos do Exército, e a maioria levava para os seus gabinetes os Oficiais de Marinha. Eduardo Gomes fez muito isso, usando gente da Marinha em seus Gabinetes. Isso permitiu uma melhor união entre as forças, muito embora os regulamentos da Marinha e do Exército fossem bem diferentes. O tratamento, o regulamento era parecido, mas a terminologia diferente: era camarote; era prisão rigorosa; era baixa à terra. Então houve muita brincadeira a esse respeito, mas no final a união foi muito mais rápida do que se esperava.

RA — *Nós insistimos na pergunta, porque, como o Senhor bem falou, o aviador já traz psicologicamente o individualismo, uma sistemática de ser um tanto diferente, brincalhão, aberto, um homem que é voltado para o espaço; era de se esperar que houvesse atrito na junção de duas armas vindas de origens diferentes.*

DJ — *Não vou dizer que não houve atrito. Houve atritos, mas pequenos. Atritos que não marcaram de maneira nenhuma essa união das forças.*

RA — *Uma curiosidade. Como é que foi absorvido esse acervo tão diferenciado de bases. O Galeão era uma base da Marinha?*

DJ — *O Galeão era uma base Naval. Aqueles prédios que você vê hoje, aqueles hangares ocupados pelo Grupo de Transporte, ali estão obras de 1924, 25, 26 por aí.*

RA — *O equipamento era diferenciado. Normalmente a Marinha operava com hidroaviões e o Exército com*

aviões baseados em terra. Então o treinamento dos pilotos, a formação eram bem diferenciados. Como é que isso foi superado?

DJ — Não havia tantos hidroaviões na Marinha. Lá havia muitos aviões de terra. Então, não era correto da parte deles fazerem um correio só — o Correio Aéreo Naval. Não havia muita diferença de equipamentos. Eles usavam muito aqueles Tiger Moss; usavam o bimotor Fock Wulf que acabaram sendo construídos até no Brasil. O próprio Exército tinha hidroaviões. No momento em que houve a guerra, o equipamento passou a ser americano e padronizado. E nós em seguida passamos a apanhar aviões na América. Trazer Fairchild da América era uma verdadeira odisséia; demorava um mês, 20 dias atravessando esta frente intertropical do norte da América do Sul, que não era fácil.

RA — Brigadeiro, nós nos permitimos voltar à fase 41/44, quando o Senhor voou na Panair, na Aviação Comercial brasileira e, numa fase difícil de logística, de falta de material, o Senhor deve ter recordações muito interessantes de fatos que deviam ter ocorrido nesse período, não?

DJ — Na época da guerra no Brasil, houve um grande movimento de aviões no norte e nordeste do País. Hoje você falando que pegava o número 140 para decolar de Belém ou Natal, acham que era brincadeira, que não era verdade. Mas era o dia inteiro avião voando no circuito para pousar. Haja paciência para esperar autorização para decolar.

Quando houve o desembarque no Norte da África, em Casablanca, o movimento de aviões no saliente do nordeste, como chamavam o local, era muito intenso. Você via mesmo B-17 pilotado por garoto com 150 horas de voo. Muita gente morreu nesse Atlântico. Muita gente morreu no Amazonas também, e até hoje não foi descoberto. De vez em quando descobrem um avião quebrado por aí na Guiana Francesa, Guiana Holandesa e Norte do Brasil.

AVIAÇÃO HOJE, NO BRASIL, NÃO É LUXO. AVIAÇÃO DE TRANSPORTE É UMA NECESSIDADE!

RA — Nessa fase, também como eram os terminais de passageiros, a manutenção em terra, o atendimento das companhias, o atendimento ao passageiro e que tipo de passageiro se utilizava desses vôos?

DJ — O avião Lodestar, que eu voei muito, fazia o litoral norte, voava de Fortaleza a Belém à noite e era avião de 12 passageiros. Fiz 4 000 horas nele. Era muito diferente o contato tripulação - passageiro e, quando chegava ao fim de uma viagem dessas, eu conhecia todo mundo a bordo; conhecia a vida deles e eles conheciam a minha. Hoje você vê o que é o desenvolvimento da Aviação nesse País-continental. Há a necessidade

da Aviação. A Aviação hoje, no Brasil, não é luxo. Aviação de transporte é uma necessidade; é o que permitiu o desenvolvimento do Mato Grosso do Norte, Mato Grosso do Sul, Goiás, Brasília, etc. Brasília deve muito à Aviação. A Aviação teve e tem um papel muito importante no desenvolvimento do Brasil, e ninguém hoje vive sem o avião.

RA — Podemos dizer que naquela época havia um relacionamento muito bom, entre todo o pessoal envolvido na aviação?

DJ — Todos os pilotos se conheciam. Hoje é difícil os pilotos se conhecerem. Nós conhecíamos todo o pessoal da manutenção. Comecei a voar na Panair como Tenente; me julgava um príncipe. Aí fui fazer estágio no estofamento, estágio na hélice, estágio no motor, até tirar manche.

RA — A dificuldade de comunicações propiciava ao comandante uma maior responsabilidade de mando; inclusive dentro do avião ele era dono, dono entre aspas, no bom sentido...

DJ — Realmente o Código Brasileiro do Ar assim prevê o Comandante como autoridade máxima a bordo. Eu fui de uma Aviação Comercial em que a tripulação entrava em forma; o primeiro a descer antes dos passageiros era o Comandante e, quando a viagem era boa ou pousava bem, até palmas recebia dos passageiros.

RA — É que história interessante o Senhor conta dessa época?

DJ — Muitas histórias interessantes. Só que eu não te-

nho tempo de contar hoje. O relacionamento era muito bom. Havia passageiros que tinham mais horas de voo do que os próprios tripulantes. Viviam de Recife para o Rio, e do Rio para Recife, com uma experiência às vezes maior do que a nossa. Muitas vezes tinha que pegar um passageiro para indicar se tinha passado a cidade tal ou tal. Bom, isso no Acre aconteceu. Eu, indo do Rio Branco para Feijó, bati no rio e não encontrei Feijó. Subi o rio e não encontrei; desci o rio e não encontrei. Aí chamei o passageiro aqui atrás: "— Nós já passamos na fazenda do Tonico fulano de tal. O Senhor continua para cá, subindo o rio que o Senhor vai encontrar a cidade daqui a pouco." E apareceu. Usando o recurso do próprio passageiro, ia fazendo minha própria navegação.

RA — E o equipamento? Como respondia o equipamento? Era de confiança?

DJ — Na Aviação Comercial (a Panair era uma aviação perfeita), das 4 000 horas de voo que eu tenho de Loderstar, 3 500 vamos dizer, sem exagerar, eu nunca tive uma pane no motor. Sempre voei bimotor. "Panesinhas", panes bobas, como de cow-flaps que não abriam e eu mesmo sabia consertar; uma regulação de magneto que o mecânico de terra fazia, e o co-piloto também fazia. Acontecia que éramos obrigados a ter carteira de mecânico também.

RA — O Comandante, além de piloto, além de ter carteira de piloto, ele tinha de ter carteira de mecânico?

DJ — O co-piloto tinha que ter carteira de mecânico também, dado e atestado pela própria empresa.

QUANDO VOAVA HIDROAVIÃO O CO-PILOTO TINHA QUE AMARRAR AS FERRAMENTAS NO PESCOÇO... PARA NÃO CAÍREM NA ÁGUA...

RA — Quer dizer, o co-piloto, além das funções de co-piloto, tinha funções de mecânico. Ele respondia por essa função?

DJ — E essa era muito mais difícil quando você voava hidroavião. Tinha que estar com as ferramentas amarradas com barbante e amarradas no pescoço também para não caírem na água.

RA — E como era o atendimento de comissaria, o atendimento a bordo desses aviões?

DJ — Quando comecei a voar na Panair, o serviço de comissário era feito por homem. O avião realmente era pequeno, a comida era normalmente fria ou uma sopa quente. Não havia esse luxo que há hoje.

RA — Já estamos em uma época em que, de um passado não muito distante, já não se consegue definir o que é história realmente ou o que é ficção, folclore ou lenda. O Senhor não tem nenhuma lembrança desse tempo?

DJ — Eu prefiro chamar a aviação "arco e flexa" de uma aviação mais romântica. Era uma aviação romântica em que você participava mais. Hoje o equipamento que você voa não permite sua participação direta; você já não conhece mais o solo; antes você vivia agarrado ao solo, voando de ponto a ponto. Você, quando pousava numa cidade, vamos supor, no interior do Ceará, a população acompanhava. Até para fazer a barba, ela acompanhava.

RA — Esse aspecto, Brigadeiro, essa integração inclusive da própria tripulação — passageiro, o homem tripulante e o homem de apoio em terra, é que gera este romantismo, é que gera esse tipo de história, de que nós temos saudade, não é?

DJ — Normalmente, a Força Aérea é olhada pelas outras Forças como talvez a de disciplina mais frouxa; mas tudo isso é fruto da nossa missão. O combatente normalmente é o oficial, um ou dois sargentos, gente altamente técnica, especializada, e que você convive com eles. Você voa com eles, você morre com eles. Então há uma intimidade que, no Exército, não pode haver.

ISSO AQUI É A AERONÁUTICA E A AVIAÇÃO EXIGE TUDO PERFEITO

O grosso da Força Aérea vive na retaguarda, sujeito aos mesmos riscos que vive a população civil.

Você sai para a missão, combate, volta. Se volta vivo ou não foi abatido, volta e está sujeito ao mesmo risco que a população civil. Vai para o cassino, toma seu "pilequinho" para esquecer a guerra, para esquecer o combate, o amigo que desapareceu e, no dia seguinte, recomeça. É ou não é? A diferença de disciplina é muito grande. Nós somos mais técnicos. Você quer é um motor funcionando, visores bons, lançadores bons, eletrônica ótima. Isso aqui é a Aeronáutica e a Aviação exige tudo perfeito. Uma soma de pequenos erros insignificantes provoca acidentes graves. Então esse aspecto de disciplina também é muito mal-interpretado pelas outras Forças. Primeiro porque nós, desde os 18,19,20 anos, passamos a nos controlar; ou você voa aquilo que o instrutor lhe ensinou no chão, voa direito, ou procura voar melhor, ou então você paga com a vida ou com a vida dos outros. Você passa a ser um homem que aprende a decidir, e decisão errada sua traz consequências graves. Há uma diferença muito grande. Na Marinha, o Comandante se isola, almoça e janta separado. No Exército, o Tenente é obrigado a lançar seus homens de uma trincheira para outra, debaixo de um fogo. É preciso, às vezes, ter medo do Tenente para poder fazer isso. Na Aviação, a tripulação é um conjunto que; sem um elemento, deixa de existir. A tripulação é um conjunto que está sujeito aos mesmos riscos e o trabalho deles tem que se completar para que seja realmente uma tripulação.

Aí a disciplina é bem diferente da disciplina das outras Forças.

RA — Desculpe a insistência na pergunta, porque no meu tempo de juventude havia certas figuras na Aviação até lendárias. Na Aviação Comercial havia o Edu, que se tornou até letra de música, e na Aviação Militar, no meu tempo de garoto havia, ou, melhor, se falava muito no Brigadeiro Melo. Quais as suas recordações desse tempo?

EU MESMO OUÇO ESTÓRIAS MINHAS QUE ÀS VEZES NEM SÃO MINHAS, QUE NÃO ACONTECERAM...

DJ — Eu, com o meu gênio que todo mundo conhece, sempre fui um homem expansivo, um homem alegre. Muitas vezes, quando vocês pensam que estou mais alegre, eu estou mais preocupado; ou procuro esconder minhas preocupações com alegria aparente. Eu mesmo ouço histórias minhas que às vezes nem são minhas, que não aconteceram. Ouço e sou obrigado a confirmar. Há umas histórias que contam que são verdadeiras. Uma foi em Recife. Eu decolava de Recife para Natal. O Gerente do Aeroporto, que é o Arlindo Moura, hoje, se não me engano, administrador dessa empresa de Hotéis Tropical, foi lá falar comigo e

me entregar o CASE, uma mala de documentos. Eu já estava sentado, dando partida nos motores. Viro-me para ele e pergunto assim: "Ô Moura, Natal é pra lá ou pra cá?" Aí foi um tal de passageiro querer desembarcar...

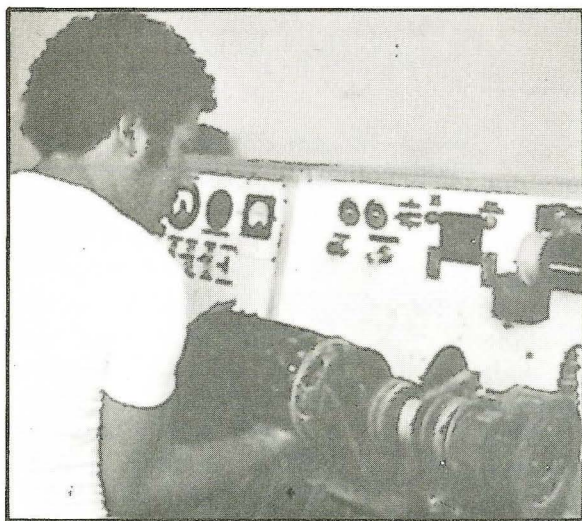
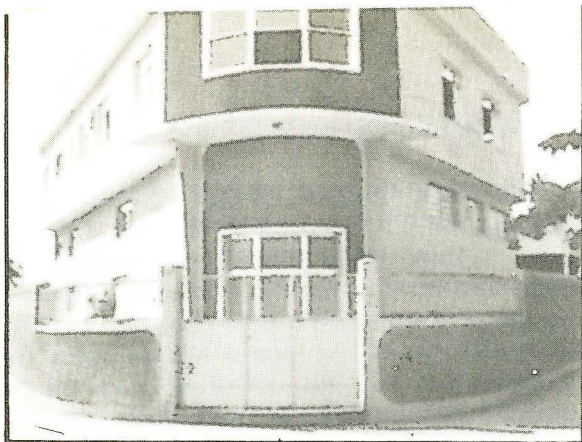
RA — Brigadeiro, eu conheço outra versão dessa história. De óculos escuros e bengala branca, e a pergunta foi feita ao comissário.

DJ — A versão não é bem a da bengala branca. É que eu entrei mancando, quase capengando, e entre os passageiros alguém perguntou: esse quem é? — Este é o Comandante. Foi o maior tumulto.

"ESTOU VENDO! ESTOU VENDO!"

RA — E imaginaram que o Comandante fosse cego?

DJ — Cego e aleijado. Outra história que aconteceu realmente: eu ia cruzando a Linha do Equador (o avião ia buscar suprimentos em Miami), usando óculos "Ray Ban". Naquela época, estavam muito em moda. Ia com um fio de cabelo colado nos óculos e chamei o comissário para ver o equador. Ele não via nada. Eu insistindo. E ele nada de ver. Aí eu disse: "Ô, você sem óculos, como é que você vai ver o equador?" "Emprestei meus óculos para ele. Aí ele disse: "Estou vendo! Estou vendo!"



A INDÚSTRIA

De Paula, W. J.

Setembro, 1979. A empresa Ita-Neves é adquirida pelo ex-Diretor de Departamento de Marketing da Motortec, Armindo G. da Silva, e transformada na Loar-Indústria Aeronáutica. De lá para cá, nessa sua ainda curta história, a nova empresa teve um dos maiores crescimentos de uma indústria do ramo no Brasil, considerando não contar com recursos estatais, nem se constituir numa Sociedade Anônima. Este crescimento, embora espantoso para quem analisa apenas o pequeno período decorrido, na verdade, é fruto de propostas organizacionais seguras, porém arrojadas, que se somam a programações inteligentes, postas em prática por equipes de técnicos dinâmicos, altamente especializados e experientes nos assuntos relativos ao suprimento e à manutenção aeronáuticos.

Depois da estruturação da Loar-Indústria Aeronáutica, LTDA., no Rio de Janeiro, a empresa adquire a Resup, em São Paulo, e a transforma em Loar-Suprimentos Aeronáuticos, com sede no Campo de Marte.

Hoje a Loar já se coloca entre as melhores prestadoras de serviços no seu setor, representando com exclusividade a Tracor Inc, fabricante do sistema de navegação Omega/VLF modelo 7800, e a Melard Inc, fabricante de "kits" de "retrofit" de "avionics" e sistemas de comunicação no solo para controle de tráfego aéreo. Representa ainda a Lord, a Valtec Inc, a Kratos Inc, a Aircraft Supplies e também dispõe da distribuição de produtos Goodyear.

Possui agora um moderníssimo laboratório para revisão de sistemas de navegação e comunicação, com atendimento nas 24 (vinte e quatro horas!) do dia, durante sábados, domingos, feriados e demais dias úteis do ano. Este serviço vem preencher uma importantíssima lacuna que havia no setor de manutenção no Brasil.

Pela qualidade do serviço, aliada ao fácil trato com o pessoal da empresa — o que evidencia o cuidado com que foi montado o setor de Relações Públicas — a Loar já conquistou o mercado, tendo entre seus clientes as Companhias Regionais de Transporte Aéreo, vários Táxis Aéreos, o Ministério da Marinha e a própria Força Aérea Brasileira.

TÁBUA DAS LEIS DA DESBUROCRATIZAÇÃO

— *Todo Processo reflete um desejo, reivindica um direito, expressa uma aspiração: trate-o como um pedaço vivo do coração de alguém. Não deixe o sol se pôr sobre um Processo ao fim de seu dia de trabalho.*

— *É melhor dar despacho imperfeito do que guardar um Processo na gaveta, até chegar inspiração. Aqui, ao inverso do dito popular, a pressa e a perfeição caminham juntas.*

— *Não peça, no Processo, a informação simples que você pode obter pelo telefone e anotar em despacho. O Processo é um caminho rápido para uma decisão justa: não é um álbum de autógrafos.*

— *Não passe o Processo adiante, sem que tenha absoluta certeza de que você não pode decidir. Peça ajuda de alguém, se você não sabe decidir.*

— *Diga sempre Sim, a não ser quando se torna evidente o seu dever de dizer Não. E só diga Não quando for de todo impossível dizer Sim.*

— *Diga o Sim alegremente, diga o Não com piedade. O Sim é, por princípio, melhor que o Não. Mas quando tiver de dizer Não, diga-o logo: é menos virulento um Não honesto e imediato do que um Sim concedido ao cabo de interminável e humilhante burocracia.*

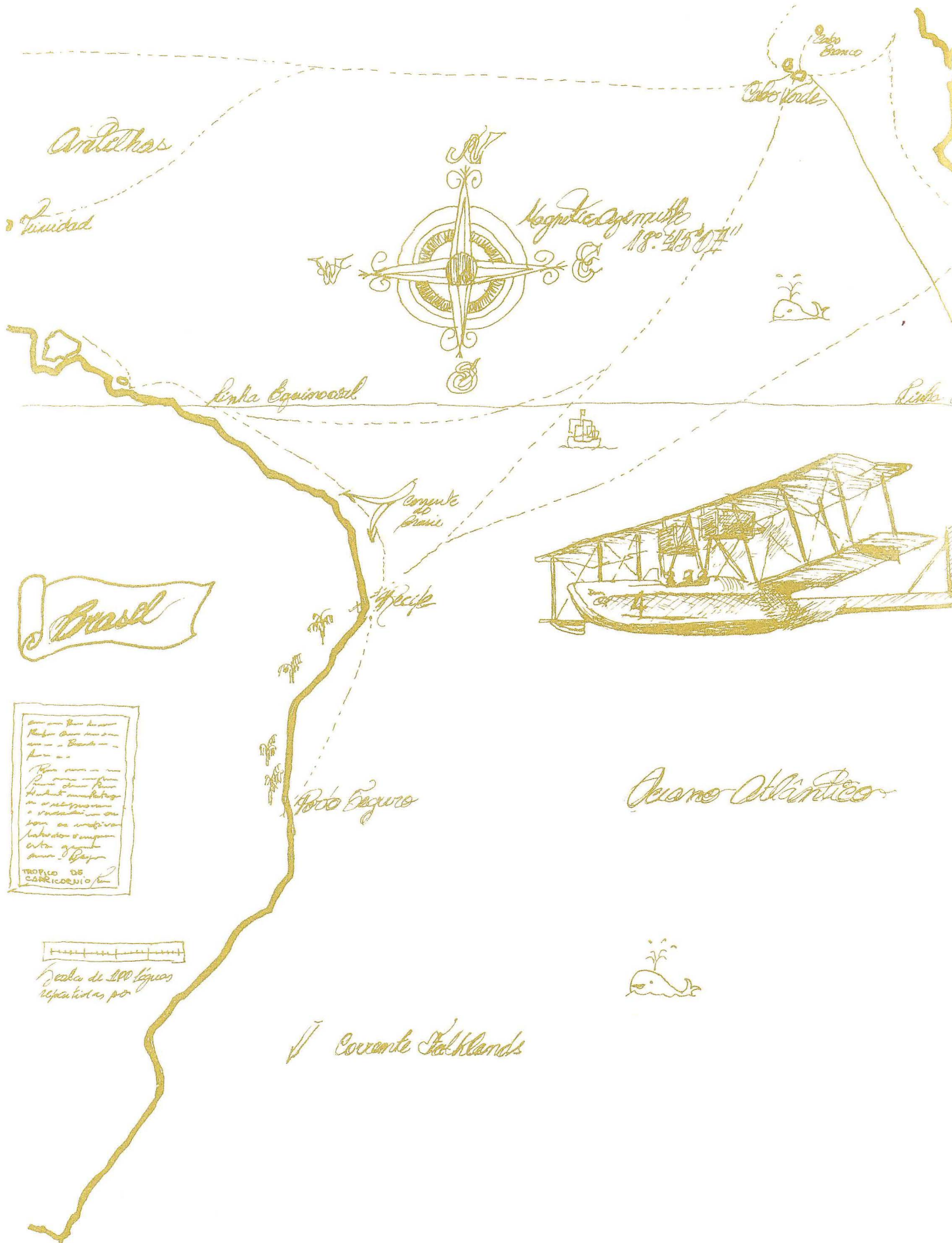
— *Não peça a ninguém que prove o óbvio: aquilo que você já sabe ou porque todos sabem ou porque você mesmo viu. O sol que nasce não precisa de certidão de nascimento. O dia que morre não apresenta atestado de óbito.*

— *O Processo ideal: um requerimento, uma informação, uma decisão. Qualquer processo deveria concluir-se em uma semana: é tempo suficiente para criar um mundo.*

— *Despache sempre como se de sua decisão dependesse a vida de alguém: por vezes depende. Decida sempre como se o interessado fosse seu irmão: ele o é.*

— *Há processos frios e sem coração como assassinos: pareceres que agredem, despachos que ferem, decisões que aviltam. A letra mata; é o Espírito que vivifica. Creia na palavra e não na letra. Amare o Homem, e não o papel.*

Fe APÍOCAMPOS



Amethas

Trinidad

Agulhas Negras 18° 45' N

Linha Equinoctial

Linha

Corrente do Brasil

Recife

Porto Seguro

Oceano Atlantico

Corrente Falklands

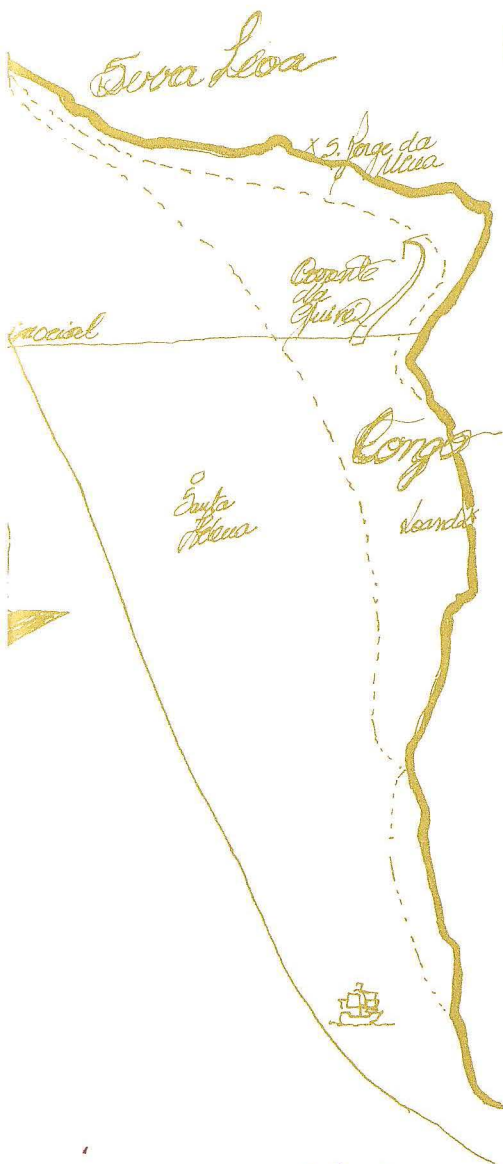
Para quem quer saber mais sobre o Brasil, veja o livro "Brasil: Um País em Transformação" de Roberto Campos. Este livro descreve a história e a cultura do Brasil, desde a colonização até o presente. É uma obra essencial para quem deseja entender o país e sua gente.



Escala de 100 léguas
representadas por

Officinal

O "COMTE DE LA VAULX" CRUZOU O ATLÂNTICO!



MAJOR RR JOÃO MARIA MONTEIRO

LARGAR!

O Latè põe a proa para o vento.

Começa a corrida!

Assim era iniciada,

há 50 anos, a primeira travessia aérea
postal do Atlântico Sul!

A primeira travessia aérea postal do Atlântico Sul, ligando Saint Louis do Senegal (África) e Natal (Brasil), em vôo direto e sem escalas, foi realizada em 12 e 13 de maio de 1930, pelo aviador francês JEAN MERMOZ, em viagem exploratória que antecedeu a consolidação da linha aerpostal entre a França e o Chile.

O aparelho utilizado, um hidroavião "LATÈ 28-3", batizado "COMTE DE LA VAULX", teve como tripulantes, além do Comandante JEAN MERMOZ, o Navega-

dor JEAN DABRY e o Radioparamotor LEO GIMIÊ e conduzia 240 kg de correspondência controlada. A travessia durou 21 horas e 10 minutos, apoiada por dois Avisos Radiolocalizadores, o "PHOCÉE" a 1 000 km a sudoeste da costa africana e o "BEM-TE-VI" na altura dos rochedos São Pedro e São Paulo. Os dois navios tinham ainda a missão de prestar socorros, em caso de pouso forçado.

Após uma decolagem extremamente difícil, onde pela primeira vez surgiu o problema do flutuador

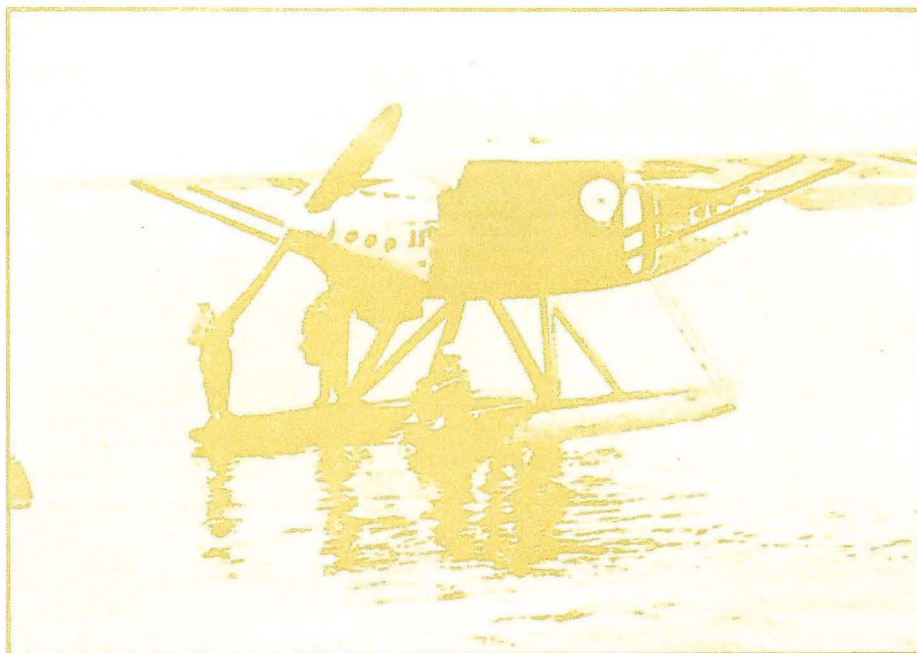
esquerdo, o "LATÊ 28" deixou a vertical de Saint Louis às 11:30 (GMT) do dia 12 de maio, atingindo a vertical de Natal às 08:40 (GMT) do dia 13. Após o pouso no rio Potengi, a Mala Postal foi conduzida para o Campo de Parnamirim, onde a esperava o avião de VANIER, que decolou às 08:00 hs daquele mesmo dia, chegando ao Rio de Janeiro às 23:00 hs. Daí, em outro aparelho conduzido por REINE e JEAN MACAIGNE, seguiu para Buenos Aires às 07:00 hs do dia 14, onde chegou às 19:25 hs, atingindo finalmente Santiago do Chile às 13:30 hs do dia 15 de maio.

Nesta última etapa, o piloto foi o legendário GUILLAUMET.

O que normalmente levava oito dias, fora feito em quatro.

Após a entrega da Mala Postal, MERMOZ e seus companheiros almoçaram numa cabana à beira da praia, pertencente a um francês condenado e evadido do inferno de Caiena e que há 15 anos, à custa de muito trabalho e conduta exemplar, havia conquistado a todos em Natal. No topo da palhoça tremulava a tricolor, já bastante desbotada. No momento em que a tripulação transpôs a porta, um velho gramofone que já havia tido dias melhores tocava "A MARSELHESE", enquanto o antigo galé, na posição de sentido, prestava-lhes impecável continência. A refeição foi feita em silêncio, sem a alegria da vitória, pois JULIEN PRANVILLE, ELISÉE NEGRIN e o Mecânico PRUNETTA haviam morrido, ao largo de Montevideu, saídos de Buenos Aires debaixo de mau tem-

po, por insistência de BOUILLLOUX LA FONT, Presidente da Aeropostal, a fim de esperar o "COMTE DE LA VAULX" em Natal. Eram passageiros desse trágico voo dois brasileiros, aos quais os tripulantes



O "Comte de La Vaulx" — Latê 28

tinham entregue seus salva-vidas. Um salvou-se, JOÃO ALBERTO DE BARROS, por intermédio do qual se soube daquele último gesto nobre.

O voo do "LATE" causou grande sensação na América do Sul. Os envelopes timbrados e carimbados trazidos pelo "COMTE DE LA VAULX" eram avidamente procurados. Multidões saíram para aclamar MERMOZ e seus companheiros DABRY e GIMIE. Os Governos convidaram-nos para recepções oficiais. MERMOZ, acanhado, dizia que só possuía um terno e, este, todo amarrotado, ficava escondido a maior parte do tempo pelo seu longo casaco de couro. Os três foram para o sul, visitaram o Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, desfilando em carros abertos embandeirados, presidindo banquetes e inaugurando clubes, estádios e escolas. Durante duas semanas, foram submetidos a um regime de gala intenso. MERMOZ contaria, mais tarde, que seu único terno fora

lavado e passado seis vezes naquelas duas semanas.

A 31 de maio já estavam de volta a Natal. O "LATÊ" havia passado por completa inspeção, tanto de célula quanto de motor. MERMOZ efetuou vários vãos de ensaio, com carga reduzida, que o deixaram satisfeito. VILLE, seu antigo ala dos tempos dos BREGUET XIV, chega do sul trazendo 150 kg de Mala Postal. Agora, para iniciar a viagem de regresso, era necessário esperar a lua cheia, o que ocorreu

no dia 8 de junho. MERMOZ confidencia:

— "Não temos 'chance'! A temperatura está muito alta e não teremos a sustentação necessária. O vento quase nulo nem sequer sopra de proa e a superfície não apresenta a mínima marola. Vai ser duro!"

MERMOZ não havia dito tudo. A superfície utilizável do Potengi, além de estreita, é limitada rio abaixo por um cotovelo na margem direita, onde se situa a cidade, e rio acima por uma ponte de estrada-de-ferro. Às 11:00 hs da noite, o avião aquecido e com carga plena é rebocado até as pilastras da ponte, onde se inicia a corrida de decolagem. MERMOZ, com o motor a pleno, faz com que o "LATÊ" ganhe um pouco de velocidade, porém não consegue aceleração. Nesse momento, já alcançando a curva do rio, o flutuador esquerdo afunda de proa, a asa quase toca a água, mas o piloto corrige a tempo com violento golpe de manche e, em seguida, reduz o motor. Naquela noite, 8 tentativas foram fei-

tas e em nenhuma delas o avião assumiu a posição cabrada e muito menos subiu nos degraus. MERMOZ dá ordens para recompletar os reservatórios, repousando durante 3 horas e recomeçando as tentativas na madrugada. Foram 15 desta feita e a atitude do avião não se modificou, apesar do destanqueio de 200 litros de combustível. O afundamento de proa do flutuador esquerdo estava sempre presente, ameaçando um "cavalo-de-pau", o que seria fatal.

Durante os dias 10 e 11 de junho, a equipe de mecânicos inspeciona a célula e o motor do avião.

A 12 de junho, recomeçam as tentativas. As condições atmosféricas eram as mesmas e 12 tentativas foram realizadas sem sucesso.

Após um momento de hesitação, com um tom de tristeza na voz, ele ordena o transbordo da Mala Postal para o Aviso. VILLE, que a tudo assistira, diz-lhe:

— "Estás certo! Já fizeste muito! Atravessaste o Atlântico com um hidroavião de fortuna, improvisado, modificado em apenas algumas semanas! Somam 35 as tentativas de volta... Pega um Aviso e traz da França uma "máquina" transatlântica... uma verdadeira!"

MERMOZ, com a visão demonstrando fadiga e o macacão enopado de suor, sorri crispado:

— "Tu te enganas... eu não me entrego... vou procurar outro local para a decolagem."

Na França, o Ministério do Ar já havia entrado em ação, intimando DAURAT a suspender as tentativas, até que fossem introduzidas certas modificações nos flutuadores. Quando MERMOZ toma conhecimento do radiograma enviado, percorrendo sobre o assunto, explode com ironia incontida:

— "Lá estão eles a milhares de quilômetros com suas concepções abstratas!"

Vindo de Dakar, a 20 de junho, chega pelo Aviso "EPERNAY", após 98 horas de viagem, o En-

genheiro PIERRE LARCHER, especialista em cascos e flutuadores de avião, desembarcando "discretamente", sem passaporte nem visto de entrada; não houve tempo para preparar a "papelada".

MERMOZ o recebe, sem a habitual cordialidade:

— "Escute aqui "Sr" Engenheiro! Nada há de errado com os flutuadores nem suas fixações! O que eu preciso são cavalos-potência a mais e vento forte de proa, e, estes, o "Sr" não os traz; portanto a situação continuará a mesma e, quando voltar às "pastagens" de Montaudon, dê-lhes meu recado!"

Mas as ordens foram cumpridas e entre 20 de junho e 4 de julho os flutuadores foram reforçados e os pontos de atracação nos montantes inspecionados quanto a indicações de fadiga, não sendo encontrada anomalia alguma. MERMOZ, mais calmo, a tudo assistia. Sabia que de nada adiantaria toda aquela faina. Tanto ele quanto LARCHER compreendiam, agora, o primeiro devido à experiência vivida e o segundo em decorrência dos relatos colhidos, que havia outro problema, talvez o mais sério de todos: o combustível suplementar, cerca de 2000 litros, fora disposto em reservatórios, todos do lado esquerdo, no interior da fuselagem, deixando um corredor ao longo do lado direito.

A configuração assimétrica, somada às adversas condições atmosféricas e topográficas, bem como à potência insuficiente, resultavam nos repetidos insucessos.

A 5 de julho, o "COMTE DE LA VAULX" está "disponível", amarrado à bóia. Recebe os 150 kg de Mala Postal trazidos do Sul naquele dia por BARBIER. A tripulação a postos. São 10:00 hs da noite e o luar é intenso. MERMOZ manda soltar a bóia e ordena o reboque do avião até quase as pilastras da ponte. Solto o cabo de reboque, o piloto aquece o motor, checa os magnetos e o curso dos comandos, descrevendo cursos de pe-

queno raio, reposiciona o "LATÊ", ataca os motores e começa a corrida de decolagem. Passa pela lancha onde está toda a equipe de solo, motor escancarado, mas não consegue aceleração, mantém-se a uma velocidade uniforme. Sente os comandos moles. Duas enormes esteiras de água prateada obliteram a visão do avião, só se podem ver as pontas das asas. De repente, o quase "cavalo-de-pau" e a curva do rio. MERMOZ reduz abruptamente, faz 180 graus, taxinando de volta. A lancha se aproxima, DABRY engata o cabo de reboque e MERMOZ explica rapidamente que tentará desta vez aproveitar a tendência para a esquerda, a fim de tentar decolar em curva, seguindo o cotovelo do rio. Novo reboque até as pilastras e nova tentativa. O "LATÊ" consegue fazer a curva com a asa esquerda perigosamente baixa, embora o aileron esteja na sua máxima deflexão. De repente, o motor é reduzido de um só golpe. O afundamento do flutuador esquerdo desta vez foi quase fatal; todavia MERMOZ consegue evitá-lo. Duas outras tentativas foram feitas com a luz do dia. Duas vezes em vão. A equipagem reúne-se ao pessoal de apoio. MERMOZ, calmo, dirige-se aos companheiros e diz:

— "Aqui estaremos presos para sempre, pois DAURAT não tardará a mandar-nos voltar como "turistas", fazendo escalas em Noronha e Cabo Verde! Destanquearemos 1500 litros de gasolina, agora, e amanhã decolarei para a Lagoa do Bonfim, pois já a conheço do ar. Lá o vento é Sudeste e a superfície está com a marola que precisamos. O Mecânico CAVAILLES já construiu uma cabana. Partam agora! Nós três vamos dormir um pouco!"

A dedicada equipe executa as ordens, sem um murmúrio, sem uma queixa, formando uma coluna com o equipamento de manutenção — baterias de partida, extintores, combustível e óleo. A lancha, indispensável ao reboque e ao

reabastecimento na água, é grande e pesada demais para ser transportada através dos quase 25 km de mata até à lagoa. Quase à força, conseguem um pequeno bote a motor do Aviso, já que as leis do Direito Marítimo não permitem o desembarque de armamento de um navio em território estrangeiro, mas, afinal, convencem o Comandante. À frente da estranha expedição, vai um pequeno Ford, já bastante delapidado, que, de faróis acesos, serve de batedor. Inesperadamente, violento choque pára o carro e os faróis se apagam. Tinham atropelado um boi que não mais se levanta. Não há tempo a perder. A trilha é muito estreita para pôr um dos caminhões à frente para iluminar a trilha. Continuam e finalmente chegam à borda da lagoa. O material começa imediatamente a ser descarregado. Já há bastante luz, e logo surge o "LATÊ" bastante aligeirado que pousa imediatamente e faz praia. A 6 de julho, ao meio-dia, tudo está pronto. O Hispano hoje não terá descanso. O bote não tem força suficiente para rebocar o avião e posicioná-lo de acordo com as ordens do piloto. Começam então as tentativas de decolagem. Como se uma maldição tivesse sido lançada, o vento favorável morre. É a calma e o calor. Dadas as dimensões da lagoa, as tentativas são agora feitas em todas as direções, mas a ausência de vento e a superfície espelhada não permitem aos flutuadores "descolarem" da superfície líquida, enquanto o comportamento perigoso do esquerdo continua.

O AVIÃO GANHA VELOCIDADE E PARECE SUBIR NOS DEGRAUS

MERMOZ não mais recompleta os tanques após cada tentativa.

Enquanto faz o táxi, DABRY calcula o combustível consumido, informando que o restante, nos tanques, é suficiente para travessia. O piloto, senhor da máquina, sente uma ligeira melhoria no desempenho, porém não suficiente para atingir a posição no degrau.

Com a chegada da noite, a âncora é lançada e não é feito o plano de combustível. Dabry refaz os cálculos, baseado na previsão dos ventos reinantes na rota e conclui que poderão dispensá-lo sem perigo de pane seca. Não terão reserva no caso de chegarem ao Senegal debaixo de mau tempo, mas isso não os preocupa, primeiro porque a estação dos tornados na costa da África está longe ainda, e segundo, devido à navegação de DABRY e a precisão dos fixos-rádio de GIMIÊ apoiado pelos Avisos e Estações serem de uma acuidade fora do comum. Todos se reúnem na margem. MERMOZ, DABRY e GIMIÊ, nos bancos dos caminhões, fazem lanche frugal, falando pouco e se preparam para dormir. O restante do grupo ao relento. Hordas de pernilongos tornam, o sono quase impossível. Enrolam as cabeças e as mãos em toalhas, camisas e até nas capas do avião, e assim passam a noite de 6 para 7 de julho.

Aos primeiros albores do dia, todos estão de pé, embora mal-dormidos. A manhã apresenta uma temperatura quase fria e sem perda de tempo dão partida, aquecem e checam o motor no táxi, viram de 180° e iniciam a corrida. O avião ganha velocidade e parece que vai subir nos degraus, mas o flutuador esquerdo enfia a proa na água, provocando uma frenagem brutal. O LATÊ se inclina e a ponta da asa bate na superfície da lagoa. Depois endireita. Passado o susto, levam o avião até à margem e iniciam uma inspeção. Vários pontos de lardagem da tela nas nervuras rebentaram e outros tantos, na base da asa. Rapidamente são refeitos.

MERMOZ recomeça. Uma leve brisa se faz sentir, e com ela a

esperança. Várias decolagens são tentadas, sem sucesso. O fim do dia se aproxima. MERMOZ decide parar, a fim de realizar nova inspeção e, enquanto ela é feita, expõe aos companheiros nova técnica a ser tentada:

— "Amanhã iniciarei a corrida com motor a pleno e com a brisa de cauda. Vocês me seguirão em ziguezague, fazendo o máximo de marola com o bote. A minha esteira mais a vossa deverão produzir turbulência suficiente. Na extremidade da lagoa comandarei um cavalo de pau, o que não será difícil, e voltarei a pleno para tirar partido da água agitada. Vocês do bote saiam da frente a tempo para que esta tentativa não termine em colisão, o que seria ridículo".

GIMIÊ, sempre com os fones nos ouvidos, havia escutado as previsões anunciando uma mudança de tempo para o dia seguinte. Nova esperança.

Deitaram-se e dormiram ou pelo menos tentaram. Durante a noite, LARCHER não pára de analisar tudo que viu e armazenou na memória. — "Não teriam subestimado o desgaste do motor, que nem compressor possuía, submetido que fora a tremendo esforço naquelas temperaturas mais que tropicais? Teria sido acertada a adaptação de flutuadores para aquele vôo, por imposição do Ministério do Ar que não admitia outra doutrina senão a de "aviões terrestres sobre a terra — hidros sobre a água"? — De que valiam aqueles dois apêndices enormes, com seu peso excessivo e arrasto aerodinâmico proibitivo? Em caso de pouso forçado no mar encapelado não resistiriam mais que poucos minutos à superfície". De repente, lembra-se que no dia seguinte terá que falar com MERMOZ, a fim de obter permissão para retirar as carenagens que cobrem as atracções dos montantes aos flutuadores, pois havia observado que, nas tentativas de decolagem, as bordas levantavam e admitiam grande

quantidade d'água, produzindo turbilhonamento considerável.

A madrugada do dia 8 encontra toda a equipe de pé observando a mudança do tempo. O céu, pouco a pouco, vai sendo coberto por nuvens pesadas. A brisa continua fraca e a marola apresenta-se insignificante.

MERMOZ ordena que todo equipamento supérfluo seja retirado de bordo. Serão alguns quilos a menos. A ordem é executada sem perda de tempo. Os mecânicos confabulam longe das vistas do Comandante. Estão inquietos, pois até o latão com 20 litros de óleo de reserva também foi retirado. Em seguida, MERMOZ diz:

— “Vamos! Será hoje ou nunca! Tenho o pressentimento que DAURAT não tardará a manifestar-se. Já deve ter esgotado sua paciência. Procedam como combinamos ontem! Cuidado com a minha esquerda, já que quase não tenho controle desse lado!”

A tentativa começa. Tudo é feito como ordenado; entretanto o avião não atinge os degraus. Segunda tentativa. A equipe no bote vê o “LATÊ” passar com o motor a pleno, parecendo querer libertar-se da célula e continuar sozinho. Percebem MERMOZ curvado para a frente nos comandos. Mais um fracasso. Sem vento, não terão chance. Somam, agora, 52 as tentativas de decolagem. O moral da dedicada equipe pela primeira vez cai e finalmente se esboroa, quando GIMIÊ, que não tira os fones dos ouvidos, intercepta uma mensagem de Toulouse: “URGENTE. PARA CONHECIMENTO DE MERMOZ. ENTREGAR CORREIO AO AVISO QUE DEVERÁ ZARPAR IMEDIATAMENTE”. Assinado DAURAT. Eram 4 horas da tarde. MERMOZ medita alguns segundos e diz:

— “Esta mensagem foi transmitida para o escritório central. GIMIÊ estava “corujando”, portanto não tomei conhecimento, nem vocês! Eles necessitarão pelo menos 3 horas para entregá-la aqui nestes confins!”

LARCHER consegue permissão para retirar as carenagens. DURRUTY levanta os capôs do motor e faz uma visual geral. CAVAILLES refaz os pontos de largagem. MERMOZ, que da margem observava o tempo, dá a ordem:

— “Guarnecer! A postos!”

MERMOZ DÁ A ORDEM: — “LARGAR!”

O céu está coberto de nuvens cinza-chumbo que se deslocam em velocidade crescente. O vento de superfície sopra com intensidade e de Sudeste a temperatura, até há pouco sufocante, cai. A superfície da lagoa apresenta uma agitação inusitada. O motor do bote já está em movimento e a equipe toda espera somente a ordem de soltar a bóia. A equipagem prepara a partida. MERMOZ dá a ordem:

— “Largar!”

O “LATÊ” põe a proa para o vento Sudeste. Começa a corrida. Ninguém acredita. O avião acelera cada vez mais. O flutuador esquerdo, ajudado pela sustentação, não afunda. A aceleração é cada vez maior. Já nos degraus, o “LATÊ” cabra ligeiramente e, agora, livre, decola, enfiando-se pelo crepúsculo cercado de relâmpagos e do ribombo da trovada, misturado ao escarcéu do Hispano. Na sua subida penosa, proa para a costa, vai aos poucos desaparecendo. A decolagem havia levado 60 segundos. A equipe, que não o vê mais, volta para a margem e lá encontra o motorista, portador da mensagem de DAURAT, rindo de alegria e falando da sorte em ter chegado atrasado.

A bordo, nos comandos, MERMOZ sente uma estranha tranquilidade lentamente sobrepu-

jar seu intenso cansaço físico e nervoso. DABRY, debruçado na mesa de navegação, calcula a deriva, traça a rota a intervalos regulares, dá novos rumos ao piloto e estima o sobrevôo dos pontos de referência, impossibilitado que está de usar o sextante, em virtude do colchão de nuvens baixas.

GIMIÊ transmite a cada quarto de hora o TVB. Os goniômetros de Natal e de Fernando de Noronha calculam a posição do avião e a transmitem. DABRY, por meio delas, checka sua navegação. A de Noronha não “bate”. Na travessia de vinda já havia ocorrido o mesmo. O navegador do “COMTE DE LA VAULX” verifica e recalcula. Mais uma vez ele é quem está certo. Logo começam a receber os sinais de posição do “BEM-TE-VI”, que vêm confirmar a precisão de DABRY. Na altura dos rochedos São Pedro e São Paulo, novos fixos radiogoniométricos, emitidos pelo Aviso. GIMIÊ os recebe e passa a DABRY, enquanto emite os TVB noite adentro.

MERMOZ, amarrado ao assento, não larga os comandos um só momento. Está voando a 50 metros de altitude. O colchão de nuvens está baixo e a visibilidade quase nula devido ao negrume da noite. A chuva forte tudo confundia. Não era possível distinguir a linha divisória entre a água e as nuvens, muito menos o horizonte. MERMOZ dispunha apenas dos instrumentos de curva e viragem e do inclinômetro, além dos convencionais velocímetros e do altímetro. Este último, à época, era pouco preciso. DABRY havia insistido, antes de sair da França, na instalação de um horizonte artificial giroscópico, chamado na época de “GYRORECTOR” e que fora usado meses antes com grande sucesso por DIEUDONNÉ COSTES, num vôo recorde; contudo, DAURAT não havia permitido, alegando que não dispunham de tempo.

O piloto, a intervalos, usava a mão direita para corrigir as RPM, a temperatura d'água e do óleo, ou

para compensar os profundores à medida que o combustível suplementar ia sendo consumido.

O equipamento rádio LL', apesar do seu primitivismo, portava-se admiravelmente naquela chuva. Os contatos não falhavam e começavam a receber alternadamente os sinais do "PHOCÉE", pela proa, e, pela cauda, já fracos, os do "BEM-TE-VI". Novos fixos são fornecidos. DABRY checa e recheca. Não há erros, apenas pequenas correções de rumo.

Num terceiro Aviso não-balizador, viajavam de volta para Dakar, LARCHER e DURRUTY, que alertas no posto rádio, apesar do cansaço, acompanhavam o progresso do "COMTE DE LA VAULX". Ao manipulador, GIMIÊ continuava com regularidade a emitir o TVB.

— "Logo estariam no través de Cabo Verde, a poucas horas de Dakar". — murmura aliviado o engenheiro para o mecânico.

Repentinamente, o colchão de nuvens termina e o luar tudo ilumina. Lá embaixo o Atlântico aparece como prata martelada, mas dura pouco o espetáculo. Às 6 horas da manhã, entram na zona depressionária, onde só há chuva, turbulência e escuridão. O horizonte desaparece. Não há referências. As comunicações deterioram e ficam impossíveis. É o "POT AU NOIR" (caldeirão de negrume), velho conhecido das sofridas tripulações dos Avisos e de todos os que tentaram atravessar o Atlântico Sul. Voando, ainda, a 50 metros de altitude, MERMOZ não tira os olhos do painel. Entre uma turbulência e outra diz:

— "A última prova! Quando dela sairmos, será um passeio ao sol".

A luz do dia tão esperada surge com brilho intenso e com ela o inexorável prenúncio de tragédia. O pára-brisa, os vidros laterais e os flutuadores estão cobertos de óleo. Em algum ponto do sistema de lubrificação, talvez se tenha rompido uma tubulação. Estavam a 900 km de Dakar e haviam deixado para trás 2300 km. A temperatura

começa a subir e a pressão cai. Ambas, a princípio, lentamente. GIMIÊ reporta imediatamente a situação ao "PHOCÉE". Complementa MERMOZ:

— "... E pede um fixo de posição!"

No piso inferior da cabina do piloto há um volume misterioso. MERMOZ grita no ouvido do navegador:

O EQUIPAMENTO APESAR DO SEU PRIMITIVISMO FUNCIONOU!

— "Como me arrependo de ter mandado tirar o latão de óleo lá na lagoa! Com aqueles 20 litros teríamos chance de atingir o Aviso!" Nem termina a confissão. DABRY ergue o vasilhame com uma das mãos e com a outra desatarracha o bujão do tanque de reserva. MERMOZ arregala os olhos e explode em tremenda gargalhada.

GIMIÊ recebe a posição pedida ao Aviso, rabisca-a às pressas num papel e põe a mensagem à frente dos olhos de MERMOZ. — "O Aviso está a leste 70 km. Pede que venham para nós a toda a força", grita MERMOZ. O óleo de emergência já está todo no reservatório e a pressão sobe rapidamente, caindo a temperatura.

DURRUTY no Aviso tudo ouve, mantendo-se estranhamente calmo. LARCHER não entende aquela tranquilidade. O fiel mecânico explica:

— "Ficamos apreensivos quando MERMOZ mandou tirar tudo que ele julgava supérfluo e, na moita, pela porta traseira, antes da decolagem, passamos o latão a DABRY! Não se lembra daquela reunião cochichada?"

— "Bendita equipe!!!", diz LARCHER.

DABRY auxilia MERMOZ a fixar visualmente o ponto onde deve ser avistado o Aviso. Este, de minuto a minuto, dá sua posição. De

repente avistam um penacho de fumaça, quase na horizontal.

A pressão do óleo cai rapidamente e a temperatura atinge 90°C. O avião, a 200 metros de altitude, começa a descer. MERMOZ observa o mar para ter a medida das vagas e, no rasante, o que ele vê não é encorajador.

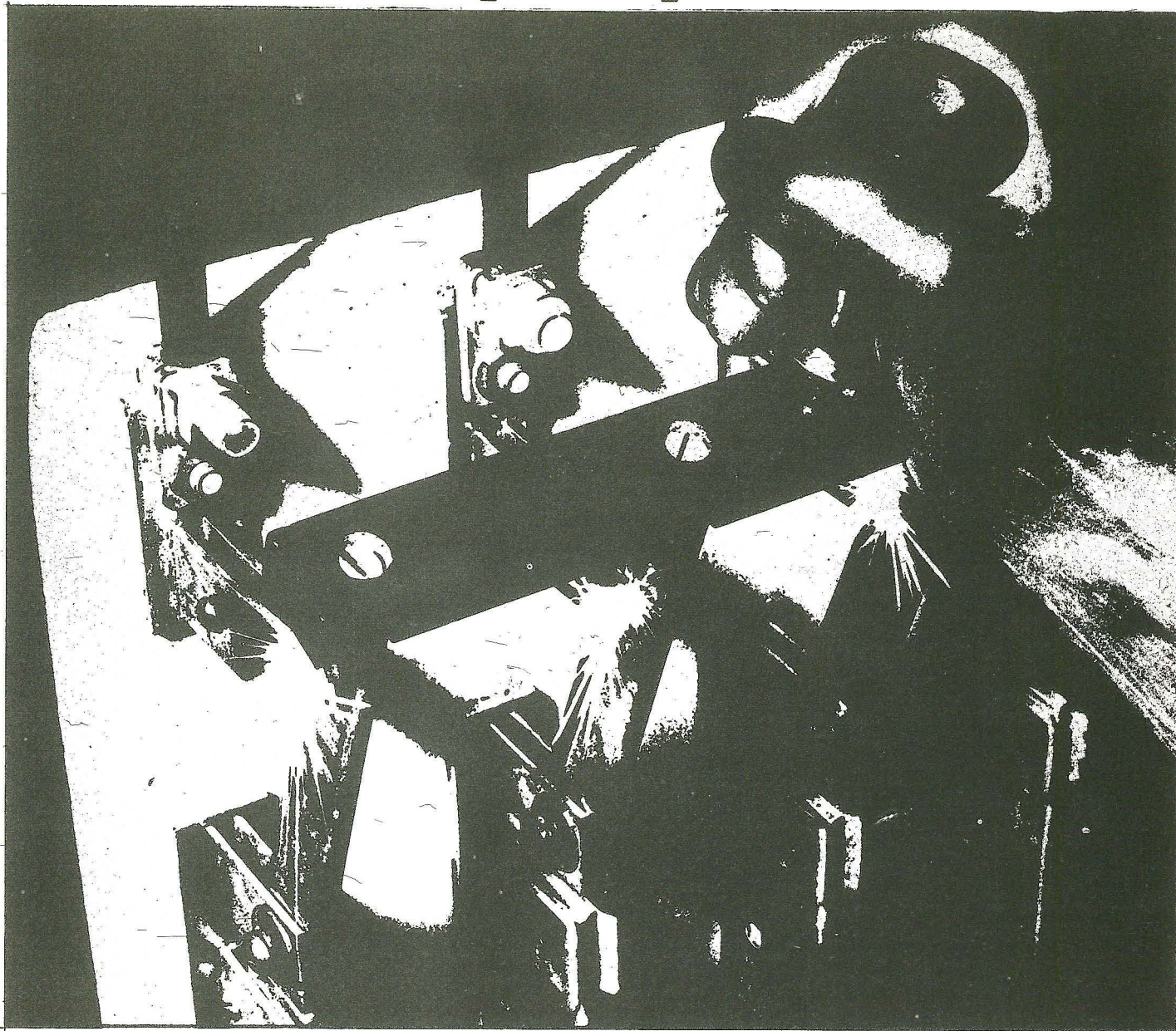
— "Levem as Malas Postais para a traseira, perto da porta! Atenção para o pouso!" diz MERMOZ.

As baleeiras do "PHOGÉE", arriadas no mar, parecem cascas de nozes na superfície revolta. MERMOZ vem cabrado, quase estolado, e finalmente placa sobre enorme onda, na ascendente. O choque é duro. A poucos metros uma das baleeiras se aproxima e lança uma retinida, atracando. Os marinheiros, com os croques, asseguram o contato com o flutuador esquerdo. DABRY e GIMIÊ rapidamente passam os sacos postais para a guarnição. MERMOZ abandona o posto de pilotagem e vem ajudar. DABRY aproveita a ajuda extra para salvar alguns preciosos instrumentos de navegação. São quase 30 volumes, a própria razão do voo. Em volta, tubarões, atraídos há muito pela longa estação do Aviso, circulam, quase à superfície, esperando a oportunidade. O transbordo termina e MERMOZ manda os companheiros abandonarem o avião. Ao fazê-lo também, MERMOZ observa o motor ainda girando em marcha lenta. Salta para o flutuador, sobe pela escadinha do montante e corta os magnetos.

O "PHOCÉE" manobra e recolhe-os, iniciando em seguida a operação de reboque do "COMTE DE LA VAULX". Em vão, pois o flutuador esquerdo parte-se em dois e o avião, adernado, começa a afundar. Da ponte a tripulação assiste a agonia do "LATÊ", que lentamente vai desaparecendo e afinal soçobra. Nem um só destroço fica à tona e MERMOZ murmura para os companheiros:

— "Nós recomeçaremos!"

O desenvolvimento não pode parar.



A Light é brasileira.

Uma empresa totalmente brasileira, agora a Light participa muito mais do desenvolvimento do País. Porque, como subsidiária da Eletrobrás, a Light adquire mais condições e recursos para investir, assegurar e ampliar os serviços que vinha prestando ao maior pólo econômico brasileiro.

São quase cinco milhões de pontos de consumo, entre residências, estabelecimentos comerciais e importantes empreendimentos industriais, recebendo a eletricidade vital para suas atividades.

Com a Light brasileira, começa também uma

nova história no panorama energético do País. Porque ela poderá trazer uma colaboração muito mais intensa à política governamental de energia e substituição de derivados de petróleo. E atuar decisivamente dentro dos objetivos nacionais de apoio à indústria brasileira, estabelecendo padrões e normas para o setor de distribuição e trazendo enormes vantagens no que diz respeito a custo de equipamentos e desenvolvimento de tecnologia.

O Brasil não pode e nem vai parar. Ele conta agora com a Light para iluminar o seu caminho.



LIGHT

SERVIÇOS DE ELETRICIDADE S.A.

Subsidiária da Eletrobrás



QUE QUI É'AQUILO,
GABRIEL?

...EU PASSO...
...EU PASSO...



Togo Ioruba
80

MISSÃO SEM ALTERAÇÃO

Hélio A.R. Simas

Quando Evilásio "Olhos de Águia" chegou ao Aeroporto, descobriu que tinha esquecido os óculos em casa.

M.M. (não Marilyn Monroe e sim Milton "Mosca") apareceu em cima da hora da decolagem e não pôde tomar café.

Como o embarque foi às pressas, nenhum dos dois fez o plano de voo. E como M.M. teve que correr até a sala de tráfego para levar na última hora o PLN, acabou não consultando o QAM.

O cheque externo foi por isto todo "planejado" para a próxima etapa.

Evilásio, "Olhos de Águia", fez o sinal para o operador do GPU e, aguçando a vista na direção do painel superior, ligou o seletor de bateria em interna.

— Livre? — gritou Evilásio com voz de tenor.

— Livre — confirmou Milton com voz de barítono, enquanto olhava para a direita.

Então, como domador do monstro de aço, fez rugir o motor esquerdo.

Ouvindo o ruído da turbina, sem que a hélice girasse, Milton "Mosca", obra-prima da iniciativa, jogou um certo interruptor para "interrupção" e iniciou um "ciclo de partida a seco".

Marcolino "Ordem Técnica", mecânico do voo, salvou a situação, trazendo nesse momento cafezinho para a cabina.

Completo o cheque após a partida, foi iniciado o táxi, sendo o

avião acompanhado na ala por um GPU ainda acoplado e um operador que, por mais que reagisse, foi arrastado junto.

— Pau-de-carga a bordo? — perguntou Milton, que conseguiu a essa altura descobrir um item não lido do "check-list".

— Hein, o pau-de-carga? Onde será que está o pau-de-carga? interrogou-se Marcolino, para quem T.O. servia apenas para ficar mais alto durante o cheque externo.

Não tendo recebido instruções do controle de solo antes da partida, aguardaram apenas 1 hora e dez minutos a autorização para a decolagem.

— 400 pés, flap em cima, redução — comandou com decisão Evilásio, "Olhos de Águia", embora estivesse debruçado sobre o manche, procurando enxergar o que marcava o altímetro.

— Qual é mesmo a proa da subida?

Milton "Mosca", para quem o tempo antes da decolagem talvez não tivesse sido suficiente para o planejamento daquela fase do voo, considerou o cheque, após a decolagem, mais importante; fez o sinal com a mão para manter a reta e entregou-se de corpo e alma à tarefa de acertar os dois NH em 91%.

Marcolino "Ordem Técnica", profissional muito bom de cafezinho, batendo seu próprio recorde, brindou os pilotos com a "rodada de café após decolagem", antes que o primeiro cheque fosse completado.

Após o café, algumas bâforadas de cigarro (ensaiando um CB na cabina), cadeira para trás, Milton "Mosca" começou a fazer a navegação com o lápis dermatográfico no pára-brisas.

— O rumo continua 140° — voltou Evilásio.

— Qual rumo?

— O de subida! Já estamos há dez minutos mantendo a reta de decolagem...

— O rumo é 320° — disse Milton consultando a coletânea de procedimentos — mas não tem importância, parece que só nós estamos voando; não ouço ninguém na frequência.

— Já falou com o controle?

— O controle? — surpreendeu-se Milton.

Chamou várias vezes o controle sem ser contestado. Aproveitou e "malhou" a manutenção que lhe dava para a viagem um avião em pane de VHF.

E com a "rapidez de uma selvagem", minutos depois teve um "estalo": aumentou o volume e o rádio falou.

Não era o controle e sim a torre, e dois operadores já haviam sofrido um colapso nervoso. Um terceiro chorava na frequência; e consta que um quarto operador agrediu-se com o microfone e levou 5 pontos na cabeça...

Conseguiram atingir o nível de voo e interceptar a aerovia sem nenhuma colisão com outras aeronaves.

O vôo transcorreu normal, com pequenos senões que não chegaram a empanar o brilho da magnífica aventura de voar, o desafio e o desconhecido — como são realmente certos tipos de vôo.

Após cada mensagem, desligavam o VHF para economizá-lo.

O regime de vôo foi estabelecido pelo fluxômetro, para que ele pudesse ser usado como relógio, que, somado ao do avião e um no pulso de cada piloto, aumentava a precisão do vôo.

A navegação teve alguns probleminhas: as estimadas não deram certo, porque Milton "Mosca" fez os cálculos pela VI; e os fixos, por infelicidade, foram os da carta de "Alta".

E por falar em alta, a maior tranqüilidade do vôo foram os passageiros desmaiados, o avião a 12 000 pés, sem pressurização.

Marcolino TO, em dia de azar, conseguiu dar um banho de café em Milton "Mosca"; este, por solidariedade ou por vingança, também entornou seu cafezinho, pegando o pedestal das manetes.

— Vai entrar nessa nuvem? perguntou o "Mosca" preocupado.

— É pequena — disse o "olhos" — é melhor do que ter que acertar o rumo depois, neste piloto automático, sem "sincronização de arfagem" (ele gostava dessas palavras).

— Então vou preparar o avião. E ligou Px, Pilot, use cintos, não fume, separação inercial, ignição em vôo, radar (sem passar por stand by) e desembaçador. E colocou os óculos escuros.

Só esqueceu de amarrar-se.

Realmente a nuvem era pequena, como previa Evilásio. Dois minutos de nuvem; e nova sacudida que fez Milton cabecear a alavanca de oxigênio no teto da cabina dos pilotos. Compreendeu-se que, por isso, os interruptores li-

gados para a defesa contra a tempestade esperada permanecessem ligados até o fim do vôo.

Após essas coisas insignificantes, aproximaram-se do destino. O aeródromo "fechou instrumento" — ocorrência normal para quem possui autonomia para a espera — a fim de alcançar a alternativa e outros procedimentos previstos nas regras da OACI para vôos por instrumentos. Mas, Marcolino, trazendo mais um cafezinho, informou que não assistira ao abastecimento, tendo o avião saído com menos combustível que o previsto. Então, adeus alternativa e, quem sabe, adeus espera.

Tomaram logo a primeira providência: gritaram para o controle que estavam com as calças na mão, que ninguém é de ferro.

A "prateleira" de 15 aviões esperando a vez de efetuar o procedimento foi imediatamente desorganizada para dar prioridade àqueles competentes "filhos de Ícaro". A desorganização foi tão grande que até hoje tem gente tentando pousar.

A pista em uso era a 16; Milton "Mosca", enquanto polidamente agradecia a Marcolino "Ordem Técnica" mais um café, entregou a Evilásio "Olhos de Águia" o procedimento para a pista 34. Evilásio, um profissional consciente, em dia com a vista e com as regras de VI, da forma que recebeu, interpretou o problema de descida de cabeça para baixo.

Trocou o rumo básico pelo inverso, o afastamento pela aproximação.

Por isso iniciou o procedimento para a pista 16 de acordo com o inverso dos rumos do procedimento para a pista 34, o que teoricamente é a mesma coisa.

E, como saíram completamente fora do ponto crítico, encontraram "Visual" uma perna de vento, muito baixa, ao lado de uma torre de controle que parecia alta demais.

Aproveitando o estilo de descida, "águia da 1ª guerra mundial", Evilásio embicou o avião para a pista efetuando um magnífico "Pilofe". Já "arredondando", baixaram o trem que haviam deixado para quando encontrassem "Visual", e até o último momento ficara esquecido.

Após o pouso, em vez de irem ao WC, molharam a bequilha, como os antepassados.

No Relatório final da missão, Milton "Mosca" escreveu:

"Sugiro seja feito um Relatório de Deficiência ao fabricante do avião, propondo tirar a alavanca de oxigênio da cabina dos pilotos ou fazê-la acolchoada".

Evilásio "Olhos de Águia" completou: "Proponho um elogio à tripulação"; e em letras bem grandes lascou "Missão sem alteração".

E ainda um P.S. feito por Marcolino "Ordem Técnica": "O café acabou antes do pouso".

Lá em cima, três anjos da guarda passavam de maca, as asas deplumadas arrastando no chão, os olhos parados em algum ponto infinito, a respiração ofegante, o desespero estampado no rosto daqueles que para nós simbolizam a segurança.

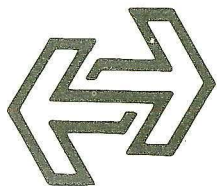
Três anjos, muito novos, e cheios de vida pararam para olhar.

— Que houve com eles? perguntou um.

— Acho que estão voltando de alguma guerra — respondeu o segundo.

— Vamos depressa. Já estamos atrasados para receber a nossa primeira missão — disse o terceiro, com certa ansiedade.

— Só não entendi, disse o primeiro, por que esses seres humanos que vamos guardar precisam trocar de anjo da guarda a cada dois meses...



Esca
Engenharia de Sistemas de
Controle e Automação S.A.

UMA EMPRESA QUE PARTICIPA DA LUTA

PELA INDEPENDÊNCIA TECNOLÓGICA DO PAÍS.

Criando tecnologia nacional e mantendo uma excelência de qualidade do produto, a ESCA tem como clientes entidades públicas e privadas que já a incluem nos seus planos de desenvolvimento a médio e longo prazos.

ESTUDOS E PROJETOS NA ÁREA AERONÁUTICA

- Plano de Desenvolvimento do Sistema de Proteção ao Voo do Brasil
- Nova Área Terminal de São Paulo
- Metrologia Aeroespacial
- Reestruturação do Instituto de Proteção ao Voo
- Sistema de Controle Aerotático
- Sistema de Comunicações Militares
- Programa de Nacionalização de Material Aeronáutico
- Desenvolvimento de Modelos de Sistemas Aeroportuários

OUTRAS PRINCIPAIS ÁREAS DE ATUAÇÃO DA ESCA

- Sistema de Controle e Sinalização Metroviária — Metrô São Paulo e Metrô Rio.
- Sinalização Ferroviária (RFFSA)
- Instrumentação e Controle de Processos Siderúrgicos (COSIPA)
- Sistema de Troleibus — São Paulo, Recife, Santos.

O ÚLTIMO GUERREIRO

No dia 22 de abril foi comemorado o Dia da Aviação de Caça. Nessa data, há 35 anos, o I Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira obteve as suas mais expressivas vitórias. Naquela não tão remota ocasião, enquanto os combates eram travados, um homem resistia bravamente num campo de concentração. Abatido nas proximidades de S. Benedetto, no dia 23 de dezembro de 1944, às 9 horas da manhã, Ismael da Motta Paes foi o primeiro oficial do Grupo a ser feito prisioneiro de guerra e o último a ser libertado. Despediu-se do serviço ativo, recentemente, no posto de Major-Brigadeiro, quando ocupava o cargo de Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional, com sede no Rio de Janeiro.

Quando alguém consegue uma vitória, principalmente na Guerra, ao regressar ao convívio normal de sua vida, a reação natural é de contar suas mil peripécias, deixando os companheiros boquiabertos por suas façanhas. MOTTA PAES se destaca e chega a "espantar". Como dizem seus mais íntimos, suas histórias são quase que "arrancadas" à força. Sua marca: falar pouco. Por isso, ganhou até um apelido: "Moita — Paes".

No dia em que foi atingido, decolaram as esquadrilhas Amarela e Azul, ambas comandadas pelo Capitão Joel Miranda, para bombardear qualquer trecho da estrada-de-ferro próximo a Trento, cidade localizada no Vale do Passo do Brenner. Após o bombardeio, as esquadrilhas deveriam fazer um reconhecimento armado, atacando alvos de oportunidade, a partir de Verona. A artilharia antiaérea

alemã esteve presente durante todo o trajeto. Mesmo assim, as esquadrilhas brasileiras despejaram as bombas sobre Trento, com um percentual de acerto de cerca de 80%. O Tenente Motta Paes pegou a estrada em cheio. Missão coroada de êxito. A partir de Verona, o Capitão Joel separou as esquadrilhas e desceu para cumprir a segunda parte da missão — ataque rasante a qualquer alvo de oportunidade.

"HOJE, AQUI ESTAMOS PARA ABRAÇAR O MINEIRÃO MOITEIRO, O AMIGO LEAL E SINCERO, DISCRETO, CARÁTER FIRME, ADMIRADO, BENQUISTO E ACATADO, MERCÊ DE SEUS DOTES DE HOMEM SIMPLES, CORRETO DE ATITUDES E DE MILITAR ÍNTEGRO, RESPONSÁVEL E DIGNO, FIGURA MARCANTE, EXPONENCIAL MESMO, E QUE, SOBRETUDO, SOUBE HONRAR A TURMA DE ASPIRANTES-A-OFICIAL-AVIADOR DE 30 DE SETEMBRO DE 1942.

A VOCÊ, UM DOS ARTÍFICES DA CONCRETIZAÇÃO DE NOSSAS ASPIRAÇÕES, ANSEIOS E PROPÓSITOS, O ABRAÇO FRATERNAL DE SEUS COMPANHEIROS. FELICIDADE."

(Palavras proferidas pelo Ten Brig Carrão quando da despedida do Maj Brig Motta Paes, na Base Aérea de Santa Cruz)

Foi justamente em Isola di Sclafani que o Tenente Motta Paes sentiu o poder do Flak tedesco. Ele conta: "No mergulho contra um trem composto por vagões-tanques, estacionado no pátio de manobras, iniciei o tiro e, no mesmo momento, ouvi o barulho do impacto de projetis da antiaérea no meu avião. Tive a impressão de que os impactos tinham atingido a fuselagem, atrás da nacele. Continuei fixando a pontaria na locomotiva



que soube, após meu regresso, explodiu. Recuperei-me do mergulho. A cabina encheu-se de fumaça. No alto da recuperação, o motor rateou e parou de estalo. Estava a pouco mais de 500 metros. Pensei imediatamente num incêndio a bordo. Soltei o canopy e desliguei o fone e microfone, dispondo-me a saltar de pára-quedas”.

No momento em que ele ia abandonar o P-47-Thunderbolt, o motor voltou a funcionar. Motta Paes recuperou a calma; dando uma olhada nos instrumentos, verificou que nem tudo estava perdido. Tentaria regressar, uma vez que a fumaça, com a ejeção do canopy, desapareceu por completo. Como mandava a doutrina, aprofundou o rumo sul e rezou para que seu avião chegasse a Pisa.

Sua última comunicação foi no final da recuperação do mergulho. Avisou que tinha sido atingido. O Tenente Dornelles voou para socorrê-lo, juntando-se em sua ala, procurando com a vista saber a extensão do impacto causado pela artilharia tedesca.

Falou com o Motta, perguntando-lhe o que havia e se precisava de alguma coisa. Não houve resposta. Motta continuava lutando para se manter em vôo. Depois de algum tempo fez nova verificação nos instrumentos e foi aí que viu, com tristeza, que a hora de abandonar sua garça era chegada... a pressão do óleo ia a zero e o motor voltava a vibrar; a fumaça negra tornou a invadir a nacele, apesar da ausência do canopy; os instrumentos passaram a marcar temperaturas e pressões de emergência, acima da linha vermelha. Era o fim. Sem potência para ganhar altura e com velocidade reduzida, não havia mais alternativa — o salto de pára-quedas seria o caminho indicado... E o P-47 voando na reta, soltando aquela coluna de fumaça, tornou-se de repente uma atração para os artilheiros alemães. Todas as baterias disponíveis na área passaram a atirar no Motta.

Vivendo aquela situação e com limitadas alternativas, decidiu-se a correr os riscos de manter o avião na reta, ignorando o perigoso tiro-teio que o perseguia. Tinha que sair dali enquanto seu avião pudesse voar. Dornelles, prevendo o desastre iminente de um impacto direto em sua ala, gritava-lhe pelo rádio: “Pula, Jambock 4! Pula, Motta Paes!”

Motta, sem os fones, não ouvia o desespero de Dornelles, e mantinha seu avião aprofundado para o rumo sul, tentando por todos os meios fugir daquele inferno. Finalmente o drama chegou ao fim esperado. A máquina deu seu último arranco e parou de funcionar. Motta não abusou da sorte. Atirou-se no espaço a pouco mais de 600 metros de altura. Antes de comandar a abertura do pára-quedas, teve sangue frio suficiente para fazê-lo no limite de segurança, isto é o mais baixo possível. Com tal procedimento esperava manter-se fora da vista e do alcance das armas alemãs.

O restante da esquadrilha regressou a Pisa. Os pilotos estavam preocupados pela sorte do companheiro. Dornelles morreu mais tarde, dias antes do final da guerra, com 89 missões, levando consigo uma dúvida que muito o martirizou — nunca soube se o Motta decidiu saltar porque a segurança assim o exigia, ou para atender seus apelos, pelo rádio, para que “pulasse”, evitando a artilharia inimiga que, naquele momento, o caçava sem dó. Até seu último vôo, no dia 26 de abril de 1945, vivia a perguntar: “Será que o Motta me entendeu mal, e confundiu pula — manobras evasivas — com pular mesmo?”

E o pára-quedas encheu-se. Motta acabava de lançar sua sorte. Sua queda foi rápida. Tentou manobrar para evitar o pouso nas águas geladas de um canal, mas foi em vão. Retirou os arreios que o prendiam ao pára-quedas, deixou que a correnteza o levasse para longe e nadou para sair dali.

Com as mãos enregeladas, galgou a margem e, molhado como um pinto, afastou-se do lugar do salto.

Aí, aconteceu o pior. Antes de percorrer 50 metros, ouviu o barulho de motocicletas e as ordens militares alemãs. Apesar de não falar alemão, pelos gestos compreendeu que deveria levantar os braços. Porém não levantou. Aproximou-se um cabo alemão e lhe tirou o Colt 45.

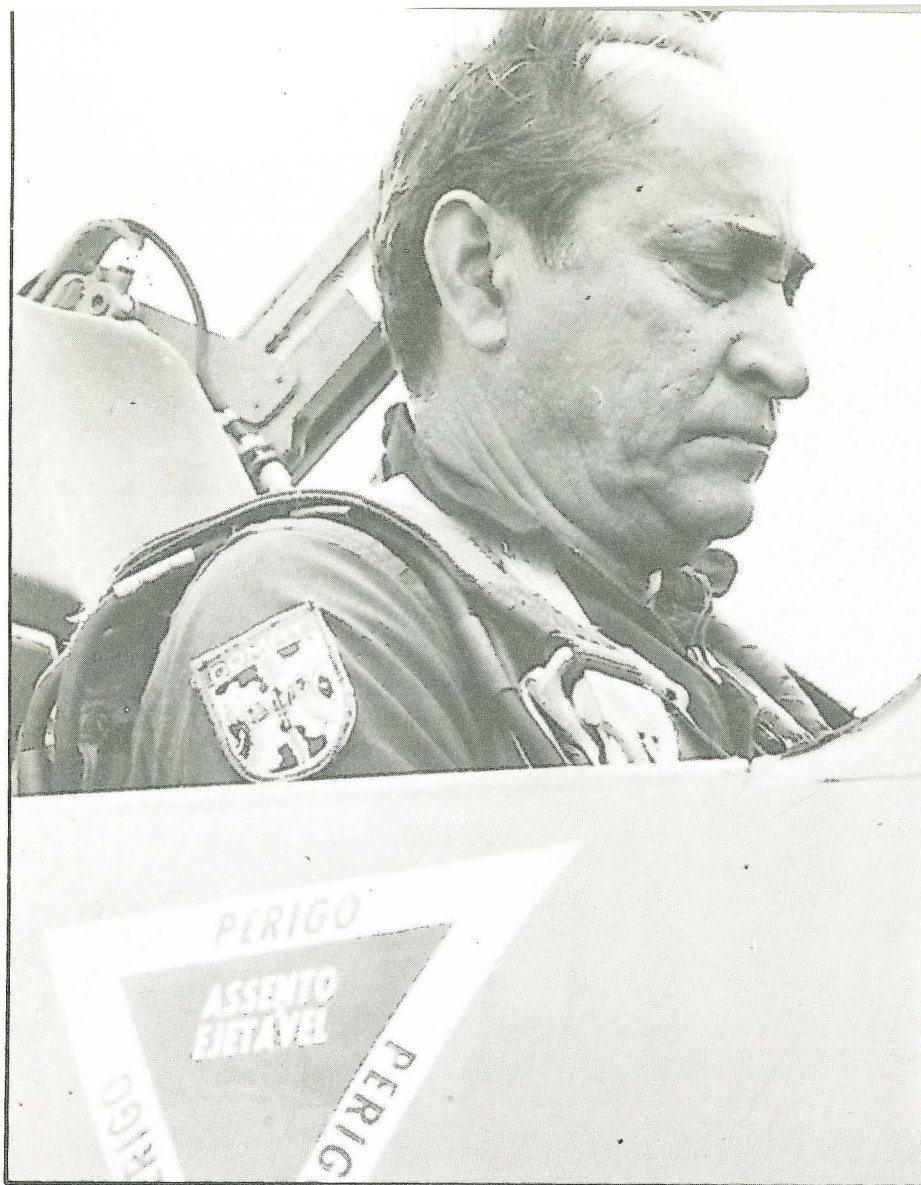
A patrulha que o recolheu levou-o a S. Benedetto, e daí foi encaminhado para a sede de uma unidade antiaérea, cujo comandante o recebeu militarmente, tratando-o como prisioneiro, porém com a distinção devida a um oficial.

Foi revistado oficialmente pela primeira vez. Tudo que ele trazia foi retirado e colocado sobre uma escrivaninha em frente. Em Mântova respondeu a ligeiro interrogatório. Deram-lhe café e algumas facilidades, na esperança de que dissesse alguma coisa. Somente nome, posto e número de série constavam do relatório do Motta, quando o inimigo lhe dirigia a palavra.

Sofreu revista em S. Benedetto, Mântova e em alguns postos de Verona. Em cada um deles deixava de devolver uma peça do uniforme, principalmente se essa o pudesse proteger do frio. Deixou Mântova com destino a Verona, andando a pé, de ônibus, carroça e até de bonde.

Perambulou de posto em posto em Verona.

A cada chegada eram feitos novos interrogatórios, sem resultados, pois Motta só respondia o de sempre: nome, posto e número de ordem. Passou por várias privações, a comida era pouca e de péssima qualidade, o cobertor pouco adiantava para o frio que fazia. Daí foi mandado para Frankfurt, de trem, com vários prisioneiros.



ros, a maioria tripulante de B-24, Liberators e B-17, Fortalezas-Voadoras. Muitos com marcas de ferimentos recebidos ao serem abatidos.

Chegaram a Frankfurt no dia 28. A toque de caixa e gritos dos guardas, deixaram o trem, sendo embarcados em carros elétricos de tráfego normal da cidade. Chegaram afinal a um grande prédio, todo branco, de estrutura baixa, tendo uma grande área coberta. Era um campo de interrogatório da Força Aérea Alemã, facilmente identificável pela quantidade de salas de interrogatórios, prisioneiros em trânsito, longos corredores, muitas celas, não havendo contato com o interior que não estivesse guarnecido por grades de ferro e sentinelas armadas. Além disso, Motta travou conheci-

mento, pela primeira vez, com os famosos interrogadores alemães, especialistas em recolher informações de pilotos e tripulantes aliados abatidos.

Sobre sua estada em Frankfurt, ele conta seu passatempo durante 15 dias: "Nada havia a fazer, senão esperar. Ficar deitado, encolhido, esperando o frio passar; esperando a noite passar; esperando a chamada para os interrogatórios; esperando pelo prato de sopa da tarde. Para passar o tempo, pensar nas coisas boas da vida, minha terra, meus pais, amigos de infância do Colégio Arnaldo em Belo Horizonte; pensar no pessoal do Grupo de Caça e imaginar o que estaria fazendo naquela hora; pensar nos prisioneiros que ali passaram e que muitos talvez não estivessem vivos; pensar que as coi-

sas sempre passam e que meu tempo naquela solitária haveria de passar também".

De Frankfurt foi mandado para Westzlar, onde chegou no dia 14 de janeiro. Já no dia 15 foi para um campo de distribuição, exclusivo da Luftwaffe. "O campo até que era mais simpático do que o de Frankfurt. Não nos puseram mais em solitárias, mas em alojamentos. As camas eram confortáveis. Como distração, ouvíamos os alemães, que rendiam os postos de sentinelas cantando "Lili Marlene". Na hora da bóia, íamos ao refeitório e a alimentação era bem razoável".

Recebeu da Cruz Vermelha, que atuava diretamente naquele campo, um uniforme GL, bastante confortável, e material para toalete. "Passei a usá-lo logo por cima do meu uniforme cáqui da FAB, onde se encontrava costurado no ombro esquerdo a palavra BRASIL e na gola, minhas divisas de 2º tenente-aviador".

Nessa constante mudança de alojamento, passando por toda sorte de privações, Motta viu chegar, afinal, seu dia de liberdade. Foi mandado para Marselha. Finalmente viu outra vez a farda da Força Aérea Brasileira. "Aquele instante foi um momento de grande emoção para mim. Foi quando tive a certeza de que voltaria."

De Marselha foi, finalmente, para Pisa.

Seu comportamento ficou marcado pela determinação com que enfrentou os interrogadores nazistas e pelo bom senso com que se houve como prisioneiro de guerra.

A sua despedida, fazendo vôo no moderno Caça F5E Tiger II, foi uma justa homenagem a quem persistiu amante da aviação de caça até o seu último dia no serviço ativo.

Alguns trechos deste artigo foram calcados no livro "Senta a Pua!" de Rui Moreira Lima, editado pela Biblioteca do Exército.

O FUTURO DO BOEING 727

O Boeing 727 continuará sendo muito importante na década de 80. Nossas previsões indicam que a frota mundial de 727s transportará dois bilhões de passageiros nos próximos dez anos.

Como resultado do empenho da Boeing em aperfeiçoar seus aviões, o 727 tem sido constantemente modernizado no que se refere à engenharia, operação e conforto dos passageiros, permitindo que, ano após ano, ele venha se antecipando às necessidades do transporte aéreo mundial.

A relação a seguir mostra alguns itens, dentre mais de 1000, que foram desenvolvidos para o 727 desde que ele entrou em serviço.

1. Sistema Computarizado de Performance. Fornece informações imediatas e precisas para a pilotagem, reduzindo o consumo de combustível.

2. Controle Automático de Potência. Mantém o perfil de voo estabelecido, permitindo uma operação mais eficiente do avião e dos motores.

3. Computador Digital de Dados. Fornece informações três vezes mais precisas, com um custo 50% menor.

4. Radar Digital Colorido. Para melhor interpretação das condições do tempo.

5. Sistema Automático para Pouso.

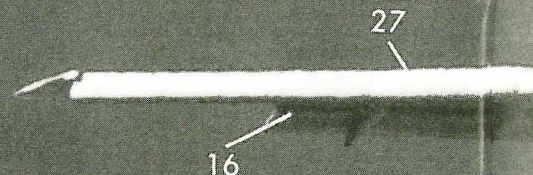
Para operações em condições mínimas de teto e visibilidade na categoria IIIA, com ponto de decisão de 50 pés.

6. Melhores Poltronas para a Tripulação. Reduzindo a fadiga dos pilotos.

7. Sistema de Aviso de Proximidade do Solo. Acompanha as condições de voo alertando a tripulação quanto às manobras próximas ao solo.

8. Equipamentos Eletrônicos de Alta Confiabilidade e Baixo Peso. Avançada tecnologia eletrônica, permitindo uma operação harmoniosa e segura.

9. Perfil Automático de Saída (estudo). Utiliza o sistema computarizado de



performance e o controle automático de potência para automatizar as saídas.

10. Mostradores Multi-Funcionais. Permitem a utilização da tela do radar meteorológico para os mapas de área, checklists, avisos e alarmes.

11. Sistema Múltiplo de Rádio (estudo). Torna mais fácil a utilização do espaço do painel. Reúne até dez controles de rádio em uma única unidade.

12. Sistema de Medição de Atitude (estudo). Este sistema substitue os giroscópios e bússola.

13. Containers para Bagagem. Disponíveis para o transporte automático de bagagem.

14. Prevenção de Corrosão. Aumenta a durabilidade da estrutura.

15. Materiais (compostos) Avançados. Avaliação em operação de novos materiais para spoilers e profundores quanto às vantagens e economia.

16. Limitador Automático de Carga nos Flaps. Permite o pouso com pesos mais elevados.

17. Pneus de Baixa Pressão. Tornam possível a operação em pistas de baixa resistência, aumentando o número de aeroportos que poderão ser servidos pelos 727.

18. Freios Automáticos/Anti-Derrapantes/

Spoilers.

Melhoram a capacidade de frenagem do 727.

19. Tanque Integral de Combustível na Seção Central da Asa. Proporciona maior capacidade de combustível, com menor peso.

20. Tanques Auxiliares de Combustível. Adicionam 2 480 galões, permitindo aumentar o alcance em 600 milhas.

21. Porta Extra no Compartimento de Carga. Resulta em aproveitamento melhor do espaço para carga e operação mais rápida.

22. Motores Mais Econômicos. Continuo desenvolvimento dos motores pela Pratt & Whitney, visando à redução do consumo.

23. Tampas de Reversíveis em Cascata. Reduzem a manutenção e o peso.

24. Motores Opcionais. Os motores JT8D-9, 15, 17 e 17R podem ser utilizados, o que permite adaptar a performance do 727 às necessidades

do mercado.

25. Reserva Automática de Desempenho. Permite melhor performance na decolagem.

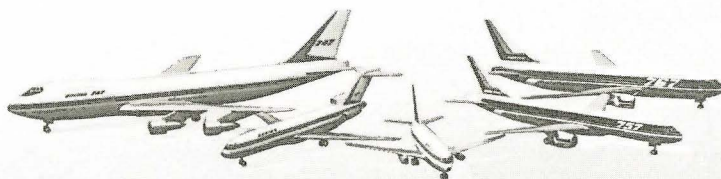
26. Carenagens Avançadas para os Motores. Materiais mais leves e resistentes melhoram a performance.

27. Opções quanto ao Peso Máximo. Permite maior flexibilidade no tráfego de passageiros em função do aumento do alcance.

28. Tratamento Acústico. A utilização de novos materiais acústicos nas carenagens e motores reduz os níveis de ruído na decolagem, aproximação e pouso.

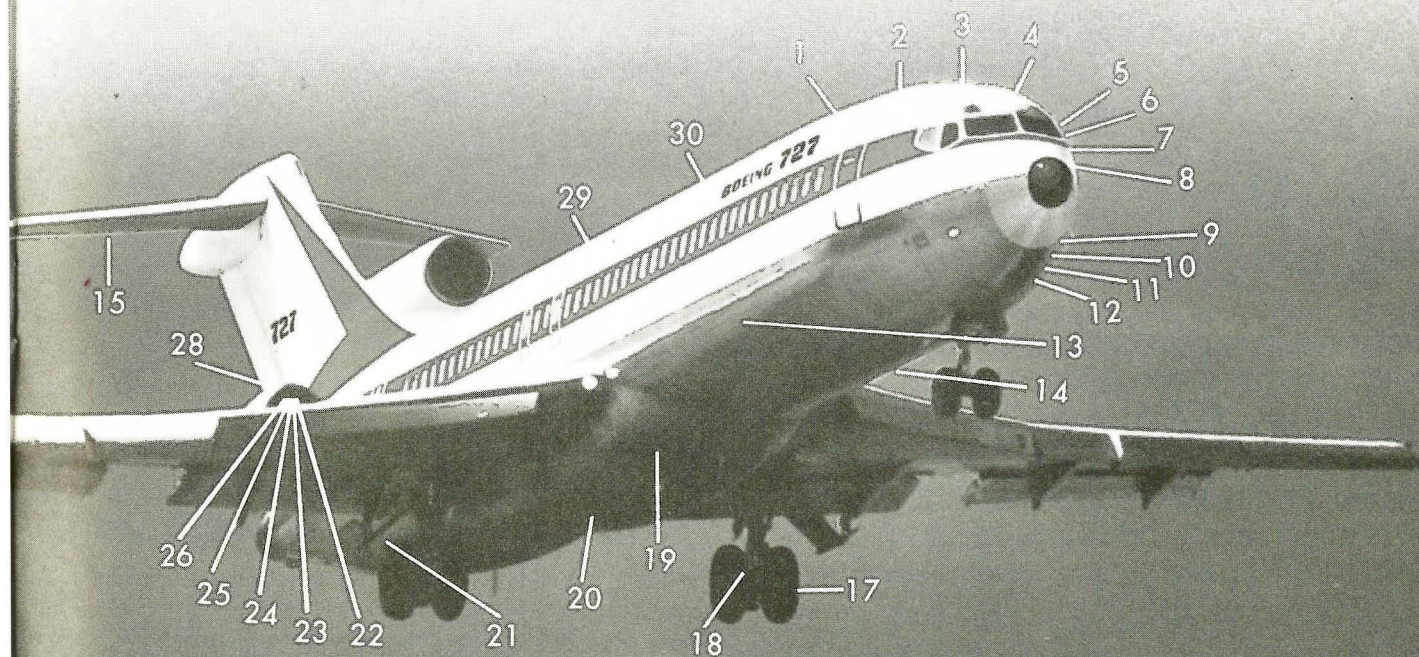
29. Compartimentos Fechados para Bagagem de Mão. Permitem o transporte, com segurança, da bagagem de mão.

30. Melhor Aproveitamento Interno. Dá aos passageiros a sensação de maior amplitude.



A FAMÍLIA BOEING

Tornando o Mundo Menor



Na pesquisa sobre os aeroportos do Brasil, a Hidroservice decolou na frente.



A verdadeira prova de fogo por que pode passar uma pessoa ou uma empresa, é a opinião pública. Anônima, ela não é condescendente com nada, nem presta favores a ninguém.

A Hidroservice acaba de passar por esta prova, com louvor.

Em pesquisa realizada pelo Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica, DAC, sobre as condições de nossos aeroportos, apenas dois mereceram a classificação "ótima": o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e o Eduardo Gomes, de Manaus.

Esses dois aeroportos são empreendimentos com estudos de viabilidade, localização, planejamento, projetos e gerenciamento completo de construção da Hidroservice.

Nota dez com louvor em duas obras desse porte e importância não é nenhuma coincidência.

Mas continua sendo motivo de muito orgulho para todos da Hidroservice.

Planejamento - Projetos - Gerenciamento de Obras

HIDROSERVICE
Engenharia de Projetos Ltda.

Rua Afonso Celso, 235 - 04119 - São Paulo - Brasil
Telex (011)23596 - Telefone - 594-3344 - Escritórios:
Brasília - Rio de Janeiro - Belo Horizonte - Salvador -
Recife - Belém - Porto Alegre - Quito - La Paz - Lagos.

CORRER PRA QUE?... PRA QUE CORRER?

(Adaptação de trabalho do Cel Av RR Ricardo Curvello de Mendonça)



Quando passamos pela praia, deparamos com uma cena que parece até engraçada. Gente, de todas as idades e sexos, correndo. São os adeptos do COOPER, uma corrida com tempo marcado, ou seja, é preciso correr uma determinada distância, num tempo controlado.

No Brasil, não se pode dizer que o hábito de correr seja tão popular, mas é um fenômeno em crescente expansão. Quem leva uma vida agitada, e mal tem tempo para praticar esportes, provavel-

mente já se perguntou se não deveria também começar a correr. Afinal, correr é barato e muito gratificante.

Para sair por aí, correndo, é necessário, antes de mais nada, consultar um médico, para saber se não há nenhuma contra-indicação. Nos seis primeiros meses, seu organismo vai passar por uma transformação. Você vai ficar mais magro, vai sentir algumas dores, mas, em compensação, seu coração vai passar a fazer um trabalho muito mais calmo e a enviar mais sangue para todo o corpo. Seus pulmões serão beneficiados, já que durante a corrida você faz uma respiração forçada, em que os músculos da caixa torácica têm seu apoio na parte mais baixa do diafragma.

Cada corredor adapta o ritmo de sua respiração ao número de passadas, e ninguém deve incomodar-se muito com este detalhe, uma vez que se chega a ele naturalmente. Uma boa dica para quem começa é correr com outra pessoa ao lado, conversando. Se você conseguir correr e falar ao mesmo tempo, está num ritmo adequado.

Você poderá perguntar-se. Correr pra quê?... Os resultados dependem do físico de cada um, mas uma coisa é certa. Correr é uma forma de se movimentar, e quem corre, estatisticamente, vive mais,

pesa menos, dorme melhor, tem mais energia, fica menos doente, e em geral, são pessoas agradáveis de se conviver.

O exercício de correr é aeróbio, não há débito de oxigênio. Mas, até atingir os 500 metros, fica sendo anaeróbio, isto é, há um certo débito que logo se equilibra. É este equilíbrio que permite a uma pessoa correr longas distâncias sem problemas respiratórios. Correr é um movimento natural, que, de algum modo, já nasce com o ser humano. Todo mundo pode, partindo de pequenas distâncias, chegar um dia a distâncias mais longas.

NÃO SE DEVE CONFUNDIR PERDA DE PESO COM PERDA DE LÍQUIDO

Não existe uma regra, do tipo "corra tantos dias para perder tantos quilos". A perda do peso é inteiramente individual e está sempre relacionada a uma alimentação correta. Não se deve confundir, no entanto, perda de peso com perda de líquido. Pessoas que suam muito e têm facilidade de eliminar

líquidos podem ter a impressão de que estão emagrecendo, mas a excessiva perda de líquidos merece cuidados, pois pode levar à desidratação.

Guardadas as diferenças individuais, os benefícios são sempre os mesmos, e a corrida está aberta a todos. Este exercício pode ser uma das maneiras de você descarregar as tensões da vida moderna, de emagrecer, relaxar e sentir-se melhor.

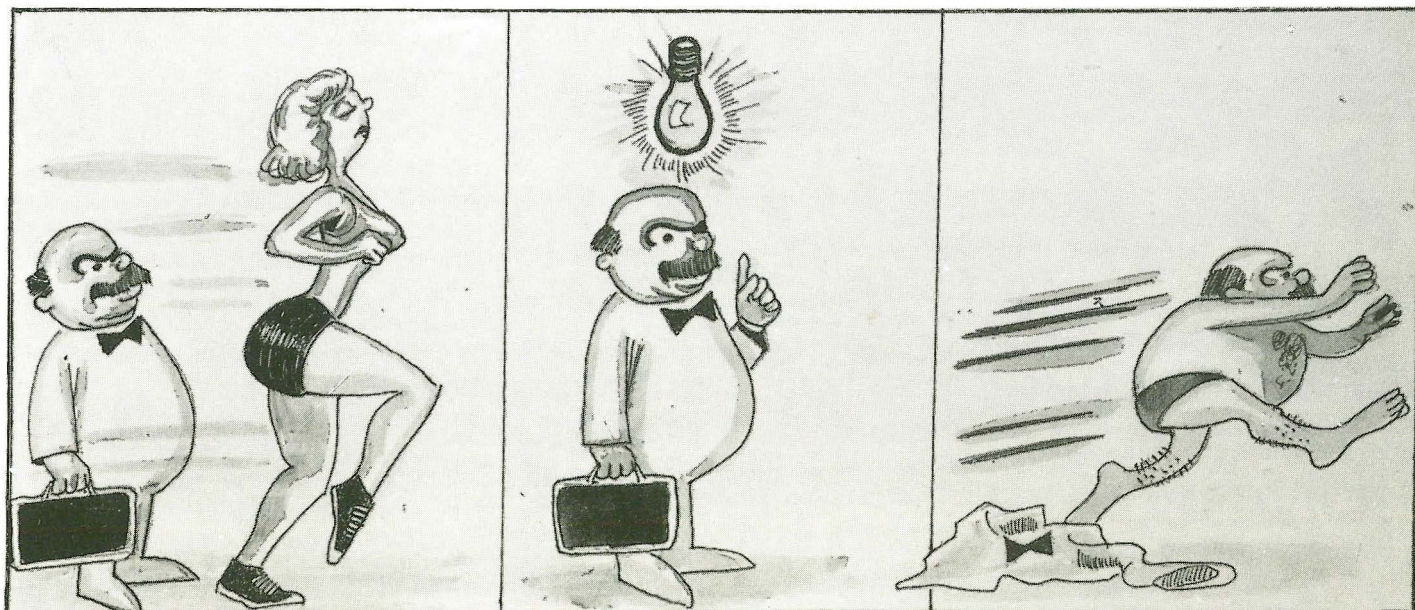
Os especialistas em Medicina Preventiva dizem que, com peso, exercícios e dieta adequados, mais controle de pressão sanguínea e eliminação do fumo, pode ser controlada a cardiopatia. Como dissemos, correr traz um grande benefício.

Há pouco tempo estive no Brasil o Dr. Kenneth Cooper. E na última palestra, que deu no Hospital do INPS da Lagoa, falou sobre os benefícios dos exercícios, dentre outros preventivos, para o bom funcionamento do sistema cardiovascular.

Tratou o Dr. Cooper de mostrar a sua técnica de pesquisa, baseada em estatísticas idôneas, e comprovar suas observações com resultados concretos.

Os fatores de risco, selecionados pelo Dr. Cooper, são os seguintes:

— História da Família.



Há somente a evidência estatística de que isso ocorre com frequência. Se você tem um parente consanguíneo que teve um ataque cardíaco dentro dos últimos cinquenta anos, são maiores as probabilidades de que você possa ter problemas cardíacos do que se sua família estivesse isenta de cardiopatias, com outros fatores em igualdade de condições.

— “Stress” e padrões de comportamento de personalidade que produzem “stress”.

O padrão de comportamento agressivo impõe uma tensão ao coração que há muito se reconhece potencialmente mortífera. Num situação de “stress”, os sistemas hormonais do corpo atuam como foram programados para agir desde a idade da pedra: aceleram a velocidade cardíaca e aumentam a pressão sanguínea, a fim de preparar o corpo para a luta ou para correr. Se o corpo luta ou corre, os hormônios adrenais são metabolizados; em termos comuns, a tensão é queimada. Mas se o corpo não faz nem uma coisa nem outra, ou se um padrão de personalidade interpreta continuamente o mundo como um desafio ou ameaça, perpetuando uma situação de “stress”, os hormônios permanecem na corrente sanguínea e o desgaste pode revelar-se como cardiopatia.

— Inatividade

São tão grandes as provas de que a inatividade está associada à cardiopatia que a correlação é quase indubitável. Neste caso, há que se determinar primeiro o nível de aptidão aeróbica.

PRESSÃO ALTA, FUMO E COLESTEROL CONSTITUEM O “TRIO DA MORTE”

— Pressão sanguínea

Juntamente com o hábito de fumar e com a taxa de colesterol, constitui o “Trio da Morte”. A maioria dos pesquisadores considera as pressões sanguíneas abaixo de 14/9 como normais. Acima de 16/9,5, como hipertensão, carecendo de tratamento.

— ECG normal em repouso e com exercício

O exercício habitual é um fator coadjuvante do emagrecimento e não o principal. A obesidade é um fator negativo para a saúde e sua principal causa é a ingestão diária de calorias em maior quantidade do que o necessário para o consumo diário.

— Fumo

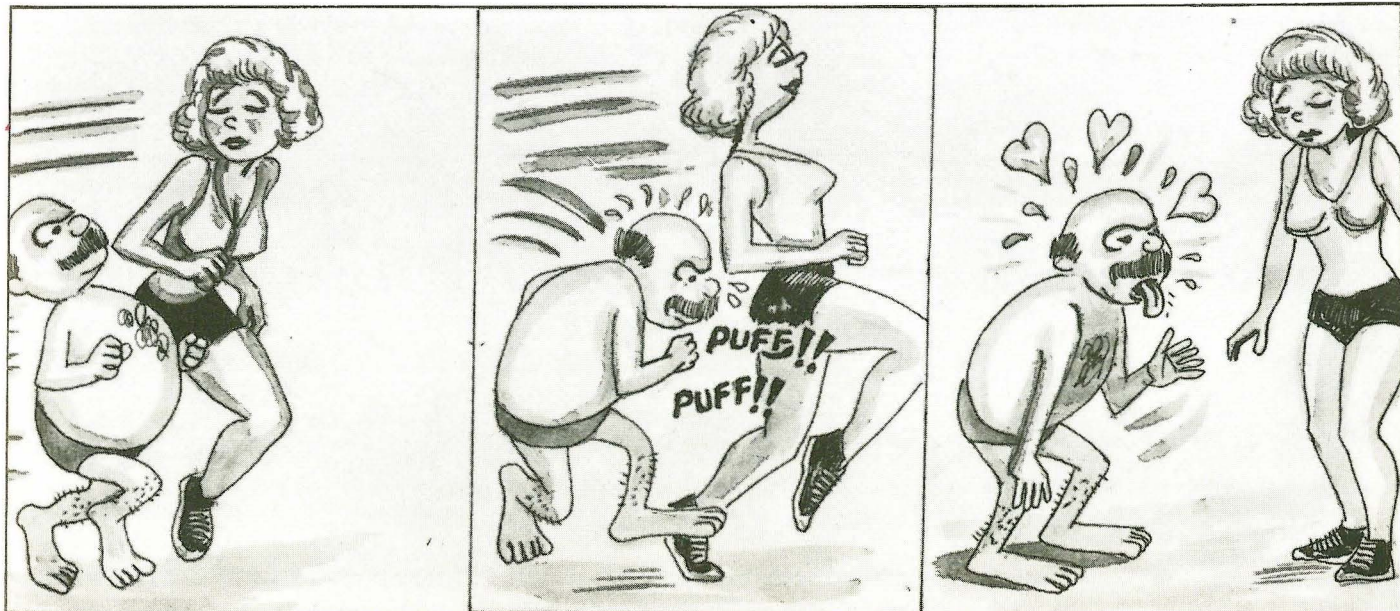
Falar sobre o fumo, hoje em dia, é lugar comum. Fuma quem quer ou quem não consegue deixar de fumar.

— Colesterol

Há cinco maneiras de reduzi-lo: reduzir a ingestão, reduzir a quantidade de colesterol que o fígado produz diariamente, perder peso, fazer exercícios físicos. Se a dieta, o controle de peso e os exercícios não diminuírem seu colesterol, é recomendado o uso de medicamentos, a critério médico.

— Triglicerídeos

Os triglicerídeos parecem ser particularmente perigosos em pessoas que têm colesterol alto, juntamente com as lipoproteínas de muito baixa densidade, quando presentes na corrente sanguínea. Parece haver uma aglutinação, um espessamento e diminuição de velocidade de circulação sanguínea ocasionada por estes glóbulos graxos, de modo que o colesterol pode aderir com facilidade à parede arterial sem ser arrastado. Para reduzir os triglicerídeos, é aconselhável: perder peso, reduzir a ingestão de gorduras saturadas, e reduzir o consumo de álcool, amidos e açúcares refinados.



PESSOAS GORDAS E MUSCULOSAS SÃO MAIS FREQUENTEMENTE CARDIOPATAS

— Glicemia

O nível alto de açúcar no sangue, cronicamente, é o diabetes, e numerosos estudos mostram como isto acompanha a cardiopatia. Mesmo que o nível alto não tenha uma característica crônica, ele é prejudicial e precisa ser reduzido para diminuir seu fator de risco das coronárias.

Nos casos crônicos e nos demais, a medicação, a dieta, a alimentação bem cuidada, o controle de peso e os exercícios são os meios de correção, cada um no seu momento.

Esses são os principais fatores, mas existem os secundários, cuja influência não pode ser negligenciada sem consequências prejudiciais.

1 — Ácido úrico

As pessoas com nível elevado

de ácido úrico no sangue sofrem de gota. Elas também têm cardiopatia e freqüentemente têm excesso de peso, com pressão alta.

A Purina, encontrada em legumes e miúdos, produz ácido úrico; assim, é importante conhecer quais os alimentos que devem ser evitados. Alcool e aspargos estimulam a produção de ácido.

2 — Capacidade vital

A quantidade de ar que os pulmões podem reter está relacionada com incidência de cardiopatia. Pensa-se que, quanto melhor oxigenado o sangue, menor exigência é feita ao coração.

3 — Modelagem física

Pessoas gordas e musculosas aparecem com mais freqüência entre os cardiopatas do que as pessoas magras. Outro caso em que os exercícios são indicados como fatores de segurança.

Estes são os principais fatores de risco eleitos pela Clínica Cooper como os mais prejudiciais. Ele mesmo não afirma que esta seja a última palavra sobre o assunto. Há, porém, estudos sérios que indicam que homens com velocidade

de cardíaca, em repouso, acima de 90 batimentos morrem de doenças coronárias com mais freqüência do que aqueles cujas velocidades cardíacas estão abaixo de 70 batimentos.

Há ainda estudos, em desenvolvimento, sobre o tipo sanguíneo, sobre água clorada e sobre a farinha de trigo que poderão vir a influenciar a questão. O importante é estarmos em contato com pessoas que pesquisam este assunto, mesmo após o dia em que possamos desenvolver nossa própria pesquisa com sentido preventivo, quando poderíamos trabalhar em conjunto.

Diz o Dr. Cooper: "Aí estão os fatores de risco a constituírem-se num grupo mortífero. Ainda não compreendemos a maneira exata como eles se reúnem para causar cardiopatia, nem sequer sabemos com precisão se alguns são reais ou apenas expectadores sempre presentes. A prova, contudo, é que milhares de casos em estudos científicos documentados acusam estes elementos de risco como ameaças ao coração e à vida. Matam pessoas todos os anos. Se ignorar a prova, você o faz por sua conta e risco."



ARQUIVO

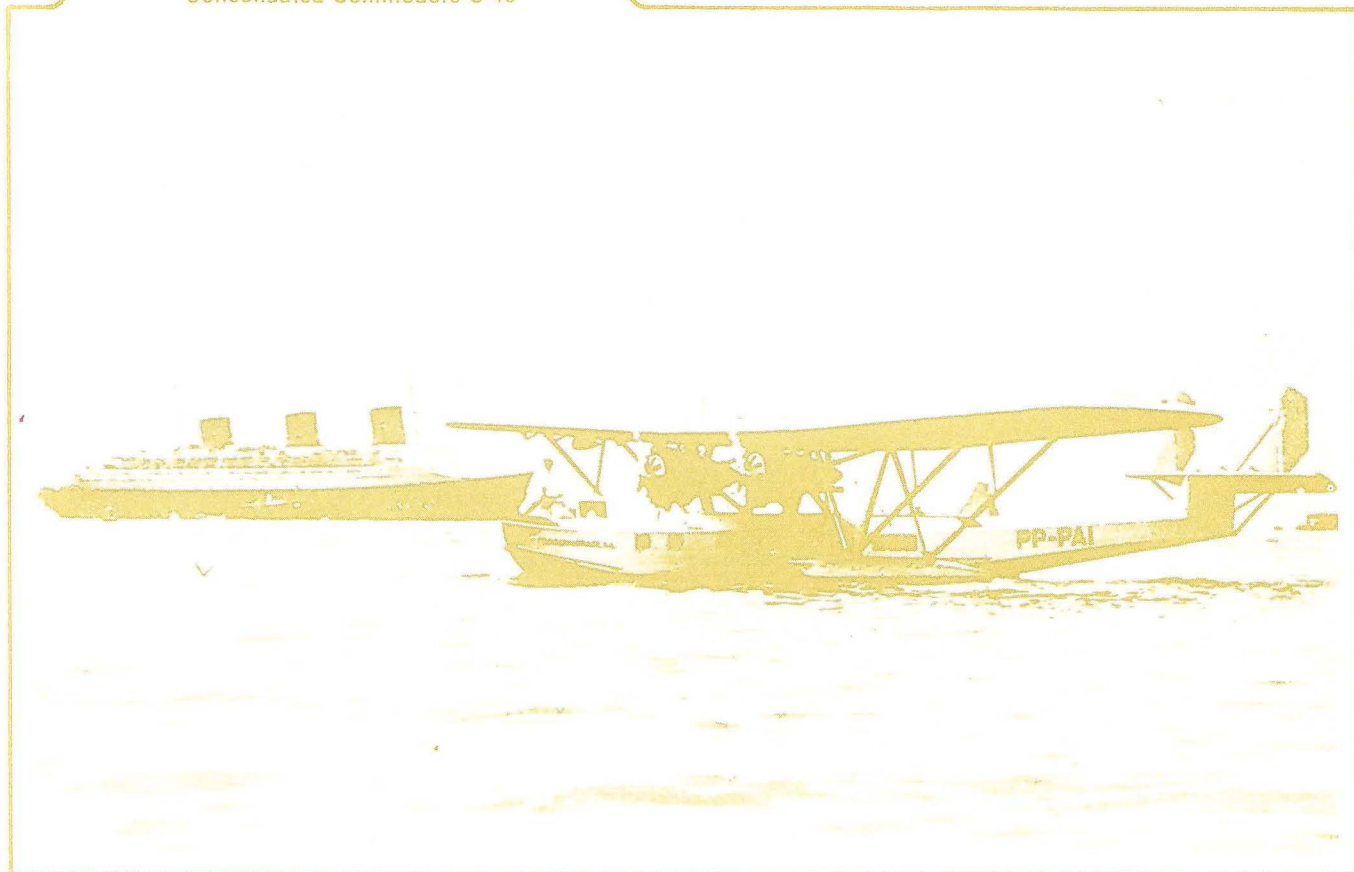
A Aviação foi, certamente, o mais importante dos recentes passos dados pela Humanidade. Tão importante que até hoje alguns países disputam o direito de ter como autor de tal passo um filho seu. Aquele que demonstrou publicamente, com testemunhas e em evento oficial para todo o mundo, foi um brasileiro. Para nós, portanto, a Aviação assume capital interesse: somos um País de aeronautas.

Conquistar os ares, com a certeza de que se sai e se chega onde se pretende, como os pássaros, foi de tal relevância para a Humanidade que muitos conceitos regentes das relações entre os povos simplesmente ruíram depois do 14-Bis em Bagatelle. Alguns outros postulados tiveram de ser reformulados.

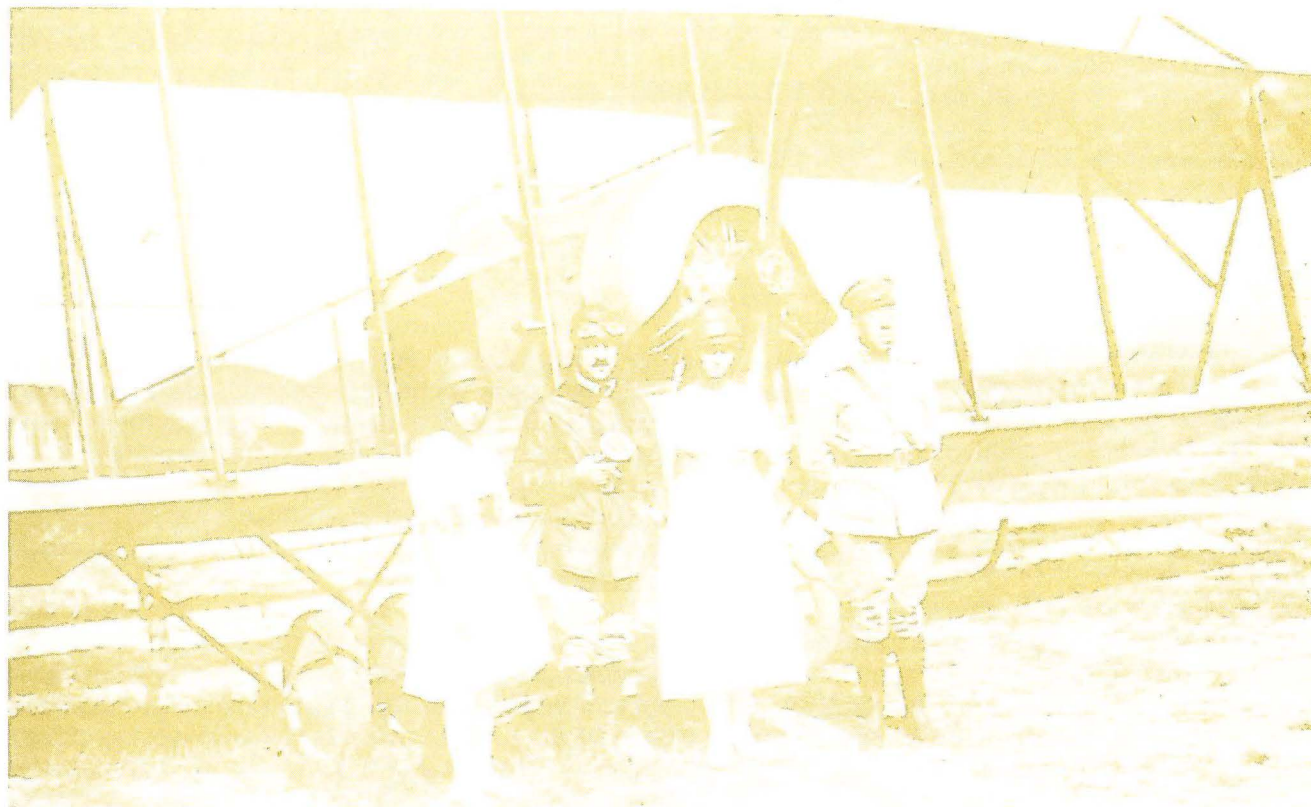
O avião encurtou o tempo e criou novas considerações entre o ser humano e o espaço do seu planeta; levou o imediato socorro aos enfermos; foi portador implacável do terror a guerreiros e inocentes; conduziu no seu leme as bandeiras da paz e da esperança; possibilitou o nascimento de algumas ciências que lhe são quase filhas; e ajudou, com seus princípios de dinâmica, o homem a pisar no seu satélite natural.

Por isso mesmo, fomos buscar no ARQUIVO as lembranças mais significativas que permitam a reconstrução pictórica de algumas das fases mais importantes desta ainda curta, mas sem sombra de dúvidas, interessante polêmica e excitante História.

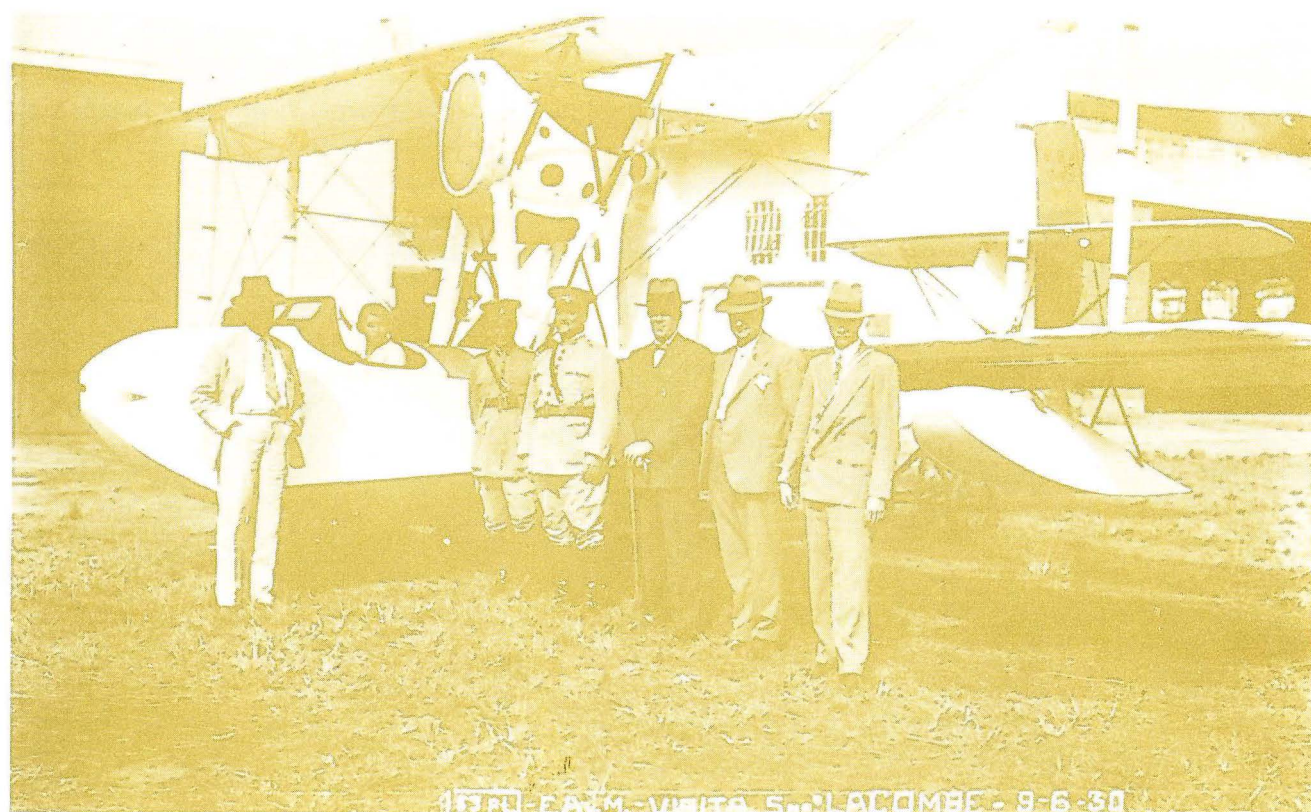
Consolidated Commodore C-16



Avião Rio de Janeiro construído
por hafay, na lo do Viana, em 1920



FBA Schreck 17



1929 - FBA - VISTA S. LACOMBE - 9-6-30

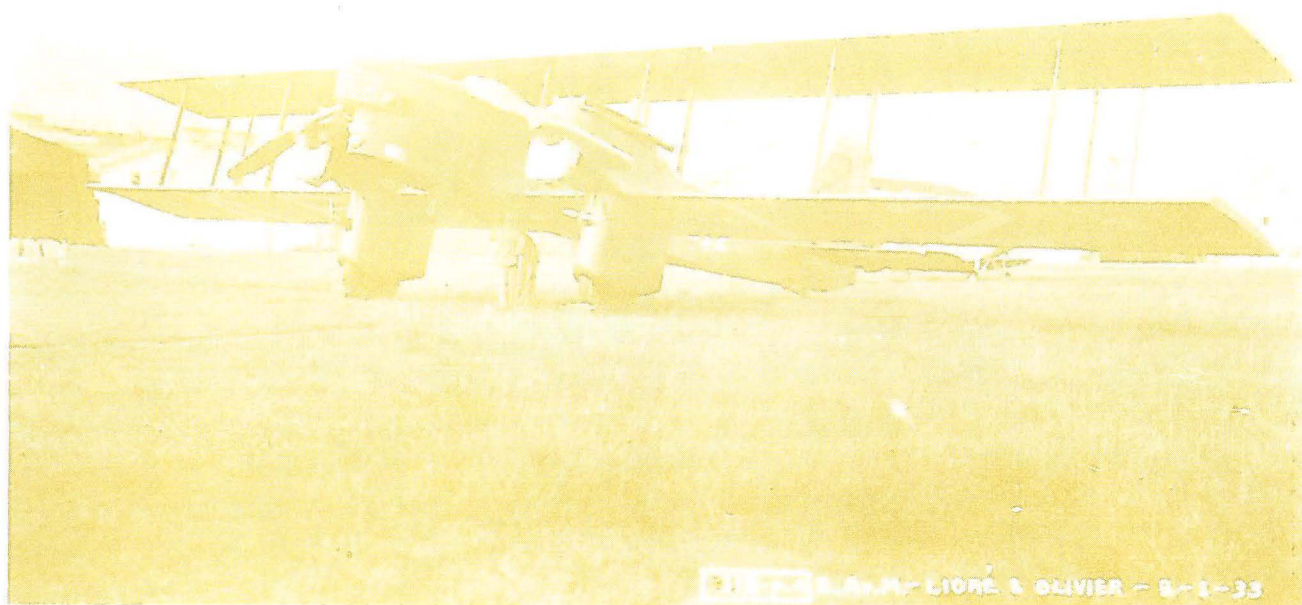
POTÉZ 25 TOE



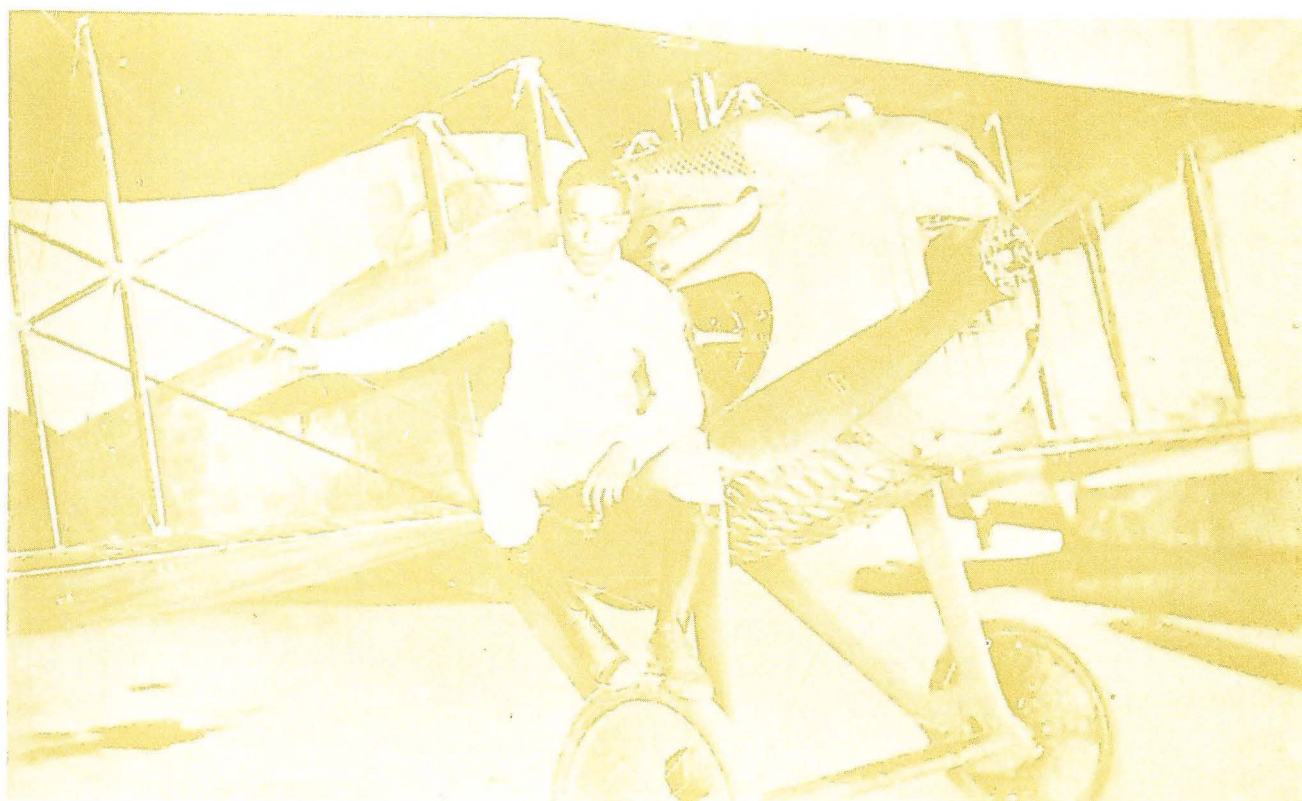
Pose de Pilotos do POTÉZ 25 TOE



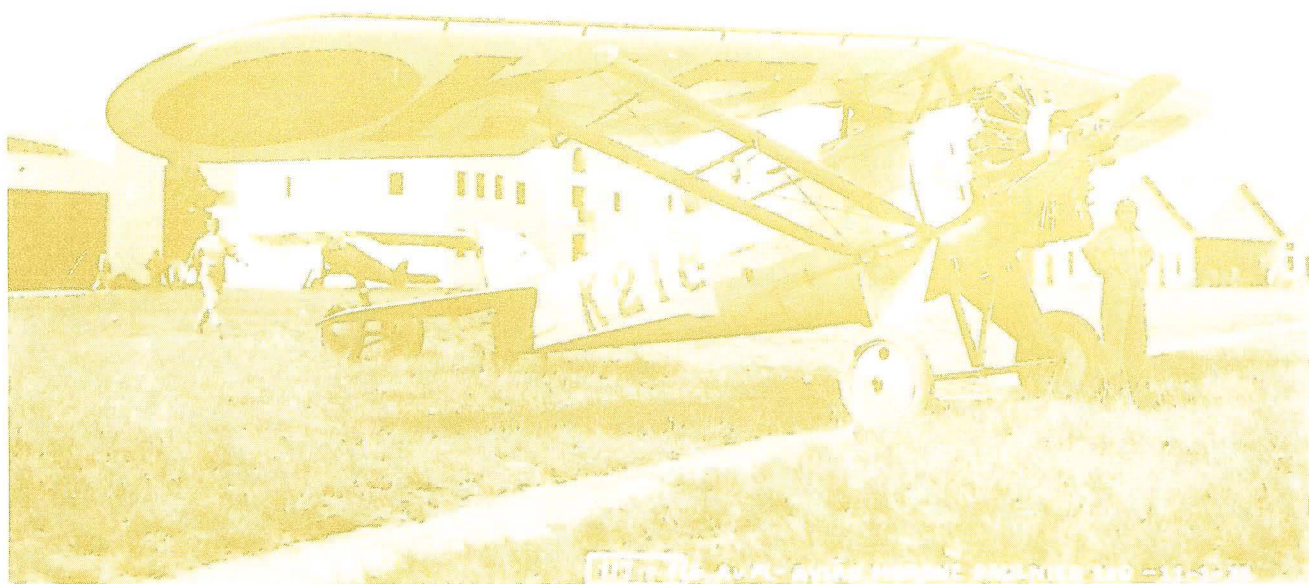
LIORE ET OLIVIER 25



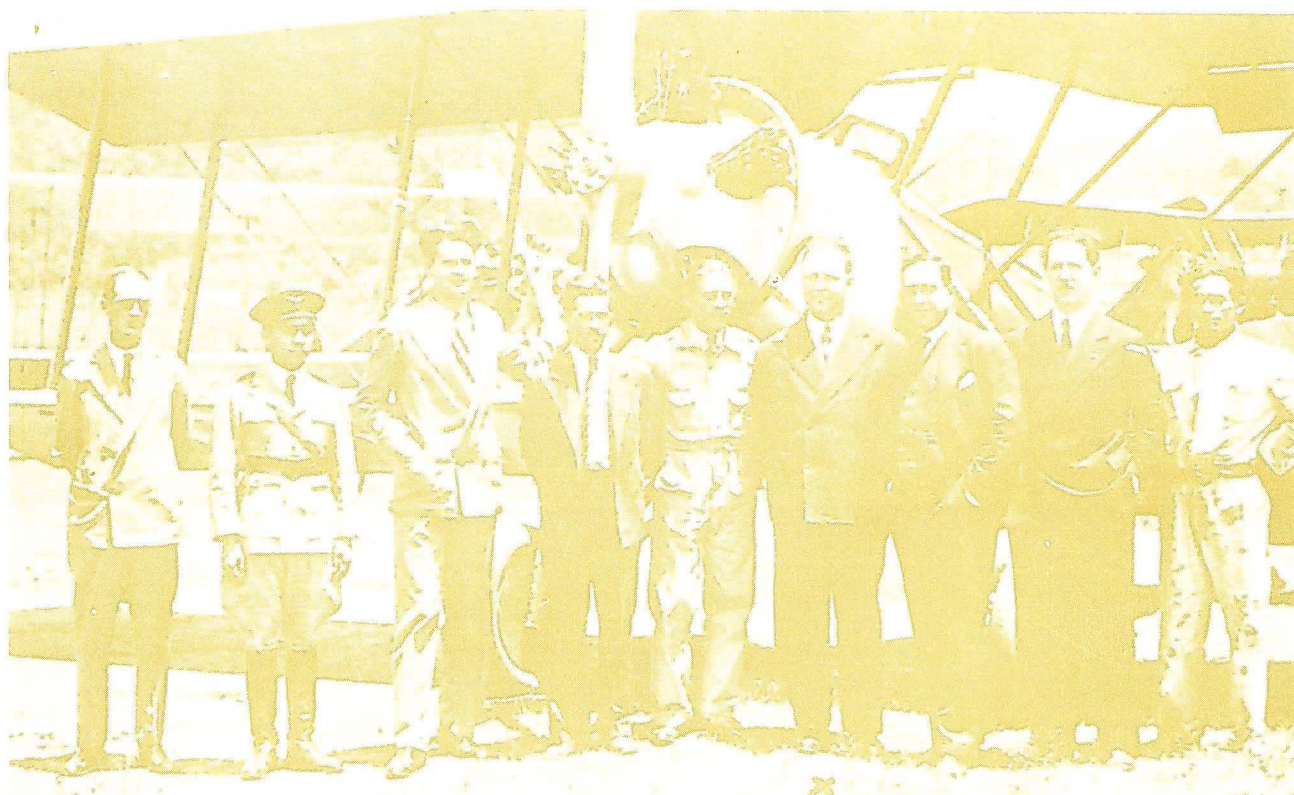
SPAAD 7



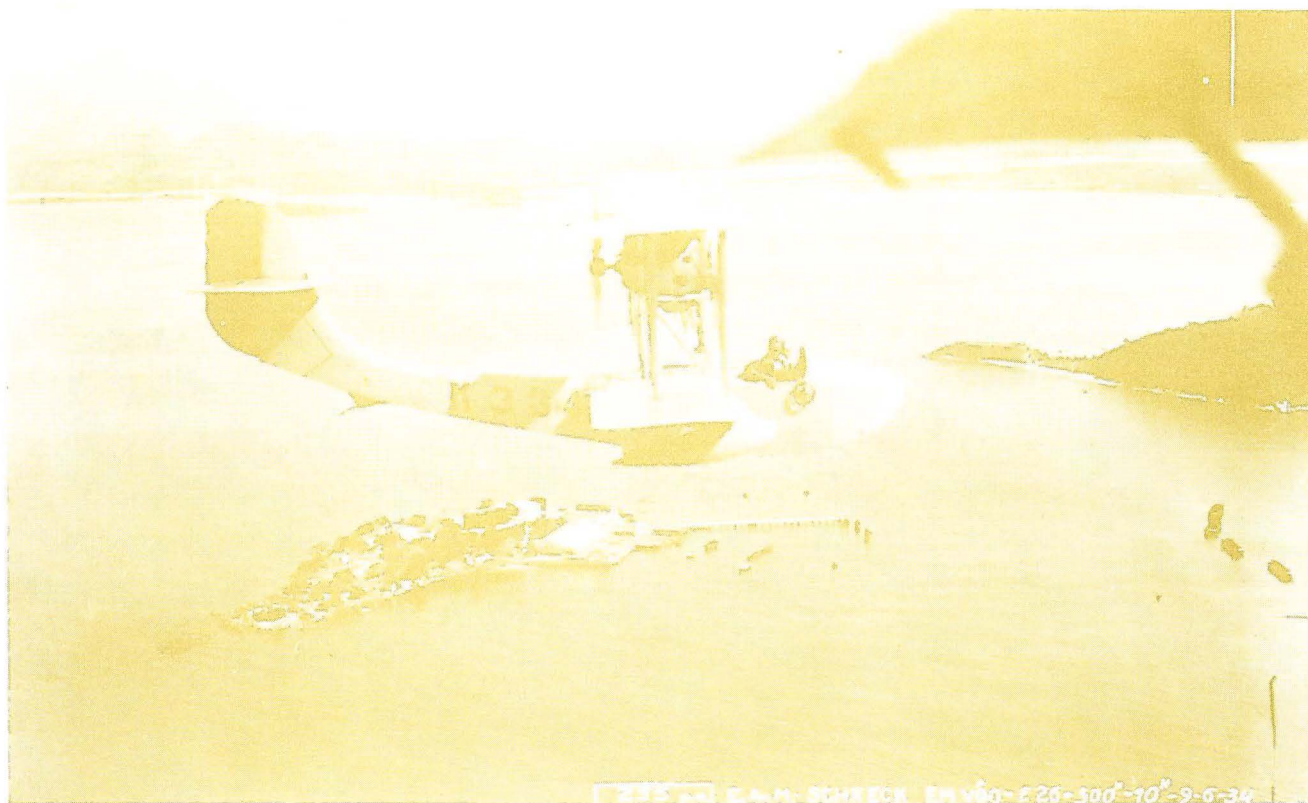
MORANE SAULNIER 130



HANRIOT H-410



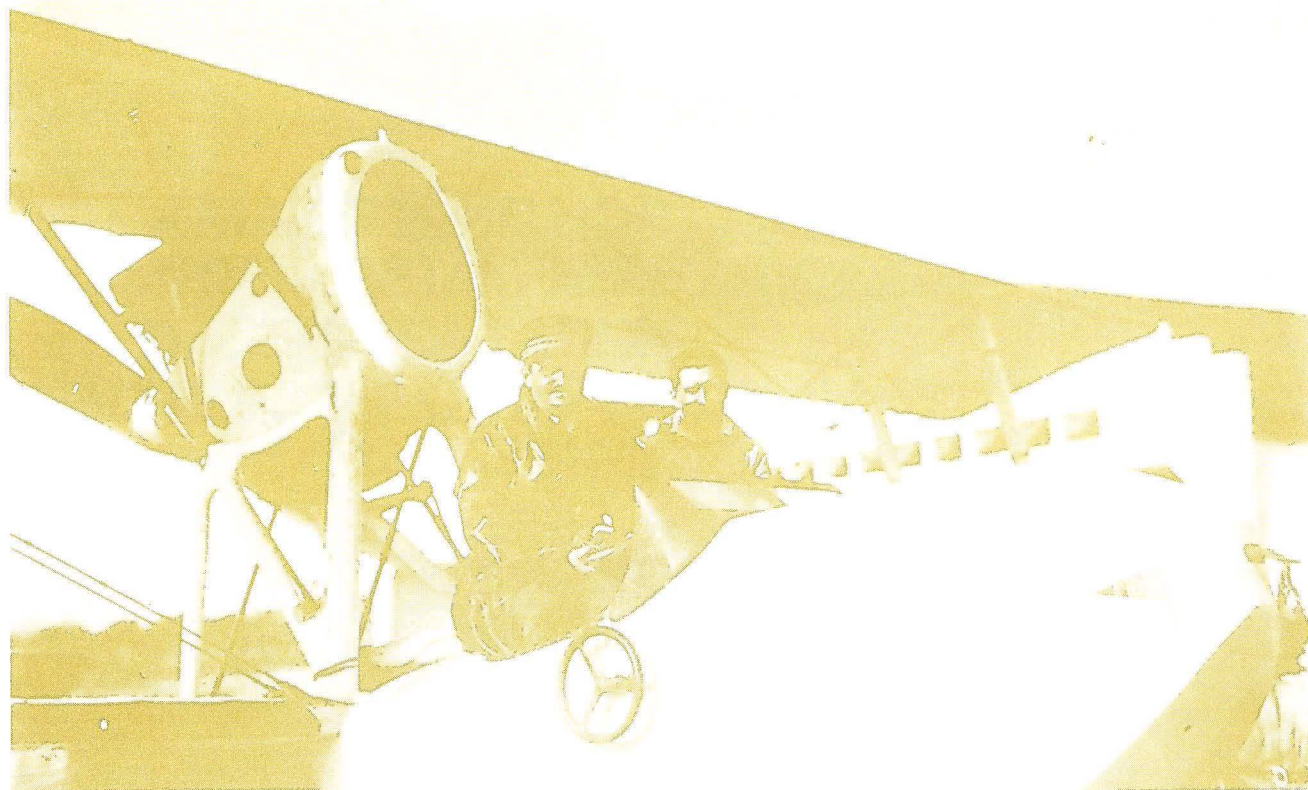
FBA Schreck 17



LIORE ET OLIVIER 25



FBA Schreck



CAUDRON 140



CAUDRON 140 - 6-1-33

Consolidated Commodore C-16



POTEZ 25 TOE



**A MAIOR E MELHOR
EMPRESA DE TÁXI-AÉREO
DA AMÉRICA LATINA
NÃO QUER SER COMPARADA
COM O TÁXI-AÉREO
QUE VOCÊ USA.**



A maioria esmagadora de quem voa em táxi-aéreo, sabe de cabeça o telefone da Líder. Afinal, a Líder tem a maior frota. Por isso, você nunca perde um minuto: tem sempre um avião da Líder pronto para você voar.

É muito mais fácil e muito mais tranquilo. A Líder tem o mais perfeito atendimento de pista e ofe-

rece o melhor serviço, desde reserva de hotéis até vôos conjugados com helicópteros. A manutenção da Líder é homologada pelo DAC e FAA dos Estados Unidos. Os tripulantes, de alto nível. Com uma bagagem de mais de 1 milhão de horas de vôo.

Anote aí na sua agenda o telefone da Líder, se você ainda não sabe de cabeça. Experimente tudo isso, Líder.

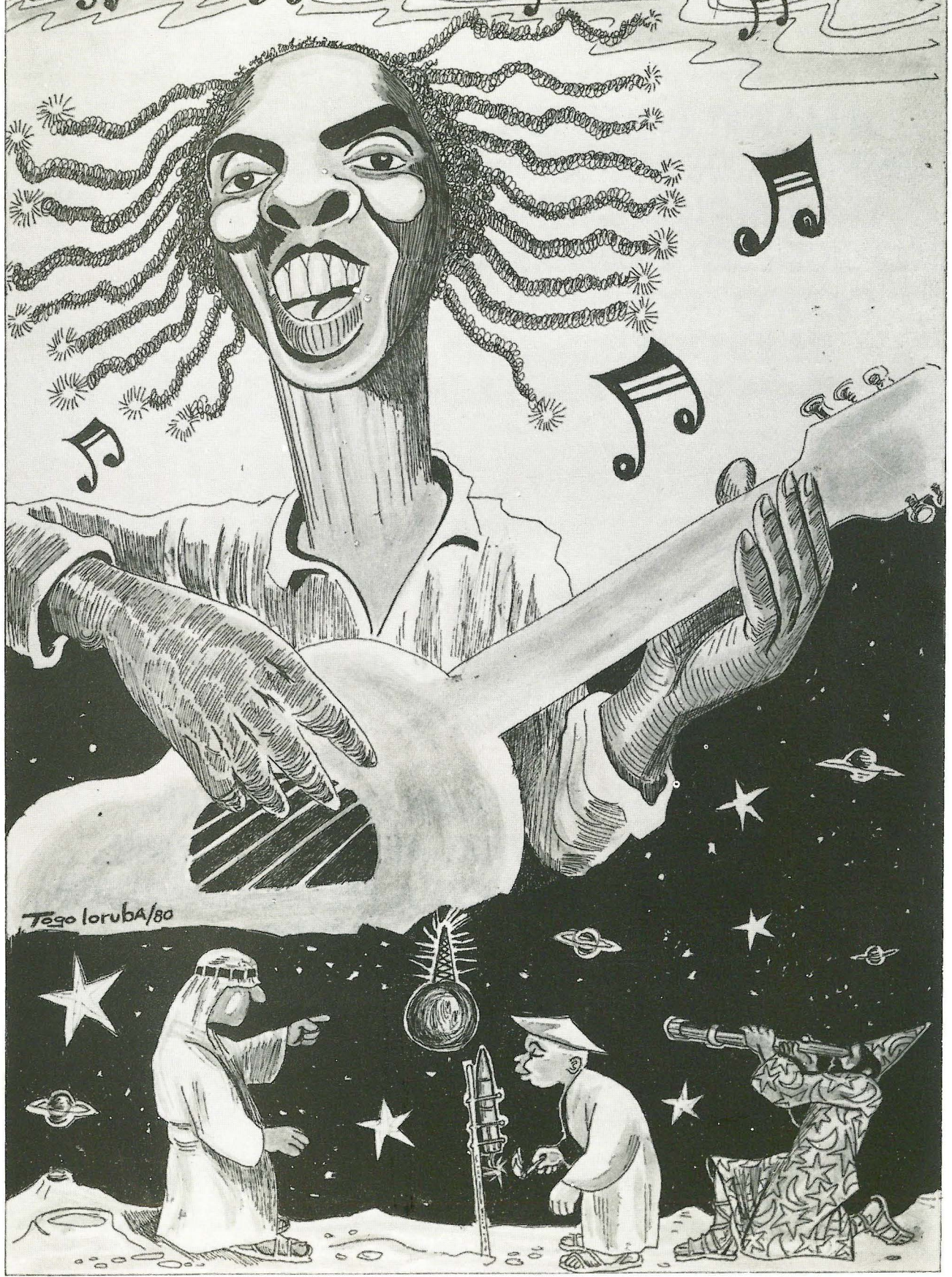
**AFINAL,
65% DE QUEM USA
TÁXI-AÉREO NO BRASIL,
PREFERE A MESMA EMPRESA,
LÍDER.**



LÍDER TÁXI AÉREO

São Paulo: Aeroporto Congonhas (011) 543-8011 - Pabx
Rio - Belo Horizonte - Brasília - Belém - Curitiba

POETAS, SERESTEIROS, NAMORADOS, CORREI...!!



DOS CHINESES A COPÊRNICO, DANDO UMA ESTICADA ATÉ GILBERTO GIL

De Paula,W.J.

*"Poetas, seresteiros, namorados, correi!
É chegada a hora de escrever e cantar
Talvez a derradeira noite de luar."*

Enquanto Gilberto Gil dedilhava o violão e jogava seu talento na elaboração dessa obra-prima, certamente parou para olhar a Lua e abarcar o céu com a alma. Só que o céu sentido por ele foi o dos poetas e não o dos astrônomos e navegantes — embora Astronomia e Poesia sejam duas irmãs ocupando eternos espaços dentro dos escaninhos da alma humana. E, afinal, todo poeta é um viajor, um andarilho na procura de novas significações.

Poucos de nós — médicos, músicos, loucos e poetas — no entanto, olhamos o céu com os olhos do astrônomo. Poucos de nós pensamos que uma visão do céu, num

determinado instante, descortina um punhado de coisas acontecidas nos mais variados tempos.

O céu que a gente vê, na verdade, é a imagem de coisas que não mais estão ocorrendo. A maioria delas aconteceu numa época em que não havíamos nascido, nem nossos pais ou avós, ou nem o homem estava ainda sobre a face da Terra. E tudo nos chega a um só tempo, vindo dos mais diversos quadrantes e distâncias, das mais diferentes épocas, para orientação daqueles que se deslocam, por longas jornadas, nos desertos, no mar e no ar.

A Astronomia é a mãe da Navegação. A gestação demorou muitos

e muitos séculos e o parto — uma cesariana que custou a cabeça de muita gente famosa — foi a vitória de mãe e filha sobre os preconceitos dos poderosos; foi a afirmação maior da verdade sobre as conveniências; foi até a confirmação de que alguém, em algum lugar — ou em todos os lugares — assiste a isso tudo que se chama Universo. Talvez por isso os navegantes e astrônomos vivam na tênue fronteira entre o cético e o místico.

Nem nos damos conta de que aquela estrela, situada apenas a um ano-luz do nosso planeta, se apresenta hoje aos nossos olhos não como ela é agora, mas como foi a 365 dias atrás. A imagem dela

que nos alcança viajou cerca de nove trilhões e meio de quilômetros para chegar até aqui. Em outras palavras, viajou um ano-luz que corresponde à distância percorrida pela luz, no vácuo, durante um ano.

Em face do tempo gasto pela luz para chegar aos lugares distantes, poderíamos dizer que um astro separado da Terra cem anos-luz, se explodisse neste justo momento, continuaria existindo visualmente para nós, terráqueos, durante ainda um século. Isso porque a imagem de sua explosão só nos atingiria ao fim desse período.

Hoje em dia, engenhos — tripulados ou não — se deslocam em viagens espaciais, com relativa segurança, fruto de um árduo trabalho de séculos e séculos em busca de verdades. A pesquisa dessas verdades, algumas delas tidas agora como irrefutáveis, remonta à época tão afastada que não podemos precisar. Talvez quando os mais antigos seres de nossa espécie olharam o céu pela primeira vez. Sabemos apenas que, por volta de 3000 anos antes de Cristo, os chineses já adotavam um ano de 365 dias e um calendário. Há 4000 anos podiam prever eclipses da Lua e do Sol. Em 1100 a.C. já tinham medido, com muita precisão, um negócio de nome pomposo: a obliquidade da eclíptica, que é tão simplesmente a inclinação do eixo da Terra em relação à sua órbita.

Aos babilônios coube a elaboração do sistema que divide o círculo em 360 graus de 60 minutos, cada qual com 60 segundos de arco, como conhecemos atualmente. Por volta de 500 a.C., Pitágoras saía por aí afirmando que a Terra era redonda. Pitágoras mais o conhecimento dos babilônios permitiram aplicar coordenadas ao estudo da Terra.

Anaximandro dizia que o planeta em que vivemos estava solto no espaço. Filolaus, corajosamente, pregava que a Terra não era o centro

do Universo. Foram essas idéias que influenciaram os astrônomos Copérnico e Tycho Brae na Renascença. Antes da Renascença, porém, Ptolomeu, em torno de 150 a.C., reuniu o conhecimento dos antecessores na obra "Almagesto", cometendo, no entanto, o engano de optar por um sistema em que a Terra era o centro de tudo (Geocentrismo). Após sua morte, a Astronomia deixou de avançar durante os próximos 14 séculos. A Grécia perdeu seu poderio; o Império Romano entrou em franca decadência e o surgimento da Idade Média apenas fez pairar o obscurantismo no mundo.

Os árabes fizeram renascer a Astronomia e até fundaram uma escola de estudos específicos, em Bagdá, no século IX. Foram eles que determinaram muitas constantes astronômicas, atribuíram valores ao brilho aparente das estrelas visíveis a olho nu e deram a maioria dos nomes próprios que as estrelas hoje possuem.

A posição da Igreja, estabelecendo os conceitos que deveriam ser adotados na Ciência, levou aos tribunais muitas das melhores cabeças da Humanidade e tolheu a revelação de muitas verdades. Estabeleceu-se a concepção de um Universo composto de Terra, Céu e Inferno, como se fosse um edifício de três andares. E aí de quem ousasse discordar!

Foi em face desse ambiente tão pouco propício para cientistas honestos que o monge polonês Copérnico timidamente recolheu estudos antigos e mais timidamente ainda os editou. Guardou sua obra debaixo do travesseiro durante dez longos anos — até o fim dos seus dias em 1543. Sua obra divulgava o Heliocentrismo que não foi bolação sua e estranhamente lhe atribuem.

Sobre Copérnico e sua obra "Das Revoluções das Esferas Celestes" há ainda algumas curiosidades. Exemplos:

a) Em quatrocentos anos, o seu livro, tido como revolucionário, teve apenas cinco edições, contando com a original que nunca se esgotou, por incrível que possa parecer. Em suma, foi um dos grandes desastres editoriais da História.

b) Mesmo os mais idôneos estudiosos modernos da Astronomia confessaram nunca ter lido a obra de Copérnico.

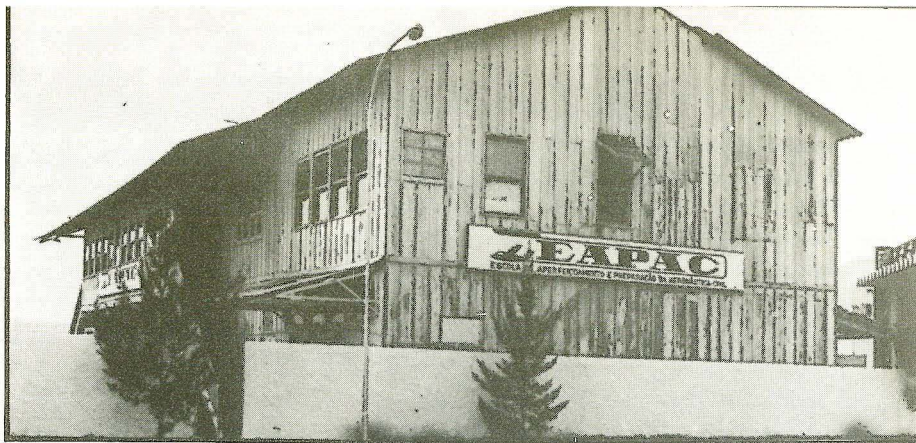
c) Copérnico tirou conclusões corretas de premissas falsas, cometeu erros de observação e dedução ("O Universo tem a forma de um globo/ A esfera é a forma de maior volume, por isso todos os corpos celestes têm de ser esféricos/ O movimento dos corpos celestes é circular, porque é natural das esferas girar em círculos").

d) Na sua obra ele pregou o Heliocentrismo tão timidamente que mal dá para perceber. Se não vejamos, através do trecho em que tenta refutar as teses geocêntricas:

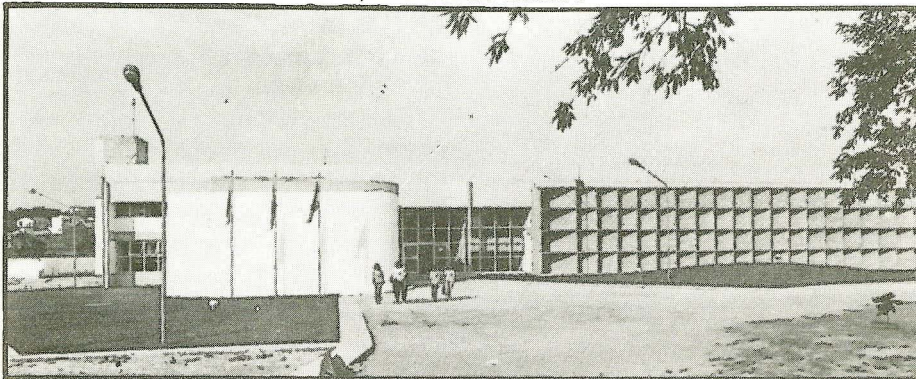
"Embora haja tantas autoridades para dizer que a Terra está no centro do Universo — a ponto de muitas pessoas julgarem sem propósito e até ridícula a suposição contrária — se considerarmos a coisa com atenção, veremos que o problema está longe de ter sido resolvido e que, portanto, outras hipóteses não devam ser ridicularizadas".

Quando fala em "suposições contrárias", deixa aberta a questão para qualquer sistema, que não precisa ser, necessariamente, o que tem o Sol no centro. Naquela época já se conheciam muitas estrelas e cinco planetas.

O mérito de Copérnico reside principalmente no fato de ter sido monge e provocado — embora sem muita consciência disso — o divórcio entre o pensamento científico e o pensamento religioso, que na época eram simplesmente a mesma coisa, abrindo aos poetas, seresteiros, namorados, astrônomos e navegantes o direito inalienável de procurar suas verdades.



Sede da EAPAC em 1967 — Aeroporto Santos-Dumont



Sede atual — Galeão

EAPAC

Uma realidade em evolução

A ESCOLA

"O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, tendo em vista o que consta do Processo GM 1 888-56, resolve:

I — Autorizar o funcionamento da Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aviação Civil — EAPAC — cuja finalidade, como o próprio nome indica, será a de melhorar o nível técnico e intelectual do pessoal que exerce as suas atividades na Aviação Comercial e, bem assim, a de formar novos elementos que desejem ingressar nesse ramo de atividades.

II — A referida Escola funcionará, inicialmente, na antiga sede da ECEMAR, à Rua das Laranjeiras, no Distrito Federal, sob o controle e fiscalização da Diretoria de Aeronáutica Civil e direção dos próprios sindicatos."

Com essas palavras, o então Ministro da Aeronáutica Brig Henrique Fleiuss criava, em 12 de abril de 1956, através da portaria que tomou o número 199, a Escola que, em breve, será o maior centro de preparação de pessoal da Aviação Civil de toda a América do Sul.

Mas para que atingisse tal

"Status", foram necessários alguns longos e penosos anos de abnegação e fé nos objetivos a serem alcançados.

Da sua criação até os dias de hoje, alguma coisa mudou além do nome (trocando a expressão Aviação Civil por Aeronáutica Civil) e endereço (atualmente situa-se na Estrada do Galeão 5 049, na Ilha do Governador — Rio de Janeiro). Sua filosofia de trabalho, no entanto, apenas se adequou aos novos requisitos tecnológicos para melhor formação dos recursos humanos do ramo aeronáutico civil. Hoje em dia, não apenas as companhias comerciais de aviação se utilizam dos seus serviços, mas também várias indústrias ligadas ou não ao setor aeronáutico buscam na EAPAC um meio eficaz de selecionar, preparar e treinar seu pessoal.

A EAPAC, dirigida atualmente pelo Cel Newton Thomé da Silva, situa-se praticamente num centro de Aeronáutica, onde está bastante integrada. Ao seu redor existem não apenas várias Unidades da FAB (ECEMAR, COMTA, BA GL, PAMAER GL, HOSPAER GL, PAMBAER, LAB QUI FARM, PREPAER), como órgãos intimamente ligados à Aviação Civil (ARSA — Adm Aeroportos do RJ, TASA e TECA — Terminal de Carga Aérea), e as grandes empresas nacionais e estrangeiras. Nesse centro, convivendo harmoniosamente, existem também as Vilas Residenciais da Aeronáutica, o Clube da ASCAER e o Colégio Brig Newton Braga.

A EAPAC mantém um convênio patrocinado pelo DAC com o Colégio Brig Newton Braga, através do qual são formados muitos jovens com a qualificação de Técnicos em Eletrônica ou Eletrotécnica, a nível de 2º grau.

No próximo ano estará ativado o Curso Profissionalizante de Técnico em Manutenção de Aeronaves, também a nível de 2º grau, completando o trio de cursos reconhecidos pelo Ministério da Educação e Cultura.

Pela sua localização — um centro de Aeronáutica — muitos alunos são provenientes de organizações próximas e familiares dos civis e militares das Vilas Residenciais da área do Galeão. No entanto, a EAPAC está desenvolvendo uma campanha para maior divulgação fora desse âmbito, visando a despertar todas as vocações Aeronáuticas do Brasil e dos países vizinhos.

A EAPAC é registrada no Conselho Federal de Mão-de-Obra e concede bolsas de estudo, parciais ou totais, dependendo dos cursos e das disponibilidades internas.

Criada em 1956, ocupa as atuais instalações no Galeão desde maio de 1976.

Os alunos dos Cursos de Pilotos ou Técnicos Profissionalizantes poderão obter dispensa inicial do serviço Militar da Aeronáutica e, quando posteriormente diplomados, ingressarão em situação especial para mobilização, ficando isentos da prestação do serviço militar.

OS CURSOS

Os cursos de aviação, todos reconhecidos pelo Departamento de Aviação Civil, são os seguintes:

- Curso de Piloto Privado (PP)
- Curso de Piloto Comercial (PC)
- Curso de Regras de Voo — por-Instrumento (IFR)
- Curso de Mecânico (MEC CAT II)
- Curso de Despachante Operacional de Voo (DOV)
- Curso Básico de Carga Aérea e de Tarifa de Carga Aérea

- Curso de Fraseologia Padrão de Tráfego Aéreo em Português e/ou Inglês.
- Curso de Familiarização e Apoio no Solo em Avião Bandeirante EMB — 110
- Curso para Comissário de Bordo
- Curso Integrado (PP/PC/(F) IFR)

O Curso Integrado não só permite uma melhor continuidade na formação do Piloto destinado à Aviação Comercial, como diminui consideravelmente os custos.

Para o curso de Mecânico, também se está aplicando a idéia de integração de informações técnicas, no sentido de ser ministrado, logo após a conclusão do primeiro curso, o de Familiarização no EMB 110.

O curso de Fraseologia Padrão está inserido no Piloto Comercial (PC — F), embora continue também com existência própria e independente, tão logo surjam interessados em número compatível com sua realização.

Para quem deseja seguir a profissão de Piloto Civil, torna-se necessário inicialmente ser PP (Piloto Privado), o que exige um exame teórico no DAC (SERAC III no Rio de Janeiro), após o Curso Teórico na EAPAC e outro exame prático com aproximadamente quarenta horas de voo em Aeroclubes. Antes o aluno deverá submeter-se a exame médico no Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), para certificar-se das condições físicas para o desempenho profissional.

O curso teórico é fundamental para a aprovação dos candidatos a Piloto Civil. Tem duração de 16 semanas, enquanto o curso Integrado consome 48 semanas de estudos para os alunos. A cada quatro meses — normalmente nos meses de março, julho e novembro — há exame no SERAC III para as qualificações pretendidas pelos alunos.

O curso de Despachante Operacional de Voo (DOV) tem a dura-

ção de 8 meses e é programado quando autorizado pelo DAC. É pretensão da EAPAC iniciá-lo uma vez por ano, em julho ou agosto.

O Curso Básico de Carga Aérea e de Tarifas Aéreas tem duração de 10 semanas, sendo classificado como de especialização e para tal serviço o DAC não exige credenciamento.

O Curso de Comissário de Bordo é feito mediante proposta de qualquer empresa de navegação aérea e a duração é função das exigências da empresa solicitante e, por esse motivo, as despesas não correm por conta do candidato.

O curso mais recente ministrado pela EAPAC neste setor culminou com a diplomação de sessenta comissárias para a VASP.

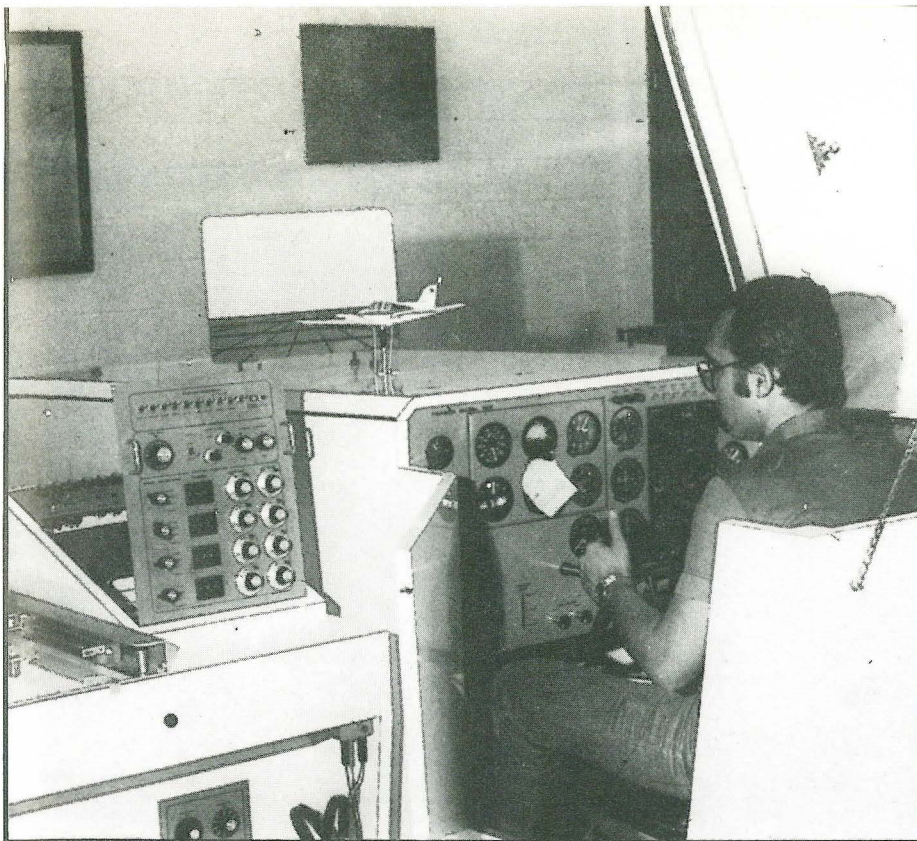
A EAPAC está capacitada a ministrar diversos cursos para atender às necessidades da aviação civil em geral, desde que as Empresas Aéreas ou outros interessados manifestem tal desejo. Como exemplo, pode ser citado o Curso de Recepcionista, no setor de Venda de Passagens e Atendimentos a Passageiros, que, ao que se sabe, é crítico para as empresas, dada a substituição constante do pessoal nessa área.

Os cursos profissionalizantes do 2º grau são ministrados em vinte e um meses e qualificam o aluno como Técnico em Eletrônica, Eletrotécnica ou Manutenção de Aeronaves. Estes são os únicos cursos onde pode haver o processamento de férias.

EQUIPAMENTO

LABORATÓRIO

A EAPAC dispõe de dois laboratórios de Eletrônica e um para o curso de Eletrotécnica. Ao curso de Eletrônica é oferecido, sem extensão, a Técnica Digital, de dez semanas.



SIMULADOR DE VÔO

Não só como objetivo de aprimoramento do pessoal das empresas, como também para aqueles que tencionam ampliar seus conhecimentos, são organizados cursos de Inglês, utilizando-se o Laboratório de Comunicações Aeronáuticas.

A EAPAC possui dois simuladores de vôo, um para aeronave monomotora e outro para bimotor para treinamento, em terra, dos

procedimentos de vôo por-instruimento; normalmente, a finalidade precípua de tal instrução é para a formação de pilotos, porém algumas horas poderão ser ministradas a alunos de outros cursos, como os de Despachantes Operacionais e de Mecânicos. Os simuladores foram doados pelo DAC em 1975, tendo feito um total de 7 439 horas de instrução até dezembro do ano passado.



A EAPAC dispõe de salas de motores, salas de estruturas de helicópteros (como auxílio à instrução), filmoteca, gráfica, sala de reuniões, alojamento, além de amplo auditório com ar condicionado.

PERFORMANCE

FUTURO

Atualmente a EAPAC está com sua quadragésima-quarta turma de pilotos privados, a quadragésima-primeira de piloto comercial, a vigésima-nona de IFR, décima-nona de mecânicos e décima-segunda de Despachantes, tendo passado pelos seus bancos mais de 8 000 alunos. No momento, conta com aproximadamente 500 alunos.

Brevemente a EAPAC estará dotada de um novo simulador de vôo do Bandeirante, com VISUAL. Em outras palavras, da cabina do simulador o piloto descortina um panorama como se estivesse em vôo e vendo todo o solo que estaria sobrevoando.

Estão previstos, também, cursos de práticas de sobrevivência na selva, no mar e na neve, para pilotos de planadores (volovelismo), balões, asas voadoras, dirigíveis e também para pára-quedistas. É pretensão da Escola estruturar-se para que, em futuro não-remoto, se possa formar todo o pessoal de manutenção e operação de terra (eletricista de aeroportos, mecânicos de sistema elétrico, hidráulico, hélice metálica e madeira, estruturas de aeronaves, equipamento-foto, radar, instrumentos, meteorologistas, fundição e forja, suprimento, etc).

A EAPAC deverá ainda construir um Hangar-Escola com todo o equipamento, um banco de provas para motores, um túnel aerodinâmico, câmara de baixa pressão, heliporto e jardim meteorológico.



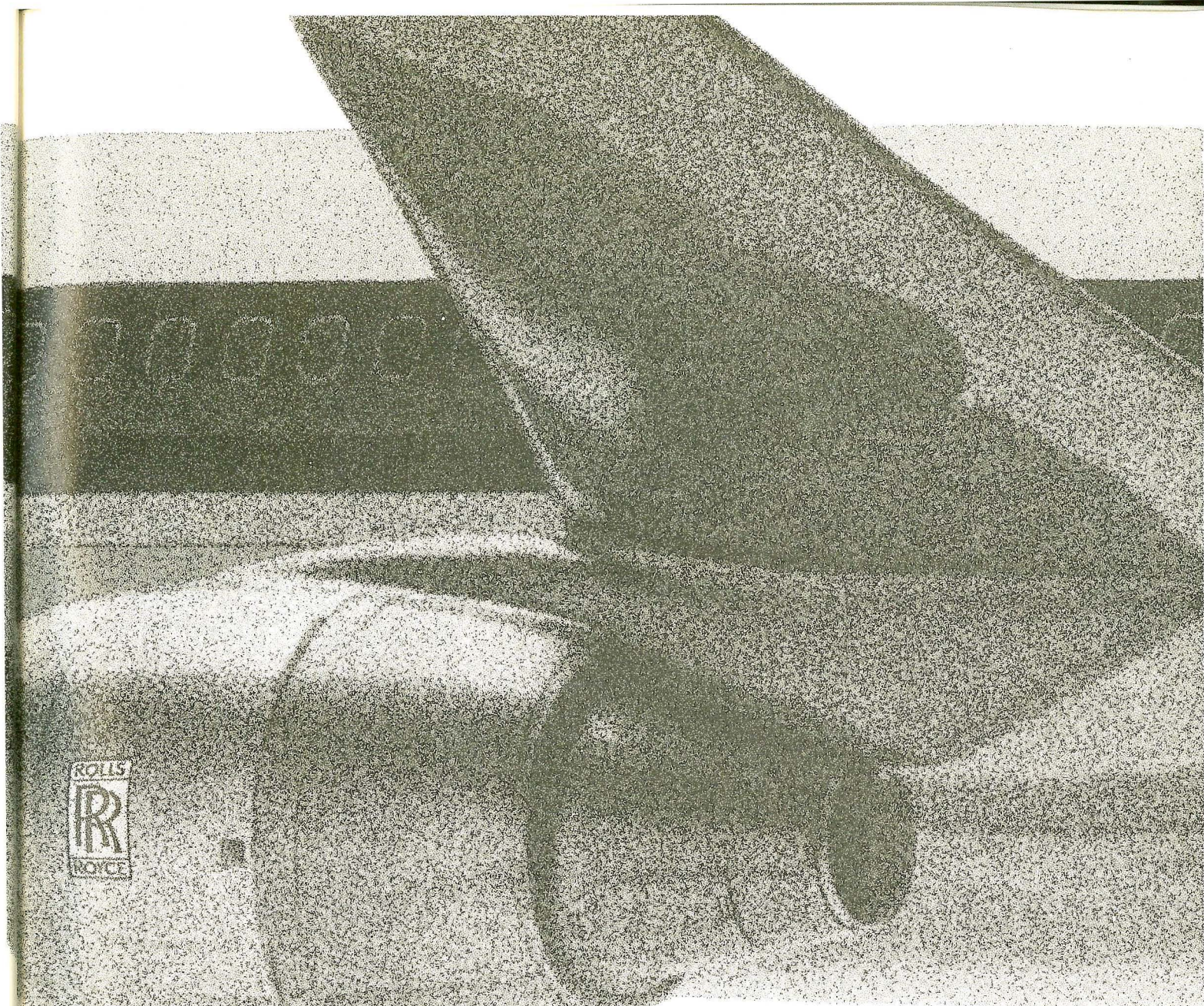
O motor que ach

Em 1983 o novo Boeing 757 estará cruzando os céus do mundo, através da Eastern Airlines e British Airways. E o fará com motores Rolls-Royce.

Isto não é uma simples coincidência.

Razões econômicas muito fortes levaram estas duas companhias aéreas a optar pelo motor Rolls-Royce RB 211-535 para seus 757.

Sua excepcional eficiência reduz o consumo de combustível



aram irresistível.

em nada menos que 25 por cento.

É, notadamente, mais limpo e silencioso que os motores atualmente em uso nas aeronaves do mesmo porte.

Sua potência é ideal para o 757.

E, o mais importante, é o motor certo, disponível no momento certo.



Como alguém pode resistir a uma combinação como esta?

ROLLS-ROYCE, RUA SOROCABA 294, BOTAFOGO, RIO DE JANEIRO

O PENSAMENTO ESTRATÉGICO BRASILEIRO — O PODER AEROESPACIAL

(Excerto da Conferência pronunciada no I
Simpósio Internacional sobre Política In-
ternacional e Estratégia pelo Tenente-Bri-
gadeiro Ref N.F. Lavenère-Wanderley —
São Paulo — 13 a 17 Nov 79)

De acordo com a previsão do tempo, pelo serviço de meteorologia, podemos traçar o programa para os próximos dias, é possível calcular a safra das colheitas; através das transmissões simultâneas, pela televisão, acompanhamos os acontecimentos da vida de outros países; pelos telefonemas internacionais estamos em contacto com o mundo, permanentemente. A comunicação entre os homens se torna, cada vez mais, possível, graças à utilização de engenhos espaciais. A Era espacial é uma realidade.

O Pensamento estratégico brasileiro, em torno da idéia do Poder Aéreo, vem evoluindo desde o fim da década dos anos vinte; já no fim da I Guerra Mundial, em 1918, a Inglaterra tinha liderado a idéia e mostrado o caminho, com a criação de um "Ministério do Ar" e

com a organização de uma força aérea independente, a "Royal Air Force".

Quando a França, dez anos mais tarde, criou o Ministério do Ar, e mandou para o Brasil uma "Missão Militar Francesa de Aviação", a influência sobre a recém-

criada Arma de Aviação Militar foi grande; nessa ocasião, começaram a surgir os primeiros artigos, escritos por aviadores brasileiros, advogando a criação de um Ministério independente para a Aeronáutica.

A II Guerra Mundial precipitou

os acontecimentos; a derrota da Polônia em 1939 e da França em 1940 forneceram provas evicentes da importância do Poder Aéreo na Estratégia Militar e para a Segurança Nacional, dando razão aos apologistas da criação do Ministério da Aeronáutica.

O Governo Brasileiro, com larva visão do problema, criou, em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica; a Força Aérea Brasileira, constituída pela fusão das antigas Aviações Naval e Militar, tornou-se independente; a Aviação Civil passou para a jurisdição do novo Ministério.

Terminada a II Guerra Mundial, a organização dada ao Ministério da Aeronáutica e à Força Aérea Brasileira permitiu que o Poder Aéreo Brasileiro se consolidasse; surgiu uma infra-estrutura aeronáutica e desenvolveu-se a aviação comercial brasileira.

O PODER MILITAR É INTEGRADO PELO PODER AÉREO, PELO PODER NAVAL E PELO PODER TERRESTRE

Em 1947, o núcleo da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica que tinha, naquela época, o nome de "Direção do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica", publicou o seu primeiro documento doutrinário intitulado: "Comando e Emprego do Poder Aéreo"; nesses documentos procurava-se estabelecer uma doutrina sobre o emprego do Poder Aéreo, firmando os seguintes conceitos:

"Poder Aéreo, Poder Naval e Poder Terrestre integram o Poder Militar.

As Forças Armadas que o constituem — da Aeronáutica, da Marinha e do Exército — são dis-

tintas e equivalentes, mas independentes; conjugam seus esforços, onde e quando necessário, mas nenhuma delas é organização auxiliar de outra".

"Conquistar a superioridade aérea é requisito fundamental para o êxito de qualquer operação terrestre ou naval de vulto".

O DESENVOLVIMENTO DOS MÍSSEIS INTRODUZIU PROFUNDAS TRANSFORMAÇÕES NO PODER AÉREO

"As Forças Aéreas deverão ser empregadas principalmente contra as Forças Aéreas inimigas, até a obtenção da necessária superioridade aérea. Somente dessa forma poderemos reduzir o efeito destruidor e desmoralizante dos ataques aéreos inimigos".

Nos últimos meses da II Guerra Mundial o mundo entrou na era nuclear; as implicações desse fato na vida das nações são múltiplas, complexas e, muitas vezes, pouco compreendidas; o Poder Mundial começou a articular-se em moldes completamente diferentes; surgiu a confrontação antagônica de duas superpotências, bipolarizando o Poder Mundial.

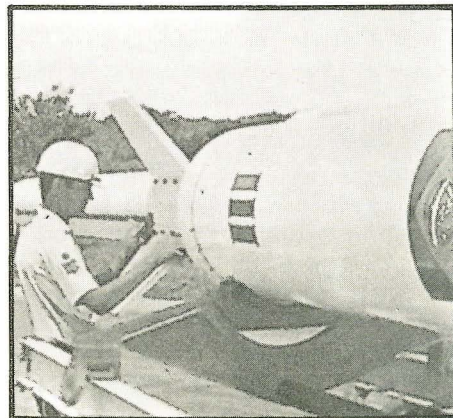
Na década dos anos 50, novo fato de grande alcance introduziu profundas transformações no Poder Aéreo: foi o desenvolvimento dos mísseis intercontinentais, dotados de ogivas nucleares e capazes de atingir, em poucos minutos, países colocados na face oposta do globo terrestre.

Na década dos anos 60, as superpotências conseguiram dominar a tecnologia dos satélites artificiais e das naves espaciais; o homem desceu na Lua pela primeira vez.

O Brasil já entrou na era espacial; autolimitado, voluntariamente, pelo Tratado de Tlatelolco (México — 1967) de "Proscrição de Armas Nucleares na América Latina", de que foi um dos primeiros proponentes, o Brasil não cogita de atividades espaciais e do aproveitamento da energia nuclear para fins pacíficos.

No primeiro ano do Governo do Marechal Castello Branco, em 1964, o Ministério da Aeronáutica deu um passo importante na era espacial; iniciou a construção do "Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno", próximo à cidade de Natal, no Rio Grande do Norte; na época, na função de Ministro da Aeronáutica, tive a honra de hastear, pela primeira vez, a Bandeira do Brasil nas instalações da "Barreira do Inferno".

A era espacial já chegou ao Brasil, na vida de todos os dias; o jornal matutino que nos traz a fotografia meteorológica do Brasil com a sua cobertura de nuvens, a imagem da televisão do jogo de futebol que está, no mesmo momento, sendo disputada na Europa e os telefonemas internacionais são todos possíveis mediante a utilização de engenhos espaciais: os satélites artificiais que orbitam em torno da Terra.



"Na Barreira do Inferno" são experimentados os foguetes e mísseis para fins científicos e militares; no mês de agosto de 1979, dali foi lançado um foguete de

pesquisas na ionosfera, o "Sonda III", que atingiu no seu apogeu a altitude de 600 quilômetros, a qual corresponde a uma vez e meia a distância entre o Rio de Janeiro e São Paulo; os engenhos espaciais construídos no Brasil já vão além da atmosfera e já atingem o limiar do espaço interplanetário.

NO IAE CIENTISTAS TRABALHAM COM AFINCO ACELERANDO AS REALIZAÇÕES DO BRASIL NO CAMPO ESPACIAL

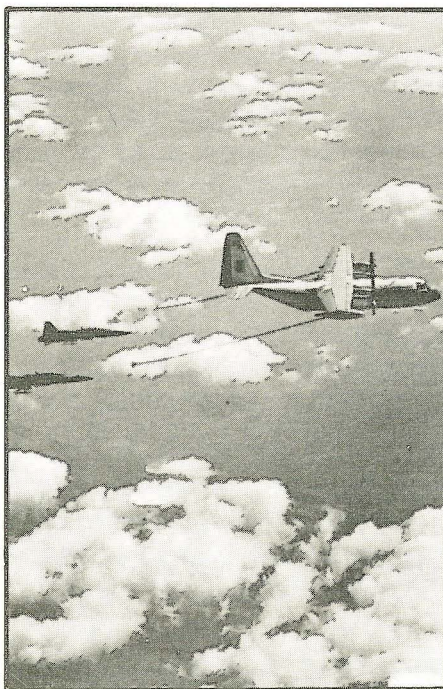
O Ministério da Aeronáutica construiu e desenvolveu, em São José dos Campos, o Centro Técnico Aeroespacial que é hoje o complexo tecnológico e científico mais importante do Brasil; ali trabalham 10 000 pessoas, entre as quais se acham 500 engenheiros. Um dos departamentos do Centro Técnico Aeroespacial de S. José dos Campos é o Instituto de Atividades Espaciais (IAE), onde uma equipe de cientistas trabalha com afinho para acelerar as realizações do Brasil no campo espacial.

Em 1958, o Estado-Maior da Aeronáutica condensou num documento os conceitos e princípios que regem o emprego tático e estratégico da Força Aérea Brasileira; esse documento, depois de revisto e modificado, foi aprovado com o nome de "Doutrina Aeroespacial", revelando uma evolução no pensamento estratégico aeronáutico no Brasil.

Os sistemas de Comando e Controle, para as operações aéreas, devem proporcionar ao Comando comunicações garantidas, eficientes, rápidas, que não possam ser interrompidas com facilidade e que sobrevivam dentro das condições da guerra; os referidos

sistemas devem dispor de uma rede adequada de informações, de alarme aéreo e de processamento de dados.

Para um bom desempenho das operações aéreas, é necessário que se tenha informações sobre o estado da atmosfera e do espaço solar de onde podem vir raios cósmicos que interferem nas comunicações e no funcionamento dos sistemas eletrônicos; essas informações sobre o meio-ambiente aeroespacial condicionam o processo de tomada de decisões para o emprego das forças aéreas e podem influir na seleção dos sistemas a serem utilizados, assim como na seleção de objetivos, das rotas e altitudes de penetração até os objetivos, e podem influir nas táticas a serem empregadas.



O reabastecimento no ar representa um apoio importante para as operações aéreas, estratégicas e táticas; ele aumenta o raio de ação dos aviões, permitindo penetrações mais profundas, maior permanência no ar e garantindo reservas de combustível suficientes para o regresso seguro a aeródromos amigos, mesmo em condições meteorológicas desfavoráveis.

Uma gama de variados e complexos equipamentos eletrônicos constitui parte integrante dos engenhos aeroespaciais: aviões pilotados e não-pilotados, mísseis, helicópteros, satélites, etc.; do funcionamento adequado desses equipamentos eletrônicos depende o sucesso das operações aeroespaciais, as quais podem ser grandemente prejudicadas pelas contramedidas eletrônicas desencadeadas pelo inimigo.

Por outro lado, para o sucesso das nossas operações, é necessário neutralizar os aparelhos de radar e outros equipamentos eletrônicos usados pelo inimigo.

O conjunto dessas medidas faz parte da guerra eletrônica, na qual os dois adversários aplicam medidas contra-eletrônicas e medidas contra-contra-eletrônicas.

Os objetivos sobre os quais se procura interferir eletronicamente são os sistemas de comunicações, os sistemas de contramedidas eletrônicas, os radares, os radiofáróis e outros auxílios à navegação aérea.

As medidas para proteção dos engenhos aéreos, quando no solo, são de grande importância para garantir a sua sobrevivência, no caso de ataques inimigos; além das medidas de defesa aérea, devem ser adotadas a dispersão dos referidos engenhos, a sua camuflagem, o uso de falsos engenhos para iludir o atacante, os abrigos blindados ou não, as pistas de pouso alternativas e as medidas de defesa contra sabotadores e guerrilheiros.

No conjunto das tarefas da Força Aérea Brasileira, ressaltam, pela sua importância, as missões que ela tem que realizar sobre as extensões oceânicas do Atlântico Sul, algumas de caráter tático, outras de caráter estratégico.

De modo geral, essas tarefas, em cooperação com a Marinha Brasileira, abrangem:

— a interdição, a neutralização, ou a destruição do Poder Naval inimigo;

— a patrulha e o esclarecimento sobre áreas oceânicas;

— as operações anti-submarino;

— a proteção das forças navais amigas e das linhas de navegação marítima.

O estudo das operações aéreas no Atlântico Sul reveste-se de especial importância para a Força Aérea Brasileira.

Poucas áreas de superfície terrestre são, atualmente, tão estratégicas como o Atlântico Sul; por ele passam hoje linhas de navegação marítima de interesse vital para o Brasil e para todo o mundo ocidental.

Na época da II Guerra Mundial, o petróleo chegava ao Brasil em navios que navegavam próximo de nossa costa, vindo dos Estados Unidos e Venezuela; hoje, a maior parte do petróleo chega aos nossos portos depois de atravessar o Atlântico Sul, vindo do Oriente Médio, da Nigéria e da Líbia.

O principal instrumento para a aplicação do Poder Aeroespacial Brasileiro no Atlântico Sul é uma aviação de patrulha de longo raio de ação, dotada de aviões equipados com os recursos tecnológicos mais modernos e com um poder ofensivo adequado.

O Brasil está situado estrategicamente no Atlântico Sul, com um litoral que se estende por 7 400 quilômetros. Com sua posição favorável, o Brasil terá que exercer influência no Atlântico Sul, através do seu Poder Marítimo e do seu Poder Aeroespacial. Disso dependerá a segurança do seu próprio território e a defesa dos seus interesses econômicos e políticos.

O Brasil terá que fazer um grande esforço para equipar adequadamente as suas Forças Armadas, em face da evolução estratégica do Atlântico Sul.

A idéia da segurança coletiva, com a formação de alianças entre países, continua sendo o fundamento da estratégia de defesa nas principais áreas estratégicas do globo.

A Política e a Estratégia Militar não podem estar separadas; é um erro grosseiro, se bem que não pouco comum, supor-se que é possível ter as relações militares dos países de uma aliança se processando num compartimento, enquanto as relações políticas se desenvolvem noutro, prevalecendo tendências diferentes em cada um dos compartimentos.

A GUERRA É UM ATO POLÍTICO QUE SURGE DE UMA SITUAÇÃO POLÍTICA

A verdadeira segurança coletiva, será conseguida não só pelo somatório do poderio militar dos países que formam uma aliança, mas, principalmente, pela integração dos objetivos políticos comuns, pela aceitação de um destino comum em determinados setores políticos, ideológicos e econômicos.

A guerra é um ato político que surge de uma situação política; a guerra, por si só, não é um fim; a vitória militar não é o principal objetivo da guerra; a guerra deve ser condicionada pelos objetivos políticos.

A verdadeira vitória tem que ser política e só pode ser obtida através de um discernimento adequado dos verdadeiros objetivos a atingir.

A estratégia da guerra tem que ser completada pela visão esclarecida da paz que terá de segui-la.

A guerra só poderia ser encarada como um instrumento de Política Nacional quando fosse possível obter uma situação melhor para o país, na paz que se segue à guerra; as condições da guerra moderna tornam cada vez mais problemática essa condição.

Mas um país nem sempre faz a guerra porque a deseja ou porque a admite como um instrumento lícito da Política Nacional...

No panorama internacional não existe, ainda, uma entidade supranacional disposta de uma poderosa força internacional de paz, que constitua uma garantia de que a soberania e os direitos dos países serão respeitados.

Durante muito tempo ainda, os países terão que manter forças armadas nacionais e terão que pensar em sua Estratégia Militar, mesmo que seja apenas para se defenderem contra as nações opressoras.

Uma Força Aérea adestrada, moderna, permanentemente pronta para iniciar operações e contando com o necessário apoio logístico, é indispensável para a segurança da Nação.

Em alguns casos, a guerra é ganha ou perdida no tempo de paz, antes de serem desencadeadas as operações militares; isto é, em alguns casos a sorte já está lançada a favor do país que souber mobilizar os seus recursos e souber organizar, adestrar e equipar Forças Armadas capazes de apoiar o país em sua Política Nacional, fazendo com que ele seja respeitado sem ter que apelar para a guerra, dissuadindo os adversários potenciais.

Não ser arrastado a uma guerra nem sempre é possível para uma nação que não disponha de Forças Armadas adequadas para apoiá-la nas suas relações com as demais nações; dentre as Forças Armadas, a importância do Poder Aeroespacial torna-se cada vez maior.

Ao mesmo tempo que se deve organizar e manter Forças Armadas eficientes e adequadas, deve-se desenvolver para o país uma Estratégia Nacional esclarecida, assentada em bases sólidas e com uma compreensão nítida dos fatores, presentes e futuros que influenciam a vida do país isoladamente e na comunidade das demais nações.

OS CREDOS DO TERROR

Por H. H. A. Cooper
Diretor dos "European and Middle Eastern Studies", no
"Aberrant Behavior Center", Dallas, Texas.

(H.H.A. Cooper é ex-chefe de equipe da "National Advisory Committee Task Force on Disorders and Terrorism" do Departamento de Justiça dos EUA. É consultor para assuntos de terrorismo do Departamento do Tesouro dos EUA, da Associação Internacional de Chefes de Polícia e da Polícia do Estado de New Jersey. É membro da junta da Sociedade Internacional de Defesa Social e, também, seu representante junto às Nações Unidas).

Terrorismo, um termo que não constava do léxico político antes do século 18, adquiriu em nossa era um significado particularmente odioso. Difícil de definir, fácil, porém, de ser sentido e entendido por aqueles que a ele se expõem, o novo terror calou fundo no coração e na mente dos cidadãos civilizados no mundo inteiro.

O terrorismo é a guerra, uma luta armada desatada contra uma sociedade maior por um microcosmo de si mesma. Se a guerra é considerada, ainda que com relutância, como uma extensão da diplomacia por outros meios, o terrorismo pode ser visto como uma extensão maior do conflito armado por meios inaceitáveis. Pois, embora a guerra entre nações ainda esteja longe de ser reduzida a uma ciência exata, as realidades do equilíbrio de poder e a viabilidade da sua distribuição e aplicação possibilitaram, pelo menos, alguma forma de regulamentação do conflito convencional, a fim de mitigar os rigores e o sofrimento de muitos que podem reivindicar um "status" de não-combatente.

Para o terrorismo, por outro lado, o "status" de não-combatente

te não tem significação: a luta não reconhece uma categoria de inocentes, o jogo do terror é moldado para ser suportado por todos — fortes e fracos, ricos e pobres, aqueles que dispõem de meios para responder e os que deles não dispõem. O terrorismo, como a guerra total, transforma todos em vítimas, pois é o grande nivelador. O terrorismo é o ponto alto da desumanidade do homem para com o homem. Recorrendo a esses meios, o homem se reduz, e reduz os outros, ao nível do irracional. O terrorismo não permite qualquer compromisso decente. Envolve uma luta, até à extinção final, entre aqueles que preferem viver e deixar viver e aqueles para quem essa doutrina de tolerância é um anátema.

É fácil iniciar os atos de terror; convertê-los em força politicamente útil ou até mesmo controlável é bem mais enganoso, e poucos conseguiram desvendar o segredo. O terrorismo é simplesmente grande demais, poderoso demais para muitos daqueles que nele se envolvem. O que se demonstra por si mesmo, praticamente, de muitas maneiras. Embora alguns poucos

terroristas pareçam dotados da compreensão do dramático, faltalhes, quase completamente, qualquer noção de como chegar a uma conclusão. Nem a ação nem a produção é de sua própria feitura; a coisa, uma vez iniciada, desenvolve uma progressão própria que os terroristas já não conseguem deter ou controlar.

Intuitivamente, isto é pressentido de algum modo pelo verdadeiro terrorista, e se reflete na qualidade fatalista dos seus pensamentos e ações. O verdadeiro terrorista é niilista. Só vê claramente os aspectos destrutivos de sua missão; os aspectos construtivos, se é que os há, deve deixá-los a outros. Por essa razão, o terrorismo tem tendência negativa e representa o dilaceramento do que existe, sem qualquer noção do que pode ser recolocado em seu lugar. Os detentores do terror são detendores do desespero, e os que se envolvem nessa atividade são criaturas desesperadas, desorientadas.

Sublinha o tema a referência aos casos de seqüestros. De fato, a tomada de reféns é uma tática preferida dos terroristas e seus iniciadores. Trata-se de uma atividade geradora de medo, tanto nas vítimas quanto naqueles que se interessam pela sua salvação. A tomada de reféns atrai a atenção para uma causa e cria uma situação de barganha que pode ser explorada para a obtenção de vantagens práticas. A devida preocupação da sociedade com a vida humana é acionada não só para assegurar algo que o executor deseja — dinheiro, propriedade, retribuição, reconhecimento, a publicação de propaganda ou a libertação de companheiros encarcerados — mas também para servir de escudo para permitir a fuga do seqüestrador, ileso, da perigosa confrontação em que sua ação o colocou.

Diante disso, a tomada de reféns parece ser a tática terrorista ideal, a que oferece altas retribuições na proporção do grau de risco envolvido. Na prática, apesar do aspecto espetacular amplamente

divulgado, as coisas raramente funcionam a favor do terrorista. É fácil seqüestrar reféns. O difícil, justamente, é convertê-los em algo valioso. Este argumento é comprovado, caso por caso. Os casos de seqüestros de reféns bem sucedidos, do ponto de vista dos executores, foram poucos; e o êxito, nesses exemplos, deveu-se a um conjunto especial de circunstâncias que não foi nada fácil ajustar. Mas, mesmo os seqüestros mal sucedidos deram origem a uma série de imitadores, que, freqüentemente, têm ainda menos êxito em obter a satisfação das suas exigências. Tais incidentes implicam muito mais do que a simples frustração. Os resultados são traumatizantes, para as vítimas, custosos para a sociedade e, quase invariavelmente, decepcionantes para os executores.

A tomada de reféns quase nunca resulta em algo de importante para quem a pratica, conforme ilustra o dramático caso Hanafi, em Washington, D.C., EUA, em março de 1977. Depois de longas horas angustiantes, 139 reféns foram libertados fisicamente ilesos; os prejuízos psíquicos para muitos, incluindo-se as famílias e os amigos, persistem. Os executores desse ultraje nada lucraram em troca, a não ser publicidade para uma queixa privada contra o sistema judiciário criminal, a retirada temporária de um filme considerado ofensivo à sua religião, um julgamento justo e longas sentenças de prisão. Como uma forma de protesto, a mensagem foi turvada pelo método inadequado de transmiti-la e pela falta de sensibilidade criminal dos atores. Quaisquer que tenham sido os demais significados do caso, ele demonstra que o terror alheado do verdadeiro poder político está destinado ao malogro.

A pirataria aérea, uma vez mais em moda, para dissabor dos profetas que previam sua extinção, é, de fato, um sistema móvel de apresamento de reféns. É um moderno avanço tecnológico baseado em uma tática antiga. Resolve muitos

dos problemas logísticos dos terroristas e, em determinadas circunstâncias, acerta os ponteiros em seu favor. A pirataria aérea atrai realmente a atenção mundial, pois a captura ilegal de um avião em voo, não só coloca em perigo mortal vidas humanas e uma valiosa propriedade, mas também estabelece a confusão entre nações e produz uma imagem de incapacidade que agiganta a sensação de poder dos terroristas.

E é tão fácil de levar a termo. Afinal de contas, quando o estranho objeto que se afirma ser explosivo é apresentado a 9 mil metros de altitude, a única pergunta que pode fazer-se é: Quer descobrir se de fato é? Os terroristas políticos, os criminosos e os perturbados mentais partilharam as honras, nesse campo; no entanto, poucos acontecimentos se salientaram. A pirataria aérea seguiu um curso rápido, errante, com o crédito das primeiras vantagens para os terroristas, que as perderam em função dos efeitos produzidos por contramedidas, acordos bilaterais, buscas em aeroportos, policiamento aéreo e equipes de assalto.

Assim, a libertação de reféns israelenses em Entebbe, Uganda, em julho de 1976, amorteceu a iniciativa terrorista e encorajou muita gente, que, não fosse isso, poderia prever só vitórias futuras para as forças do mal. Então, em setembro de 1977, deu-se o seqüestro aéreo de um avião comercial japonês, excogitado com grande habilidade pelo Exército Vermelho Japonês. A libertação de seis terroristas pelos japoneses e o pagamento de 6 milhões de dólares em resgate disseminou preocupação no mundo inteiro, pois parecia que os terroristas estavam novamente a cavaleiro da situação. Conforme se previa, esse golpe foi rapidamente seguido pela captura de um avião da Lufthansa por terroristas que exigiam um resgate maior e a libertação de um grupo de terroristas simbolicamente expressivos da Alemanha Ocidental. O desfecho

em Mogadíscio, Somália, onde três dos quatro terroristas morreram e as vítimas inocentes foram devolvidas aos familiares, foi inesperado; e a habilidade e o preparo da força de assalto da Alemanha Ocidental possibilitaram a retirada dos terroristas e seus reféns. A morte subsequente de três terroristas da Alemanha Ocidental na prisão e a execução, em revide, do industrial Hans-Martin Schleyer, foram o trágico contraponto do regozijo, já atenuado pela morte do piloto do avião seqüestrado.

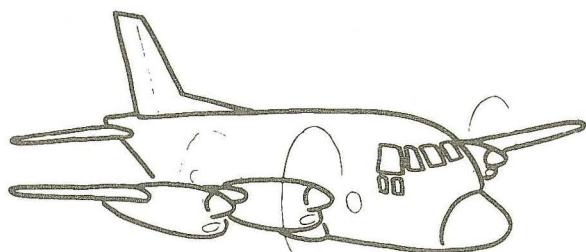
Esses acontecimentos evocam o desespero dos terroristas e o ponto a que chegam para alcançar seus fins. Demonstram, contudo, o que uma sociedade livre tem que arriscar para garantir que os terroristas não alcancem os seus intentos.

Mas, isso cria um estranho dilema para aqueles que vivem pelas práticas legais. Em sua luta contra o terrorismo, caberá a uma sociedade civilizada renunciar àqueles princípios? Será a repressão rígida a única verdadeira resposta ao terrorismo? Onde a repressão é amplamente exercida, caberá ao terrorista a vitória na batalha final dessa guerra cruenta? É esse o dilema da sociedade e o triunfante arrazoado dos terroristas sobre as suas próprias ofensas.

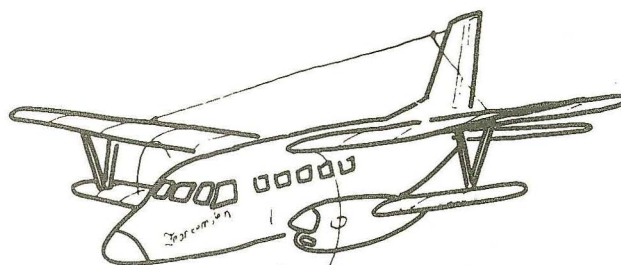
O terrorismo é a arma dos fracos e dos covardes. A sociedade deveria responder à altura. O efeito produzido pela violência terrorista foi geralmente muito maior que as perdas humanas e materiais envolvidas. As respostas ao terrorismo devem ser rápidas e firmes, honestas e decisivas, nunca o produto do pânico ou da vacilação.

É urgentemente necessária a maior cooperação internacional. Negar ao terrorista um porto seguro fará que o jogo do mal se torne menos atraente. Deveria ser essa a principal prioridade de todos aqueles que se preocupam com a resposta da sociedade à ameaça terrorista.

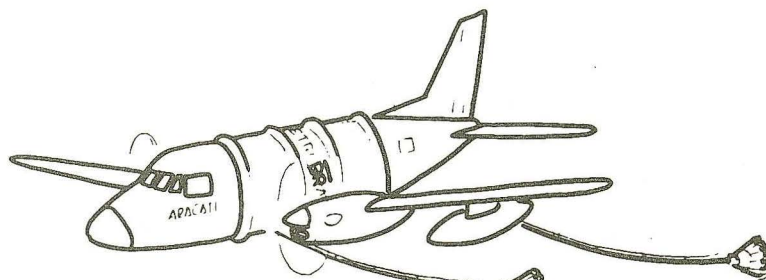
BANDE o que?



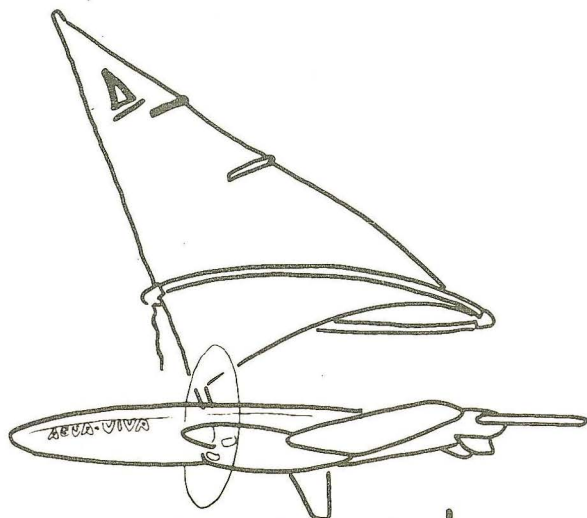
Banderércules



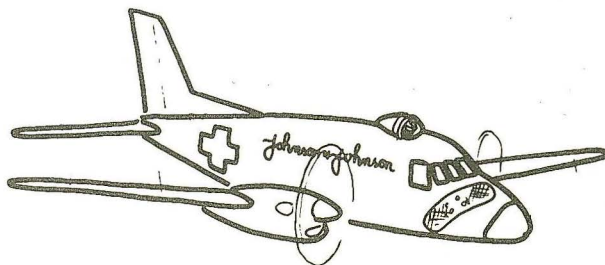
Bi-deirante



Bandeitânque KC-95

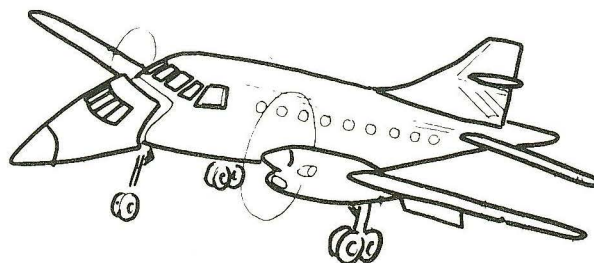
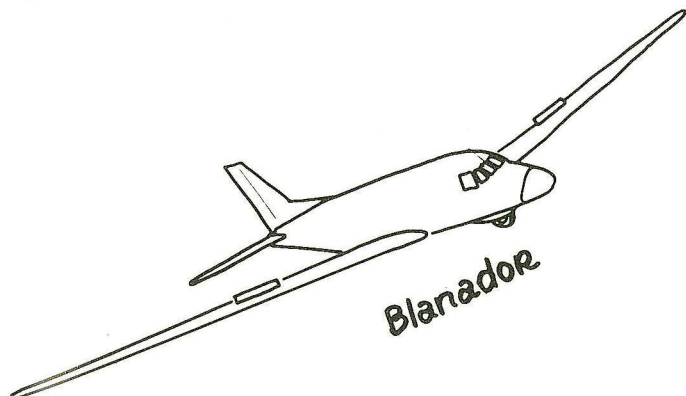
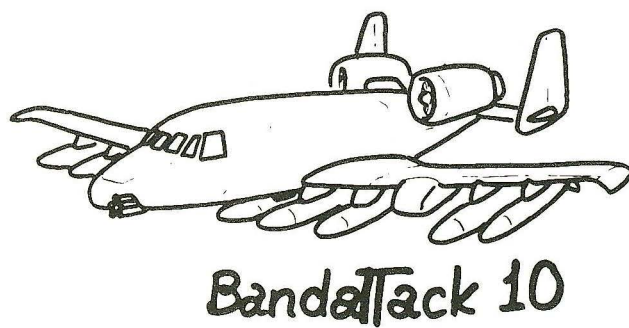


Banderwind

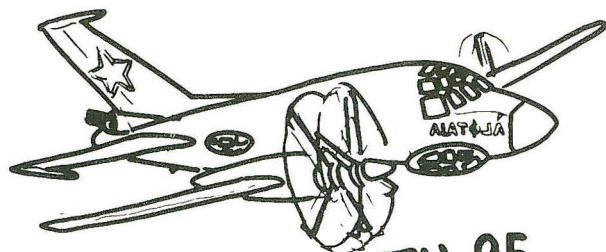


Band-Aid

HUMOR



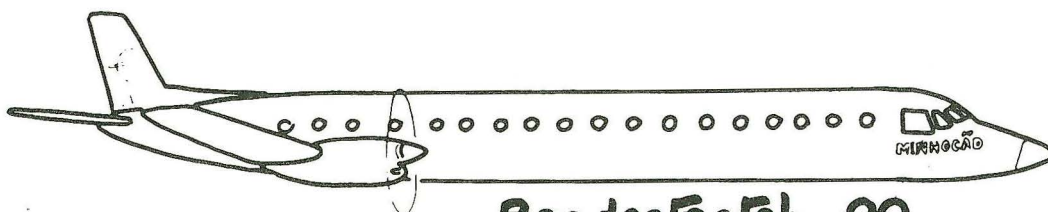
HUMOR



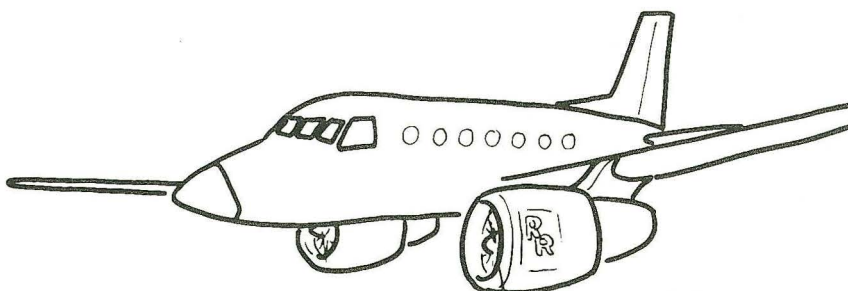
Bandelev TU-95



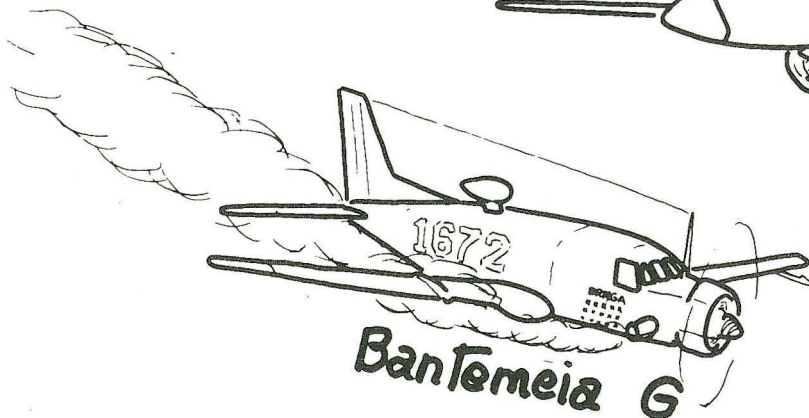
Banderbus 300



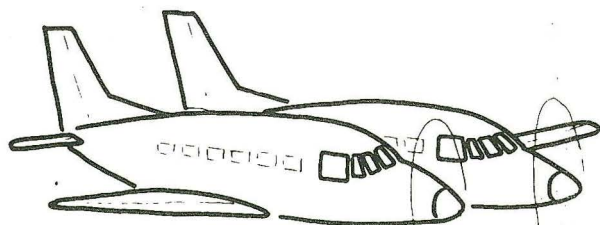
Bandeslêitch 80



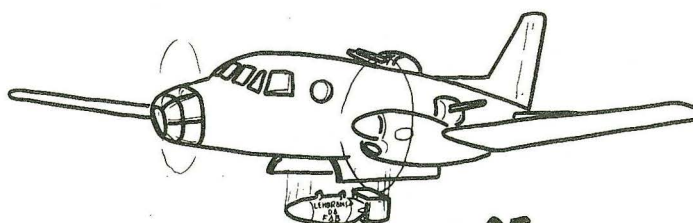
Banderbus 300



Bantemeia G



Twinderante



Bombeirante B-95



FATOS E GENTE

— Diana, a linda e famosa modelo italiana, curtidora do Vôo Livre e do Topless, resolveu conjugar as duas delícias e fez o primeiro salto que se tem notícia com os seios desnudos expostos à brisa de São Conrado.

— E prossegue a polêmica em torno de quem teria sido a primeira mulher a efetuar um vôo am Asa Delta no Brasil. Os instrutores da ABVL dizem que foi a Paulinha, mas o Rio Clube não aceita e afirma ter condições de provar que foi a Maria. Que venham as provas.

— Andaram dizendo no pedaço que o curso ministrado pelo francês Stephan Dunoyer Segonzag (possível indutor do Vôo Livre no Brasil) consistia em um palavrório na língua de Lavoisier (o cara parece que não conseguiu se engajar no idioma de Machado de Assis) e uma tremenda coreografia. Como os alunos não eram muito escoteiros em francês, o negócio acabou sendo um tremendo fiasco, com os "loucos" saltando da rampa gritando "socorro, mamãe!"

— E por falar no Stephan, na época em que ele teria introduzido a Asa Delta no pedaço brasileiro, tudo indica que pelo menos dois nativos tupiniquins já se dedicavam com sucesso ao Vôo Livre. É

isso aí. Santo de casa faz milagre, mas ninguém dá o aval.

— Onde Voar? Ora, aqui vai uma relação dos lugares maneiros onde já se pratica o Vôo Livre:

— Rio de Janeiro, Petrópolis, Piratininga, Angra dos Reis, Visconde de Mauá, Itatiaia, Sampaio Correia e Niterói, no Rio de Janeiro; São Roque, Atibaia, Campos do Jordão, São José do Barreiro e Bananal, em São Paulo; Belo Horizonte, Juiz de Fora e Governador Valadares, em Minas Gerais. No Rio Grande do Sul, Sapiranga; e em Santa Catarina, Florianópolis.

A Diretoria do Clube de Aeronáutica suspendeu o aluguel e os empréstimos das quadras de esportes e da piscina, que são privativas dos associados e seus convidados.

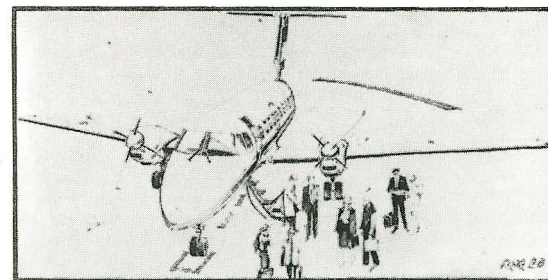
Os banhos de sauna, na Sede Desportiva, aos sábados e domingos, passaram a ser de frequência mista (damas e cavalheiros).

Atendendo proposta da Diretoria, numa campanha que se destina a aumentar o número de sócios do Clube, o Conselho Deliberativo do Clube de Aeronáutica resolveu: suspender, durante o ano de 1980, a cobrança de jôia para admissão de novos sócios efetivos e contribuintes (nesta categoria somente

quando oficiais da Aeronáutica); reduzir, em 50%, a mensalidade dos sócios efetivos, servindo fora do Rio de Janeiro. Tal vantagem será concedida, também, aos Oficiais da Reserva ou Reformados que residam fora do Rio de Janeiro.

Belmira Frazão, redatora da Rádio MEC, professora catedrática da Academia Lorenzo Fernandez, medalha de ouro da Escola de Música da Universidade do Rio de Janeiro e esposa do Brigadeiro-Médico RR Jorge Ferreira Pinto, acaba de ser convidada pela Rádio Nacional de Espanha para uma série de conferências sobre o "barroco mineiro e o nosso inesquecível Heitor Villas Lobos" em terras de Don Quixote.

O EMB-120 BRASÍLIA, o avião bimotor pressurizado para 30 passageiros, que está sendo desenvolvido pela EMBRAER, deverá incluir no seu projeto e fabricação toda a tecnologia dos anos 80 e ser impulsionado por um motor de última geração.



Trata-se da turbina PT7A-1, atualmente em desenvolvimento na PRATT & WHITNEY OF CANADA LTD., empresa que fabrica não só as turbinas PT6, atualmente utilizadas pelos aviões BANDEIRANTE e XINGU, mas também turbinas a jato para os grandes "Wide-bodies" que voam nas grandes rotas intercontinentais.

Uma turma de 66 novos comissários da Vasp fez, recentemente, um curso intensivo de sobrevivência no mar, ministrado por uma equipe de busca e salvamento no Parasar, da Força Aérea Brasileira. Durante uma semana, os comissários de bordo aprenderam a sobreviver no mar e, também, na

selva. O treinamento foi realizado na sede campestre do São Paulo late Clube, às margens da represa Guarapiranga. Os comissários aprenderam como lidar com indígenas e como superar a aversão a certos tipos de alimentos, muito nutritivos, como gafanhotos, grilos, formigas, lagartos sem pêlos, larvas, crisálidas de escaravelhos furadores de madeira, içás, cupins, ratos selvagens, macacos e cobras. Familiarizaram-se com os bastões pirotécnicos e foram, inclusive, de surpresa, abandonados durante um dia e uma noite no meio da represa, como parte do programa de treinamento. O objetivo do curso foi testar a capacidade de reação desses novos comissários e desenvolver neles o espírito de união e camaradagem, indispensável para garantir a segurança dos passageiros.

A Transbrasil foi autorizada pelo DAC a iniciar negociações com a Boeing para a compra de três aeronaves Boeing 757, a serem entregues em outubro e novembro de 1983 e junho de 84. A escolha dos motores, Rolls-Royce ou GE, deverá ser feita ainda este ano.

A decisão da Transbrasil foi o resultado de uma meticulosa avaliação dos novos aviões para a década de 80, tendo o 757 sido escolhido devido ao seu baixo custo de assento/quilômetro, à grande economia de combustível que ele propicia e ao seu reduzido custo operacional.

Demitiu-se da VARIG o Presidente da Fundação, Erik de Carvalho. Quando assumiu a empresa, esta tinha, apenas, um BOEING 707. Ele conseguiu colocar a VARIG em quarto lugar no mundo, fora dos EUA e no 11º, no Ranking Mundial.

Hoje, Erik tem 50 anos de aviação e deixa a VARIG com 67 jatos. Ele ensinou o brasileiro a voar, e abriu o capital da empresa. Expandiu a VARIG até o Japão e por toda a Europa.

Nossos votos de felicidades a

Erik de Carvalho, pelo grande desenvolvimento prestado à Aviação Civil.



D. Anésia Pinheiro Machado esteve no Museu do International Aerospace Hall of Fame, em San Diego, Califórnia, e no Museu dos Transportes de Tóquio, onde fez entrega de mementos pertinentes à vida e à obra de Santos-Dumont.

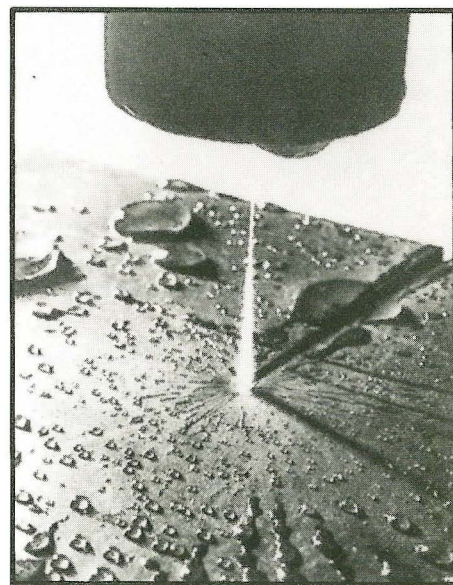
As solenidades da entrega desses documentos revestiram-se de grande brilhantismo e mereceram ampla divulgação pela imprensa daqueles centros.



— O esporte dos "loucos por voar" a cada dia vai ficando mais caro, em face das alterações cambiais, o que significa ser aconselhável a aquisição das asas nacionais. No entanto, o sistema de patrocínio já começa a funcionar co-

mo uma medida opcional de muita inteligência. O arrojado empresário Arakem dos Santos Lima, proprietário da Fiorentina e do Scargot, acaba de encomendar ao Jairo de Oliveira, do Rio Clube, uma asa das mais maneiras do pedaço, pra ajudar o esporte. Jóia.

As fábricas de aviões utilizam jato pressurizado d'água para cortar grossas placas de plásticos, asbestos, espumas diversas e muitos outros materiais não-metálicos. A velocidade do corte, que não liberta farpas, aparas ou sequer poeira, é de cinco metros de material por minuto, a uma pressão d'água de cerca de quatro toneladas por centímetro quadrado.



Existe no Estado do Rio um total de onze Clubes de Pára-quedismo. Em Resende temos os Espaciais; em Nova Iguaçu o Departamento de Pára-quedismo do Aero Clube de Nova Iguaçu; e na Cidade do Rio de Janeiro o Clube dos Subtenentes e Sargentos Pára-quedistas, o Clube Olimpo dos Pára-quedistas, o Pára Clube Ícaros Modernos, o Guanabara Clube de Pára-quedismo, o Pára Clube Olímpico, o Clube Dédalos de Pára-quedismo, o Pára Clube Péga-so, o Pára Clube Deltas de Ouro e o Clube de Pára-quedismo "Os Cometas".

Société Nationale Industrielle
aerospatiale

importantes progressos no desenvolvimento da **aviação**
... Airbus, Concorde, Caravelle ...

o maior exportador mundial de **helicópteros**
... Puma, Dauphin, Ecureuil, Gazelle ...

a mais completa gama de **misséis de emprego tático**
... Milan, Hot, Exocet, Roland ...

foguetes lançadores e satélites **espaciais**
... Ariane, Symphonie, Meteosat ...

**AEROSPATIALE, NA VANGUARDA DO PROGRESSO COM MATERIAIS
AERONÁUTICOS, DE DEFESA E ESPACIAIS DE TODOS OS TIPOS**

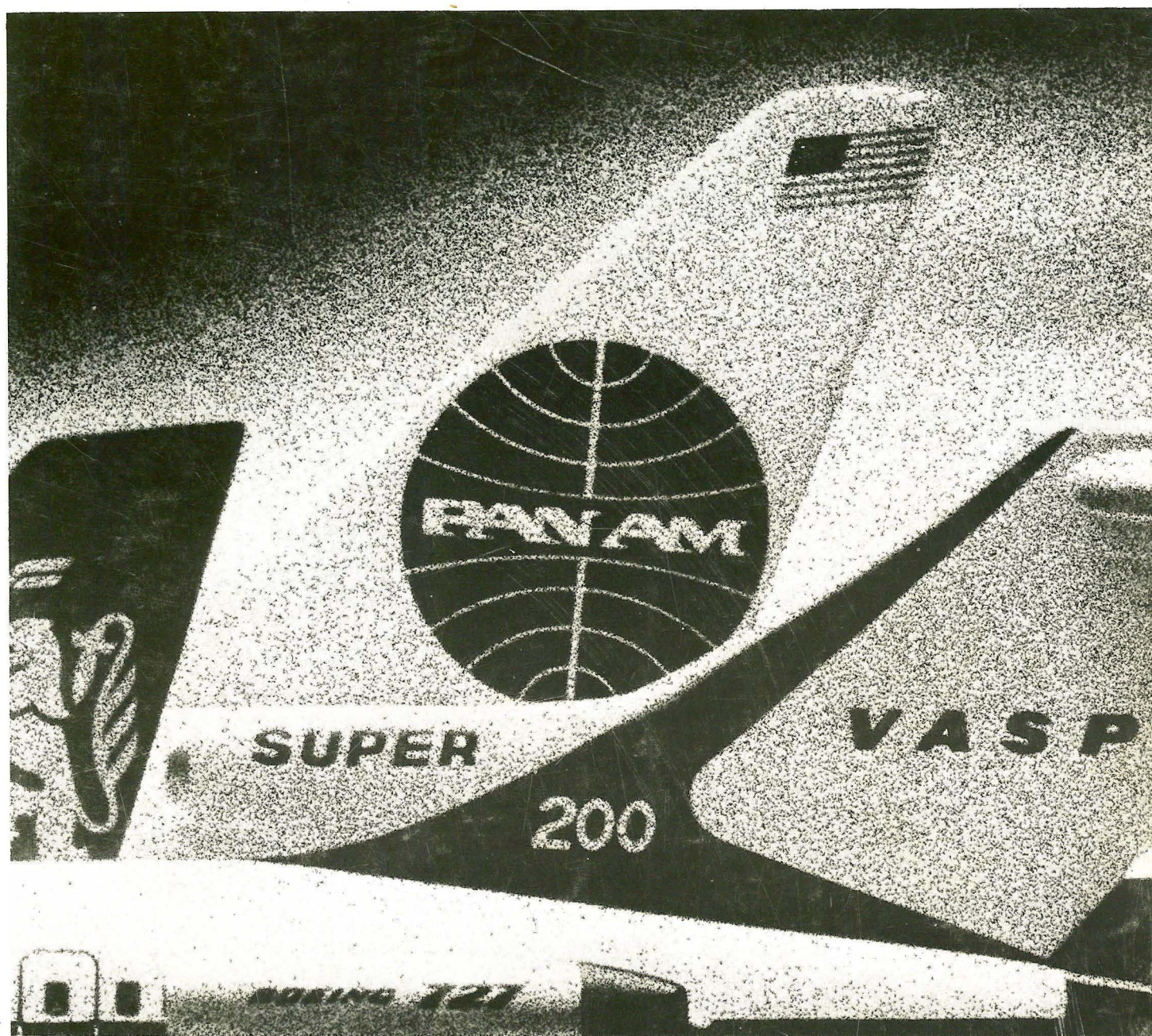


aerospatiale do brasil

Av. Pres. Antônio Carlos 58 8.º andar
Rio de Janeiro

tel. 232-5147 e 252-5092
Telex . 21-21-385
GEOY B.R.

QUEM VIAJA MELHOR LÁ FORA,
VIAJA MELHOR AQUI DENTRO.



Quem vem de fora para conhecer o Brasil, chega aqui viaja Vasp. E é atendido com aquele jeito simpático e brasileiro de receber as pessoas. É chegar ao balcão da Vasp e a reserva é feita em um segundo pelo computador. Com nome impresso na passagem e tudo. E o atendimento é perfeito. Com o mesmo nível das viagens que você faz lá fora. É a Vasp com seu jeito brasileiro de voar e com o padrão das melhores companhias aéreas estrangeiras. Viaje Vasp. Jeito brasileiro, padrão internacional.

VASP

JEITO BRASILEIRO, PADRÃO INTERNACIONAL.