

REVISTA

AERONÁUTICA

Nº 122



O Bandeirante é notícia desde os anos 70.

México compra aviões brasileiros

SÃO JOSE DOS CAMPOS (PT) — A Embraer acaba de superar os US\$ 20 milhões na exportação dos cinco primeiros meses do ano, a partir da venda para o México de um B-110 Bandeirante. A aeronave é do tipo B-110, com capacidade para 30 passageiros e 2 tripulantes. O avião foi entregue ao cliente em São José dos Campos, no Estado de São Paulo, em 15 de março.

Bandeirante de Le Havre a Londres

LE HAVRE (França) — A partir de abril próximo, o avião brasileiro "Bandeirante" estará fazendo o percurso entre Le Havre e Gatwick, em Londres. O aparelho foi comprado pela câmara de comércio de Caen e de Havre, por 5,5 milhões de francos (cerca de US\$ 1,2 milhão) e está equipado com dois motores Pratt & Whitney.

O "Bandeirante" tem capacidade para 30 passageiros e faz 5 viagens semanais entre a França e a Grã-Bretanha. Este é o terceiro avião "Bandeirante" a voar na França, e dezesseis outros já equipados por várias companhias norte-americanas e sul-americanas.

O avião brasileiro foi homologado pelo Brasil e pela França. Ele será explorado pela companhia BRIT-Air, utilizada à Câmara de Comércio de Morlaix.

Bandeirantes voam nos 5 continentes

A Embraer vendeu mais um "Bandeirante" nos últimos dias da Feira de Farnborough, na Inglaterra, elevando para cinco o número de aviões vendidos pela empresa brasileira na mostra aeronáutica inglesa e número de "Bandeirantes" voando nos 5 continentes.

Austrália abre portas para nosso Bandeirante

A Austrália acaba de conceder seu certificado de homologação ao EMB-110P2 "Bandeirante", para operação na categoria transporte, bimotor, desenvolvido e fabricado pela EMBRAER e que vem alcançando grande sucesso de vendas em todo o mundo, na área do transporte aéreo regional.

O certificado foi obtido pela EMBRAER junto ao "Department of Transport" daquele país, após 7 meses de negociações entre os técnicos da empresa brasileira e as autoridades australianas.

Alto Volta também comprou o "Bandeirante"

A Embraer vendeu mais um "Bandeirante" nos últimos dias da Feira de Farnborough, na Inglaterra, elevando para cinco o número de aviões vendidos pela empresa brasileira na mostra aeronáutica inglesa e número de "Bandeirantes" voando nos 5 continentes.

Sadla vem passando pelos mais rigorosos testes, incluindo temperaturas de até 50 graus positivos de dia e negativos de noite no deserto egípcio. Na próxima semana, o avião será entregue ao cliente.

Travessia inédita. O EMB-110P2 "Bandeirante" recentemente entregue pela EMBRAER à Mastling Comuter por via aérea, realizou uma travessia inédita para um bimotor de sua categoria.

Vouo de diretamente de São Paulo para Santiago e o aeroporto de La Serena, Chile, seguindo a rota do Pacífico, para a capital chilena. O avião, com 12 horas e 30 minutos (1.740 km), da ilha de Páscoa, com escalas em Hato, Papeete, com escalas em Hato, chegando a Sydney, na Austrália, voando 45 horas, com pilotos australianos da Mastling, e marston.

Bandeirante na Nigéria

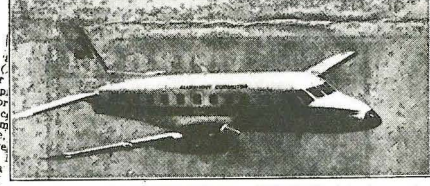
Arrendado pela Nigerian Airways Transport à TAM — Transportes Aéreos Regionais, encontra-se em operação na Nigéria uma unidade do aparelho EMB-110 Bandeirante. A empresa nigeriana pretende realizar uma série de testes com o avião brasileiro, além de estudos práticos com vista à implantação, naquele país, de um sistema integrado de transportes regionais, a exemplo do que ora funciona no Brasil.

O contrato de arrendamento, segundo o presidente da TAM, comandante Rôger Adolfo Amaro, abrange o pagamento de comissões de 10% sobre o faturamento.

Bandeirante voa nos EUA

Um avião Bandeirante de fabricação brasileira, a partir de abril próximo, fará o percurso entre Le Havre e Gatwick, em Londres. O aparelho foi comprado pela câmara de comércio de Caen e de Havre, por 5,5 milhões de francos (cerca de US\$ 1,2 milhão) e está equipado com dois motores Pratt & Whitney.

Bandeirantes nos EUA



Várias companhias aéreas que operam nas linhas domésticas dos Estados Unidos estão empregando o avião brasileiro EMB-110 Bandeirante, cuja primeira unidade foi entregue em dezembro de 1978 e hoje totalizam quase duas dezenas. A Mountain East, Allegheny, Royal Air, Cascade e Royal são algumas dessas companhias regionais.

O bimotor Bandeirante voa atualmente em diversos estados do território norte-americano, transportando passageiros, carga e malas postais. Dos cinco Bandeirantes encomendados pela Allegheny Airlines, dois já foram entregues. Além dos Estados Unidos, 15 outros países, nos cinco continentes, já voam com os Bandeirantes.

O Brasília começa a ser notícia nos anos 80.



O Brasília é o avião que logo, logo vai acompanhar aqui e lá fora o sucesso do nosso Bandeirante.

O Brasília foi projetado para atender às mais exigentes especificações da aviação regional nas próximas décadas.

É rápido: ele voa a 520 km por hora. Tem cabina pressurizada, transporta com

o maior conforto seus 30 passageiros e faz tudo isso com muita economia de combustível (exatamente como convém a um avião dos anos 80).

O Brasília é o avião que vem confirmar o alto padrão de tecnologia e a posição que a Embraer ocupa hoje no mercado aeronáutico internacional (só para você

ter uma idéia, existem 255 Bandeirante em operação em 16 países desde os anos 70).

Agora, o Brasília começa a ser conhecido em muitos países e a ser notícia nos anos 80.

EMBRAER

REDAÇÃO

Diretor

Murillo Santos

Redator-Chefe

Gilberto Pacheco Filho

Diretor-Comercial

Hermano Paes Vianna

Redatores:

Wilson Jorge de Paula — José dos Telles e
Adriana da Penha

Arte e Diagramação

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

Fotografia

Francisco Pereira e Gilberto Pacheco Filho

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

Colaboradores

Sérgio Burguer — Cel Av Anacínio Valério
Alves — Ten Cel Av-Maria Lúcia Gonçal-
vez Cruz Ribeiro e Noé da Motta Liz —
Cap Sup

Circulação

Antonio Celente Videira

Secretaria

Maria Auxiliadora dos Santos

Distribuição

Luiz Henrique G. de Abreu

Capa

Arte — Gilberto Pacheco Filho
Foto e Produção — Francisco Pereira Studio

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 600,00

No Exterior — US\$ 30,00

Número avulso, unicamente vendido na
Redação — Cr\$ 80,00

Composto
e Impresso na



COMPANHIA
BRASILEIRA DE
ARTES
GRÁFICAS
RUA RIACHUELO, 128 TEL. 222-3359

EDITORIAL

A oportunidade do período deste número de nossa Revista abrange a data de criação desta notável e prestigiosa instituição de nossa vida aeronáutica, o hoje Correio Aéreo Nacional.

Surgido da inspiração de jovens Oficiais idealistas, da arma de Aviação do Exército, encontrou guarida na inteligência e visão dos chefes maiores, possibilitando com que o ano de 1931 ficasse marcado na história da Aeronáutica Brasileira como o da criação do Correio Aéreo Militar.

O "mérito", no dizer do Ten Brig Wanderley em seu Livro História da Força Aérea Brasileira, "foi o de canalizar energias e dar-lhes uma finalidade útil; foi o de dar uma missão, de alto interesse Nacional, aos aviadores Militares Brasileiros, cheios de entusiasmo para descobrirem, aeronauticamente, o Brasil inteiro".

Esta atividade pioneira em nosso País ajusta-se, na própria História da Aviação Militar, em um período em que, por todo o mundo, o avião se impunha como imprescindível, necessário e vital para o desenvolvimento e a segurança nacionais.

A projeção daquela finalidade útil em uma nação que então se expandia prossegue hoje e sempre no espírito e na alma de seus componentes. A reunião anual a 12 de junho é ponto de encontro de "Velhas Águias", cujo espírito de respeito aos antecessores, confraternização dos integrantes e exemplo aos pósteros é mantido.

No próximo ano estará o CAN a completar seu jubileu de ouro. Daqui lançamos o primeiro apelo a todos aqueles que por este serviço militaram — civis, militares, pilotos, tripulantes, funcionários, usuários, apoiadores, beneficiários — que se juntem e se reverenciem mutuamente numa auto-exaltação à idéia, à realização e ao prosseguimento triunfante desta muito bem sucedida e benéfica iniciativa.

Ao mesmo tempo, a partir deste número escancaram-se mais ainda as portas desta Revista para todos os trabalhos e contribuições que objetivem mostrar o que foi, o que é, e como poderá ser o Correio Aéreo Nacional, esta "Epopeia Alada" de nossos homens do ar.

AERONÁUTICA

SUMÁRIO

— EDITORIAL

- Correio Aéreo Nacional — Murillo Santos 1

— ENTREVISTA

- Revista Aeronáutica entrevista Omar Fontana 19

— COLUNAS

- Modelismo Plástico — Marco Aurélio C. Vianna 3
 — Música: 1 **Popular** — Hermano Júnior 3
 2 **Erudita** — José Fabiano Giannerini 5
 — Arte — De Paula — W.J. 5
 — Turismo — Redação 9
 — Pára-quedismo — Rafael Astor 11
 — Voo Livre — Ícaro Dumont 11
 — Comida — Esperidião Benevides 15

— SEÇÕES

- Contando Estrelas — De Paula — W.J. 46
 — Internacionais 69
 — Humor 71
 — Fatos e Gente 74

— REPORTAGEM

- Hospital de Força Aérea do Galeão 52
 — 34º Aniversário do Clube de Aeronáutica 65

— FICÇÃO

- O Pequeno Aeroclube — Hélio A.R. Simas 28

— ESPECIAL

- Marechal-do-Ar Ivo Borges 33
 — No tempo em que CAN era com "M" 34
 — O encontro do Papa com o Brigadeiro 40
 — Os instrumentos da Política Econômica — Carlos Langoni 59
 — Evocação — comentário e notas do Presidente do Clube de Aeronáutica 62

— ESPORTE

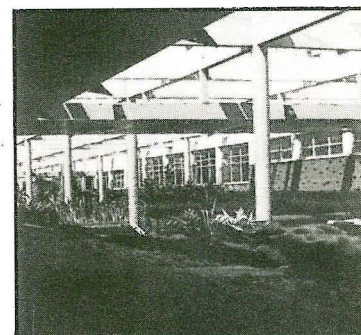
- O Esporte — Importância Cultural e Econômica — Carlos Alberto M. Cavalheiro — Ten Cel I Aer 42

NOSSA CAPA

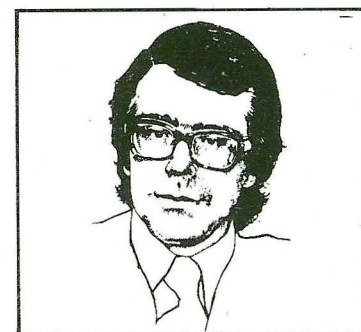
Empenagem de um Boeing da Transbrasil.



Revista Aeronáutica entrevista Omar Fontana — Pág 19



O Hospital de Força Aérea do Galeão — Pág. 52



Carlos Langoni — Os instrumentos da Política Econômica — Pág. 59

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-Int RR Hélio Lessa de Vasconcellos — **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

MODELISMO PLÁSTICO

As origens do modelismo remontam à 2ª Guerra Mundial, quando foram colocados no mercado os primeiros "kits" de aviões da época. Estes "kits" eram construídos em madeira e com eles produzia-se um modelo bastante rudimentar. Foram muito utilizados durante a guerra, para treinamento em reconhecimento de aeronaves.

Após a guerra, o "hobby" expandiu-se muito com o lançamento dos primeiros "kits" plásticos. Inicialmente eram bastante rudimentares, não tinham rodas, trem-de-ateragem, nem hélices. Com o aperfeiçoamento da tecnologia na confecção dos moldes, os modelos foram ficando cada vez mais detalhados e sofisticados. Atualmente um grande número de companhias, em vários países, consegue produzir um número incontável de modelos plásticos de alta qualidade que representam, com grande perfeição, aviões (os mais populares), navios, carros, motocicletas, etc.

O número de aficionados do novo "hobby" cresceu proporcionalmente à quantidade e qualidade dos "kits". Na Europa, principalmente, o aumento deste número era favorecido pelo inverno rigoroso que contribuía para que as pessoas se dedicassem a atividades dentro de suas casas. Era natural que os modelistas procurassem se reunir com o objetivo de trocar idéias sobre o "hobby" comum. Foi, então, criada na Inglaterra a "International Plastic Modeller's Society — IPMS", com o objetivo de congregar os plastimodelistas, desenvolver novas técnicas para construção de modelos e divulgar o plastimodelismo.

Vários ramos na IPMS foram criados em diversos outros países, todos filiados espontaneamente à IPMS — Inglaterra, integrando todos os aficionados do plastimodelismo no mundo. Assim é que atualmente podemos encontrar ramos da IPMS em países como EUA, Canadá, França, Alemanha, Bélgica, Itália, Brasil, etc.

Cada ramo congrega os plastimodelistas locais, realizando exposições de modelos, divulgando novas técnicas por meio de publicações próprias e permitindo o intercâmbio de pessoas com um interesse comum.

No Brasil a estória da Sociedade começou em 1963, quando um grupo de plastimodelistas iniciou proveitoso intercâmbio com os ramos dos EUA e Inglaterra. Já em 1969, através de artigos publicados nas revistas "Sport Modelismo", "Mecânica e Ciência" e "Hobby" haviam sido identificados modelistas em 6 estados do Brasil. Em seguida, a Sociedade passou a ganhar corpo e partir de um núcleo no Méier e da distribuição de revistas publicadas pelos outros ramos da IPMS.

Em 1973, foi criada oficialmente a Sociedade Brasileira de Plastimodelistas — IPMS Brasil, vinculada espontaneamente à IPMS Inglaterra e mantendo seus princípios fundamentais.

A partir deste ponto a IPMS Brasil passou a crescer e servir como ponto de encontro aos plastimodelistas brasileiros. Em 1975 era publicado o n.º 1 da Revista da IPMS Brasil que posteriormente veio a chamar-se "Em ESCALA". Esta revista constitui-se em um importante fator de divulgação da Sociedade.

A Sociedade Brasileira de Plastimodelistas tem sua sede na Rua Arquias Cordeiro, 316 s/502, Méier, Rio de Janeiro, e como Presidente Antônio Linhares, um dentista que desde 1963 divulga o plastimodelismo no Brasil.

Graças ao gentil apoio dos dirigentes do Clube de Aeronáutica, a IPMS Brasil mantém reuniões sociais nas dependências do Clube, na Praça XV, todo o primeiro sábado de cada mês, desde 1970.

Atualmente a IPMS Brasil passa por uma fase de expansão e de adaptação de sua estrutura às novas tarefas. Realizou em 1979 a 1ª Convenção de Plastimodelistas Brasileiros, com colaboração irrestrita da Revell Brasileira, que teve a participação de membros de diversos estados brasileiros. O ponto alto da Convenção foi a exposição de modelos realizada no Clube de Aeronáutica e bastante concorrida por aficionados e curiosos em geral.

A IPMS Brasil foi criada por modelistas, para modelistas e reúne, atualmente, membros em 14 estados do Brasil. Seu objetivo de congregar os plastimodelistas vem sendo perfeitamente alcançado e esperamos poder difundir cada vez mais este "hobby" maravilhoso que é o plastimodelismo.

Marco Aurélio C. Vianna

MÚSICA

1. POPULAR

CONHECER ELOMAR É MAIS DO QUE PRECISO: É URGENTE.

Com estas palavras, o crítico José Ramos Tinhorão, um dos mais austeros do Brasil, comentava o lançamento, no ano passado, do disco Nas Quadradas das águas perdidas do baiano Elomar. Apesar de elogios e de até ser escolhido pela Associação Paulista de Críticos de Arte como a personalidade musical de 1979, seu disco só recentemente pôde ser encontrado nas lojas, depois de assinado um contrato de distribuição com a Marcus Pereira.

Elomar só conseguiu lançar dois discos, mesmo assim é uma das personalidades mais fortes e um dos nomes mais importantes da música popular brasileira, não só a contemporânea. Filho da caatinga, mais exatamente de Vitória da Conquista, não se adapta à vida da cidade grande. Em seu primeiro disco, As Barrancas do Rio Gavião, lançado em 1973, o conflito entre o sertanejo e a cidade está presente. Na música "O videiro", ele diz que para o cantor só há três coisas importantes: vida, amor e liberdade! Nunca o dinheiro. As influências das toadas medievais são marcantes, tanto nos acordes do violão, quanto nas letras, onde, com uma poesia belíssima, ele consegue criar castelos à margem do São Francisco.

Arquiteto formado, ele morou 13 anos em Salvador, quando estudou violão clássico. Hoje, Elomar vive no Rio Gavião, fazenda em que passa o rio do mesmo nome, onde possui uma criação de bodes. De lá ele só sai para raras apresentações e para as gravações de suas músicas. Seu último disco foi gravado na Universidade Federal da Bahia, o que para ele não é o ideal, pois preferia gravar em sua própria fazenda. Mesmo assim o resultado foi excelente, com músicas de várias épocas da sua carreira, Elomar consegue criar um clima denso e rico. Suas letras são escritas em quase um dialeto, a linguagem da caatinga, mas nunca perdem a força comunicativa.

O disco é imperdível; não podemos deixar que Elomar se transforme em mais um ilustre desconhecido da nossa música.

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 **mísseis 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.: 220-3329 e 220-3529
Telex: 21-21-385
GEY B.R.

MÚSICA

O CÉREBRO MAGNÉTICO DE HERMETO PASCOAL A TODO VAPOR.

Todo lançamento de um disco do Hermeto Pascoal deve ser aplaudido como uma vitória da boa música contra a estupidez vigente nas nossas gravadoras. Nelas o que importa é a música de fácil consumo. Com 43 anos, quase 27 anos de atividade profissional em música, milhares de composições, elogios de músicos geniais como Miles Davis, Hermeto só conseguiu lançar 6 LPs no Brasil, sendo que dois destes foram gravados nos Estados Unidos. Arranjando os mais diversos adjetivos para qualificar sua música, que vão desde não-comercial, louca, até mesmo genial, as pessoas esquecem de escutá-la, e o que é mais importante, por um longo tempo se esqueceram de documentá-la, restringindo assim o número de pessoas que podiam ter contato com o seu trabalho.



Hermeto Pascoal

Só depois da sua apresentação no Festival Internacional de Jazz, de 1978, em São Paulo, onde músicos tão importantes quanto Chick Cova e John Mac Laughlin não resistiram à tentação de subir ao palco e tocar com Hermeto, é que os lançamentos dos seus discos puderam ter maior frequência. Antes estes lançamentos eram fatos esporádicos e o próprio

Hermeto falava que quem quisesse escutar música em casa tinha que levar um gravador para os seus "shows". De lá pra cá três discos geniais foram lançados, "Zabumbe-bum-á", a gravação de sua apresentação no Festival de Montreux, e finalmente o disco "Cérebro Magnético" lançado agora em junho.

Em "Cérebro Magnético", Hermeto está no clímax de sua criatividade. Tocando bem os mais variados instrumentos como bateria, sax, flauta ou violão, o campeão (como chama todos os músicos) esbanja vitalidade. Pode ser considerado seu disco mais pretensioso. Mas nunca um trabalho seu deu tão certo, como "Destaques", se é que se pode destacar alguma coisa num trabalho tão caro, o baião "Voz e vento", o arrasta-pé "Arrasta-pé alagoano", a gafeira "Banda Encarnação", o "Eita mundo bom" e a belíssima "Vou esperar", onde Hermeto toca flautas.

2. ERUDITA

CARLOS GOMES, GÊNIO NACIONAL

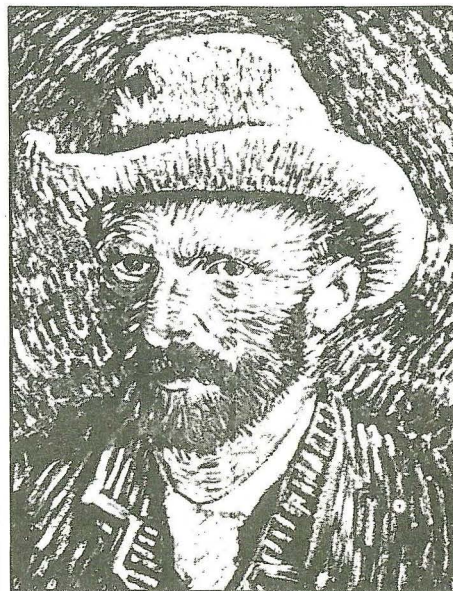
O país que produziu Villa-Lobos ("the foremost Latin American composer"), segundo o artigo da última edição da Enciclopédia Britânica e o maior operista das Américas, Antonio Carlos Gomes, é um país de forte expressão musical, o que não é novidade nenhuma — aí estão também excelentes exemplos na música popular, afóra outros músicos eruditos de real valor, entre os quais executantes reconhecidos mundialmente.

Verificam-se, no caso de Villa-Lobos, dadas as condições mais praticáveis da maior parte de sua música, frequentes execuções de suas obras em nossas salas de concerto, embora poucas gravações nacionais e boas gravações feitas no estrangeiro (como, por exemplo, a coleção das Bachianas e outras mais) façam-nos desejar maior discografia genuinamente nacional sobre nosso gênio musical do século XX.

ARTE

NEO-IMPRESSIONISMO, A MORTE DO CLÁSSICO E DA ARTE MODERNA.

A Guerra de Secessão estourava nos Estados Unidos, provocando uma nova postura perante velhos problemas; não apenas nas Américas se apercebia que algo mudava no homem e no mundo. Na Europa de Pasteur (que acabava de pôr abaixo a teoria da Geração Espontânea), os alemães saíam vitoriosos sobre os franceses e o Concílio Vaticano I acontecia. Juarez fazia a revolta, no México; Gounod compunha a sua "Ave-Maria", Rodin esculpia o "Pensador"; Londres assumia o papel de centro político e econômico internacional, reservando a Paris o papel de centro cultural; Bell inventava o telefone; os europeus invadiam a África; Edison construía a primeira lâmpada incandescente; o primeiro vagão-frigorífico aparecia nas ferrovias norte-americanas; a Guerra do Paraguai surgia no cenário mundial, com interpretações diversas de cada lado do Atlântico e Otto construía o motor a explosão.



Van Gogh

É nesse ambiente psicossocial de insatisfação e contrastes que Monet, Renoir, Manet, Pissarro, Cézanne, Gauguin e outros lançam o Impressionismo.

O mundo pedia coisas novas, compatíveis com as descobertas e

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

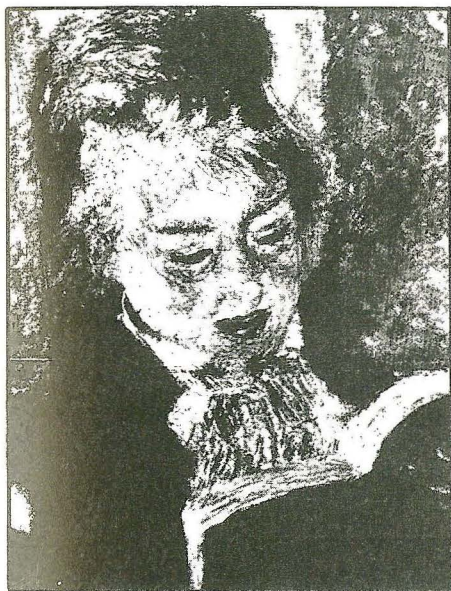
HIDROSERVICE
Engenharia de Projetos Ltda.

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.

ARTE

invenções, com o avanço tecnológico e sua interação com o modo de viver e pensar. O mundo suplicava um atestado de óbito para a pintura clássica, para as concepções estéticas baseadas no jeito greco-romano.

O termo Impressionismo nasceu de uma crítica feita por Louis Leroy, declarada em tom pejorativo, quando analisava o quadro de Monet "Impressão, Sol Levante". Um dos pintores do movimento valeu-se da expressão e a transformou em nome da nova escola. E o sucesso foi tanto que só se admitia um pintor como tal; só merecia o nome de pintor, se utilizasse a técnica em voga.



Renoir

Mas, que é Impressionismo? É a aplicação de cores justapostas, evitando-se entremescá-las, deixando aos olhos de quem vê a obra a função de reconstituir a tonalidade pretendida pelo pintor. Desta forma, cada tonalidade é sentida pelo observador (o que não corresponde necessariamente ao pretendido pelo pintor) numa combinação de impressões registradas pela sua retina. O Impressionismo admite a técnica de pinceladas, o que pode "deformar" o motivo (as imagens do tema que se está sugerindo), se tomarmos como referência o conceito greco-romano de estética.

O importante mesmo nisso tudo é que os impressionistas foram os primeiros a fazer uma proposta concreta

de quebra dos padrões que vinham "mandando", desde os tempos da Renascença; abriu caminho a uma espécie de irreverência e busca de novas formas. Livrou a pintura da concorrência com a fotografia e roubou dos pintores a função de retratistas. Enfim, o Impressionismo chegou para propiciar o divórcio entre a pintura e o desenho.

Passados esses cem anos, parece que se está ensaiando uma retomada do caminho e os pintores (alguns sem se aperceber) começam a dar pinceladas vigorosas, montando motivos compreensíveis a qualquer mortal (sem a pretensão elitista da "arte moderna") e deixando ao espectador a arte de compor o motivo de acordo com as suas próprias impressões, com total participação. É uma renovação do conceito de arte.

O ser humano adquire novas posturas para velhos problemas; novas descobertas no campo da Medicina estão surgindo a cada hora; o homem preocupa-se com a poluição em todas as suas formas, para evitar a deteriorização da vida; surge a Ecologia, a bomba de nêutrons e as viagens espaciais; os contrastes do mundo são motivos de discussões em todos os níveis de responsabilidades; o sexo sobe a todas as cabeças e a violência ocupa as manchetes de jornais, as revistas infantis e os "comics" da TV.

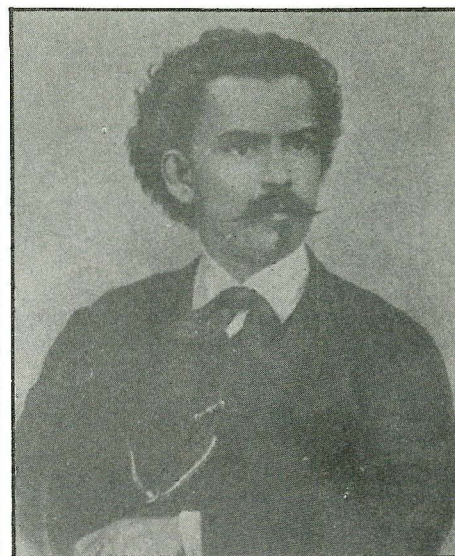


Cézanne

Não se pode ainda afirmar, mas será que o tal ambiente psicossocial está revivendo?

De Paula — W.J.

MÚSICA



Antonio Carlos Gomes

Mas, quanto a Carlos Gomes, à exceção da única gravação comercial completa, etiqueta "Chantecler", de Il Guarany, preparada há mais de quinze anos, só se conseguem encontrar discos de poucos trechos orquestrais, regidos por Eleazar de Carvalho, Léo Peracchi, já há tanto tempo ausente do Brasil, e Armando Belardi, com a Sinfônica de São Paulo, além da gravação da protofonia do Guarany pela Orquestra "Pops" de Boston, regida por Arthur Fiedler. Até mesmo quando das (raras) execuções das óperas escritas por nosso gênio da música do século XIX, é difícil a manipulação das velhas partituras aqui existentes, com algumas partes copiadas à mão, outras impressas, mas todas caindo de velhas.

Graças ao aumento de público, desenvolvimento de meios e multiplicação do número de gravações existentes, muitas grandes composições de músicos menores, assim como menores composições dos maiores mestres, têm-se tornado conhecidas, saindo do seu limbo. Já não é uma questão de somente grande música, mas simplesmente de boa música. Por que, então, não executarmos mais as obras de Carlos Gomes, ou melhor encenar mais freqüentemente suas óperas? A geração de 1922 escarneceu do "operista italianado", mas esses tempos já são passados e, quando se tende a glorificar tão exageradamente outras manifestações, taxando-se de geniais

No Ar, O Bandeirante da TerraFoto



O primeiro avião fabricado no Brasil para atividades de aerolevantamentos - o Bandeirante da TerraFoto - foi desenhado pela EMBRAER de acordo com as mais modernas especificações.

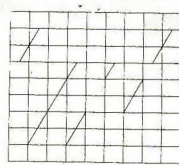
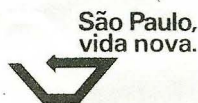
O Bandeirante pode operar simultaneamente com duas câmeras métricas ou uma câmera métrica e outro tipo de sensor.

Voando desde 1977, na importante missão de aerolevantamentos, o Bandeirante da TerraFoto vem provando seu desempenho através de

milhares de fotografias em preto e branco, coloridas, falso-coloridas e multi-espectrais, mais de 70.000 Km² de mapas e ortofotomapas em pequenas, médias e grandes escalas e mais de 500 horas voadas com o Sistema Inercial de Navegação desenvolvido especialmente para aerolevantamentos.

Dotada de sofisticado equipamento e pessoal altamente qualificado, a TerraFoto está capacitada a desenvolver trabalhos também no exterior.

Consulte-nos para maiores informações.



TerraFoto

S.A. Atividades de Aerolevantamentos

Rua Nova York, 833-Brooklin
04560 São Paulo - S.P.
Cx. Postal 30136 Telegramas TerraFoto
Tel. (011) 543-1322
Telex (011) 32089 TERF BR

MÚSICA

uma série de coisas, é incompreensível não nos empenharmos em prestigiar as obras de nosso grande compositor.

Durante a estada de quase 30 anos de Gomes na Itália (basta consultar os registros só do Scala de Milão), suas óperas foram mais encenadas, naquele período, do que até hoje em nossa terra. Lembro-me perfeitamente de ter ouvido de minha avó paterna, chegada ao Brasil em 1887, a melodia e letra de "Sento uma forza indomita", e da "Canção do Aventureiro" do Guarany, assim como "Mia picciarella" do Salvatore Rosa. E ela era pessoa de pouca cultura, podendo-se ver por aí a difusão que as melodias gomesianas tiveram, estrangeiras que eram, no país da ópera.

E, na verdade, o que os italianos aceitaram tão facilmente, porque foi expresso, digamos, em linguagem "verdiana", para nós, brasileiros, apresenta inconfundíveis matizes que mostram a profunda brasilidade de Carlos Gomes. A roupagem vocal e orquestral pode ser a convencional da época (nem tão convencional assim) e a linguagem dos libretos a do país onde a música foi escrita, mas nem por isso os temas do dueto do Guarany, do bailado, da "Alvorada" do Schiavo, só para citar alguns, não deixam de ser brasileiros. Agradaram aos ouvidos da Itália, como os temas de Verdi e Puccini conseguiram nos agradar. A beleza não tem nacionalidade.

Além disso, a construção de Il Guarany, em 1870, concebida por um homem de 34 anos, pelas hábeis harmonias, flexível utilização da orquestra e uso bastante extensivo de vários temas condutores, antecede Aída de um ano; escrita por um Verdi quase sexagenário, e é de se admirar certas metamorfoses de motivos como, por exemplo, os referentes à tribo dos Aimorés e aos aventureiros, o emprego unificador do conhecidíssimo tema que inicia a protofonia, no bailado, no fim do 3º ato e no próprio final da ópera, sendo que, no bailado, a "indianização" do tema é exatamente apropriada. Os furtivos temas que retratam Pery e seus inimigos, os aimorés, também são de índios brasileiros e não de "índios", coincidência somente vocabular com o equivalente no libreto em italiano.

Alguém poderia imaginar a "Alvorada" do Escravo como não sendo a

de um país tropical, como o nosso? O tema dos corsários, na Fosca, não é, na realidade, um eco do nosso maracatu, habilmente imposto aos ouvidos europeus?

É claro que a ópera é um gênero musical caro, em suas montagens, daí ser sempre subvencionado, mesmo nos países mais ricos. Mas quantas subvenções não têm sido dadas para outras atividades culturais? Por que não termos nosso festival de Campinas, "um Bayreuth nos trópicos", naturalmente em escala mais modesta, mas não menos justa para o nosso sentimento nacional? Poderia até, inicialmente, ter nome diferente, Festival Carlos Gomes, por exemplo, e ser realizado em São Paulo e no Rio. No mesmo, seriam também executadas e encenadas, completamente, outras obras de compositores nacionais. Já é tempo, do mesmo modo, de se contar com a impressão das partituras de Carlos Gomes patrocinada pelo MEC. Em 1970, no centenário do Guarany, o mesmo, como parte das comemorações, foi montado no Scala e aqui no Brasil. E depois disso? Há quanto tempo não assistimos Fosca, Maria Tudor, Colombo? No ano passado, o Escravo foi dignamente executado sob forma de oratório. Mas só isso.

Carlos Gomes supera Ponchielli, Mascagni, Leoncavallo, Giordano e outros que o seguiram na história da ópera e que são mais encenados que ele, inclusive em nosso País. Seu talento criativo é quase comparável ao de Verdi. Se fosse nascido na Itália, seria com certeza representado frequentemente naquele país.

Por que desperdiçarmos a oportunidade de prestigiar e ouvir, com frequência, a inspirada música de Antonio Carlos Gomes, o jovem interiorano que, ajudado pela bolsa de D. Pedro II, triunfou na Europa e, mais do ponto de vista moral, no Brasil? É justo dar-mo-nos ao luxo de não prestigiar um grande talento, genuinamente nosso? Por que não se consolidar no Brasil o hábito de ouvirmos sempre um de nossos dois maiores músicos?

JOSÉ FABIANO GIANNERINI

TURISMO

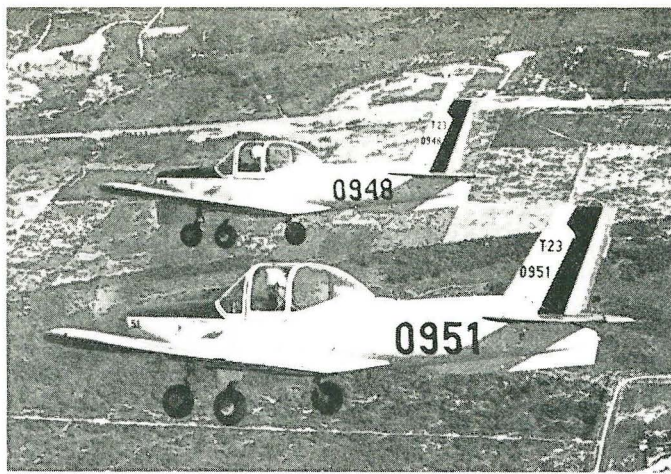
POSTOS DE GASOLINA

Os postos de gasolina de algumas cidades brasileiras continuam abrindo aos domingos, devidamente autorizados pelo Conselho Nacional do Petróleo. São ao todo noventa cidades, estando a coordenação do serviço a cargo da Embratur. A escolha das localidades baseou-se na atividade econômica principal desenvolvida. Sendo assim, aquelas que vivem do turismo foram beneficiadas. Um outro critério de bastante peso foi a distância dos centros emissores de turistas. Aqui vai a relação:

PARÁ — Salinópolis. **PIAUÍ** — Piracuruca e Parnaíba. **CEARÁ** — Aracati e Ubajara. **RIO GRANDE DO NORTE** — Mossoró. **PERNAMBUCO** — Brejo da Madre de Deus e Garanhuns. **ALAGOAS** — Penedo. **SERGIPE** — Salgado. **BAHIA** — Cachoeira, Caldas do Jarro, Cipó, Porto Seguro e Valença. **ESPÍRITO SANTO** — Guarapari, Maratáizes e Conceição da Barra. **RIO DE JANEIRO** — Angra dos Reis, Barão de Mauá, Barra de São João, Cabo Frio, Nova Friburgo, Paraíba do Sul, Parati, Quatis, Rio das Ostras, Santo Antônio de Pádua, Trajano de Moraes e Valença. **MINAS GERAIS** — Araxá, Caldas, Cambuquira, Capitólio, Caxambu, Conceição do Mato Dentro, Diamantina, Lambari, Monte Verde, Ouro Preto, Patrocínio, Poços de Caldas, São Lourenço, São João del Rei e Serro. **GOIÁS** — Caldas Novas e Goiás. **SÃO PAULO** — Águas de Lindóia, Águas da Prata, Águas de Santa Bárbara, Águas de São Pedro, Aparecida do Norte, Barra Bonita, Campos do Jordão, Cananéia, Caraguatatuba, Ibirá, Iguape, Itanhaém, Peruíbe, São Sebastião, Serra Negra e Ubatuba. **PARANÁ** — Caiobá, Foz do Iguaçu, Guaíra, Guarapuava e Guaratuba. **SANTA CATARINA** — Barra Velha, Camboriú, Gravataí, Laguna, Morro dos Conventos, Penha, Piçarras, São Francisco do Sul e São Joaquim. **RIO GRANDE DO SUL** — Canela, Cassino, Capão da Canoa, Farroupilha, Gramado, Iraí, São Gabriel, São Francisco de Paula, São Lourenço do Sul, São Miguel das Missões, Torres, Tramandaí e Veranópolis.

Cumprе ressaltar que os postos fecham ao meio-dia de sexta-feira e reabrem domingo pela manhã.

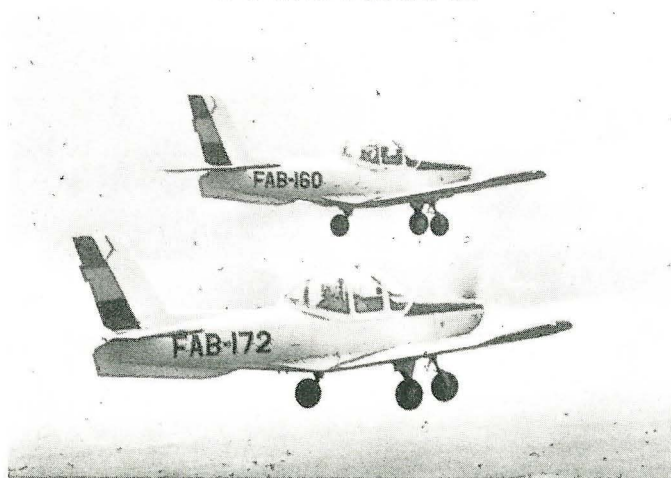
REDAÇÃO



BRASIL



PARAGUAI



BOLÍVIA

**The Brazilian, Paraguayan and Bolivian Air Forces
use the Brazilian trainer**

UIRAPURU



SOCIEDADE AEROTEC LTDA. São José dos Campos - S. Paulo

PÁRA-QUEDISMO

Assim como nas sociedades secretas, nos esportes ditos emocionantes ou perigosos, o neófito leva um nome específico, inerente à sua condição de iniciante. No pára-quedismo, chamam-no de manicaca.



Toda a linguagem fabricada pelo meio, a forma de designar as coisas, perdendo o seu sentido corrente e

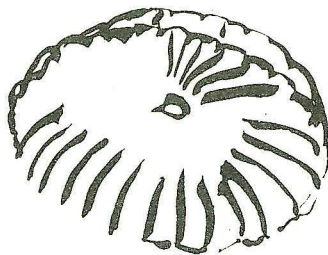


entrando pelos caminhos do sintagma, isso tudo concorre para que a atividade seja valorizada e torna o pára-quedismo (seja desportivo, seja militar) uma atividade atraente e digna de admiração. Muitos são os seres humanos que não suportam a sensação das alturas; muitos são os que se sentem incomodados dentro de um avião; muitos acham até temerário viajar de avião. O que se poderia dizer então dos homens que, não contentes em permanecer na emoção de um voo em aeronave, lançam seu corpo na aventura, sempre renovada, de um salto? Mas, na terra, o pára-quedista tem muito mais de Clark Kent do que de Super-Homem. Super-Homem ele é quando começa a dobrar o seu pára-quedas, quando entra no avião, quan-

do medita brevemente sobre a vida, nos instantes que antecedem o salto. Super-Homem ele é na seriedade com que encara a sua atividade, uma das formas de parodiar Ícaro, vingando-o perante o Sol, de sua histórica desdita.

O candidato a pára-quedista tem que se "amarrar" em emoções fortes, tem que gostar da aventura e paradoxalmente conviver com uma disciplina de tais emoções; tem de aprender a disciplinar e condicionar todo o seu comportamento. Não adianta ficar afoito para começar logo a saltar, porque, nas quatro dezenas de clubes que ministram aulas de pára-quedismo no Brasil, o aprendizado é sistemático e exige uma paciência acima da média dos mortais. Afinal, trata-se de uma atividade, a ser praticada por uma classe especial de mortais.

Embora um curso de pára-quedismo, para se tirar o brevê, tenha a duração média de três semanas apenas, uma boa parte desse tempo é dedicada exclusivamente à segurança do sal-



VÔO LIVRE

**O homem-pipa voa,
mas não é o
"Superman"...**

O esporte dos loucos por voar tem feito algumas vítimas fatais no Brasil, ultimamente. Isso deixa a gente preocupado, muito preocupado. Primeiro, é um cara que quer provar uma tese discutida na rampa, em que ele foi voto vencido. Os companheiros dizem que o que ele pensava fazer não daria certo, porque a aerodinâmica não daria pra segurar. O cara insiste e os companheiros ficam gozando. Aí o louco por voar, cheio de orgulho ferido, qual uma moçoila do tempo da vovó, bate o pezinho e diz: eu vou, eu vou, eu vou. E foi. Lançou-se na amplidão contra a opinião de todos. Em dado momento, tentou fazer a manobra proibida. Picou a asa, nariz pro chão num ângulo muito acentuado. Depois, bruscamente começa a cobrar, nariz pra cima como se a asa tivesse aquele motorão de um Jumbo. A asa subia quase na vertical, quando estalou e aconteceu o que todos sabiam que ia acontecer, exceto o louco por voar teimoso. Ele acabou ficando por cima da asa que, literalmente, fechou. O louco por voar, com toda a sua teimosia, infelizmente, descobriu muito tarde que com a vida não se brinca. O esporte é gostoso, quando é tão-sómente um esporte pra dar prazer. O homem-pipa voa, mas não é o Superman.



**Por que
mais da
metade
dos que
voam
de e para
o Brasil,
preferem
a Varig?**

**Porque
a Varig
tem as
melhores
escalas?**

**Ou porque
tem o
melhor
serviço a
bordo?**

**Ou as duas
coisas?**

**As duas
coisas.**



PHOT. VARIG 937

A maneira mais elegante de voar

PÁRA-QUEDISMO

to. É fundamental saltar sabendo que se vai chegar ao solo em perfeitas condições. É preciso aprender a cair e como se comportar no solo; é preciso saber dobrar meticulosamente um pára-quedas, pois disso depende não apenas a continuidade do curso, mas a própria vida.

Como cair? Aprende-se que deve ser numa posição padronizada, com as pernas e os pés juntos, a cabeça curvada em direção do peito — o queixo mais ou menos na altura dos ombros — mãos segurando firmemente as linhas de comando (chamadas de batôques) e pousando, de preferência, com o vento contra. Chegando ao chão (o bem ditó solo pátrio que, nos primeiros saltos, custa tanto a chegar), bater os dois pés ao mesmo tempo, no mesmo instante, flexionar as pernas e comandar uma caída para trás e uma breve rolagem. Não pensem, de forma alguma, que surgiu daí a expressão "deitar e rolar", porque não foi.

Treina-se muito, durante o curso, como se deve cair, uma vez que uma atitude inadequada pode causar sérios danos. Por exemplo, se o pára-quedista bater com um pé e depois com o outro, todo o impacto deverá ser suportado por uma só perna, o que fará dele um grande candidato ao entorse ou fratura. Se cair de pernas separadas, a resistência das pernas ao impacto será reduzida, o que conduzirá a uma lesão muscular. Se esquecer de flexionar as pernas, não permitirá o amortecimento do impacto e as consequências poderão ser, simplesmente, desastrosas. Se pegar um vento vindo de suas costas, o pára-quedista poderá ser lançado para a frente, com um incremento considerável da velocidade do seu pára-quedas.

No curso de pára-quedismo há também um tempo destinado à parte histórica; aprende-se sobre o surgimento da atividade nos tempos atuais — que na verdade remonta às experiências certamente realizadas por Leonardo Da Vinci; lá pela época do Renascimento. Em decorrência desses aspectos, da seriedade com que são ensaiadas as situações de emergência (condicionamento psicológico), o aluno acaba absorvendo o espírito do pára-quedismo, onde apenas o perfeito é aceitável e inventar é extremamente perigoso.

Rafael Astor

VÔO LIVRE

Um outro caso, o cara se lançou com o tempo indefinido, desaconselhável para a prática na asa delta. Foi fazer parte da galeria.

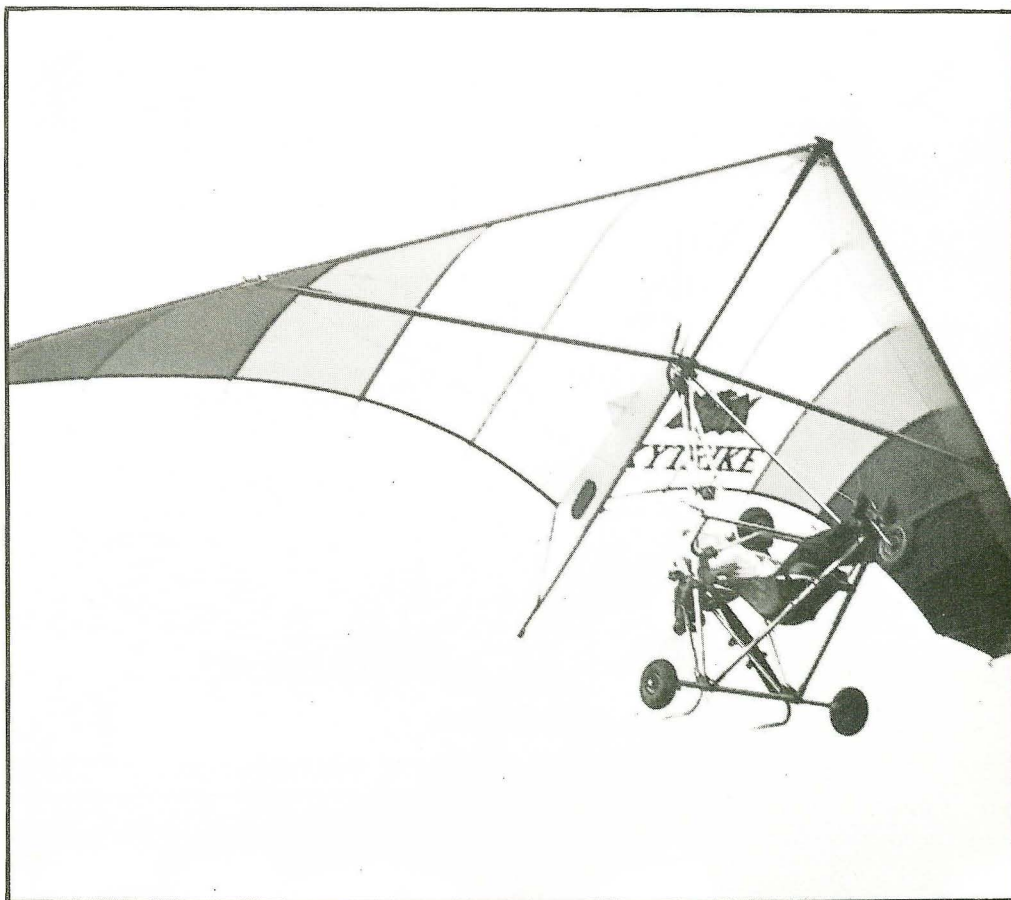
É isso aí. Pessoas mal-preparadas psicologicamente fazem um curso caro (é ainda um esporte para quem pode pagar o preço do prazer), pegam uma asa-delta que custa os tubos e se lançam no ar. O vôo livre é um negócio fascinante, quando levado dentro dos limites que o equipamento impõe e quando o cara tem a certeza do que quer curtir. Mesmo nas competições (e principalmente nelas) não se pode inventar, querer provar que é maior que a asa, porque ela não perdoa essa ousadia. O cara tem que ter consciência pra poder ser "o bom". E ser "o bom" não é quem mais se arrisca, mas quem mais conhece o equipamento e suas limitações, enfim ser "o bom" é saber das coisas.

E por falar em saber das coisas,

ficamos sabendo que a discussão entre Rio Clube e ABVL, sobre a utilização da rampa da Pedra Bonita, cessou numa boa e agora gregos e troianos podem e devem utilizar-se do bem público — a rampa, construída num morro que é de todo mundo para "bem de todos e felicidade geral dos loucos por voar".

A discussão que termina numa boa — mesmo terminando numa boa — mais o aumento do índice de acidentes são indicativos de que alguma coisa precisa ser feita no sentido de regulamentar essa nova atividade que faz gente quase sair no tapa, por um lado, e ceifa preciosas vidas, tristemente, por outro.

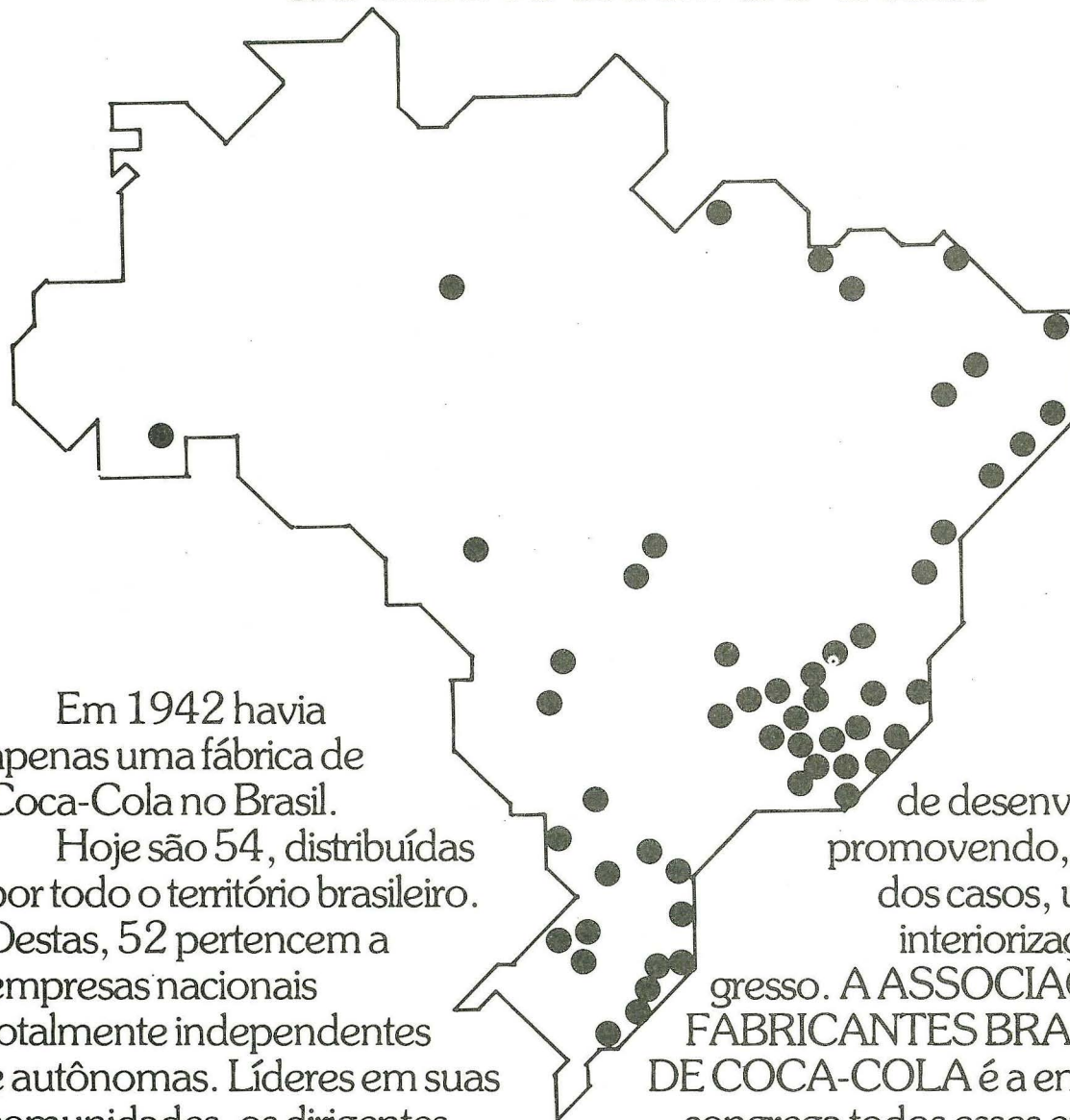
Ícaro Dumont



Um planador com uma diferença — a invenção britânica da foto combina uma asa padrão com um motor, assento e trem de aterragem triciclo.

É gente nossa.

Fabricantes Brasileiros de Coca-Cola criando minipólos de desenvolvimento de norte a sul do País.



Em 1942 havia apenas uma fábrica de Coca-Cola no Brasil.

Hoje são 54, distribuídas por todo o território brasileiro. Destas, 52 pertencem a empresas nacionais totalmente independentes e autônomas. Líderes em suas comunidades, os dirigentes desses grupos contribuíram para transformar suas regiões em verdadeiros minipólos

de desenvolvimento, promovendo, na maioria dos casos, uma efetiva interiorização do progresso. A ASSOCIAÇÃO DOS FABRICANTES BRASILEIROS DE COCA-COLA é a entidade que congrega todos esses empresários.

Sempre que encontrar a marca dessa Associação, você já sabe:

É gente nossa.

associação dos fabricantes



brasileiros
de Coca-Cola

integrando as empresas
nacionais autônomas que fabricam
Coca-Cola no Brasil



COMIDA

casos o serviço é de péssima qualidade e sem a menor consideração para com o freguês?

Uma dica sobre um golpe muito

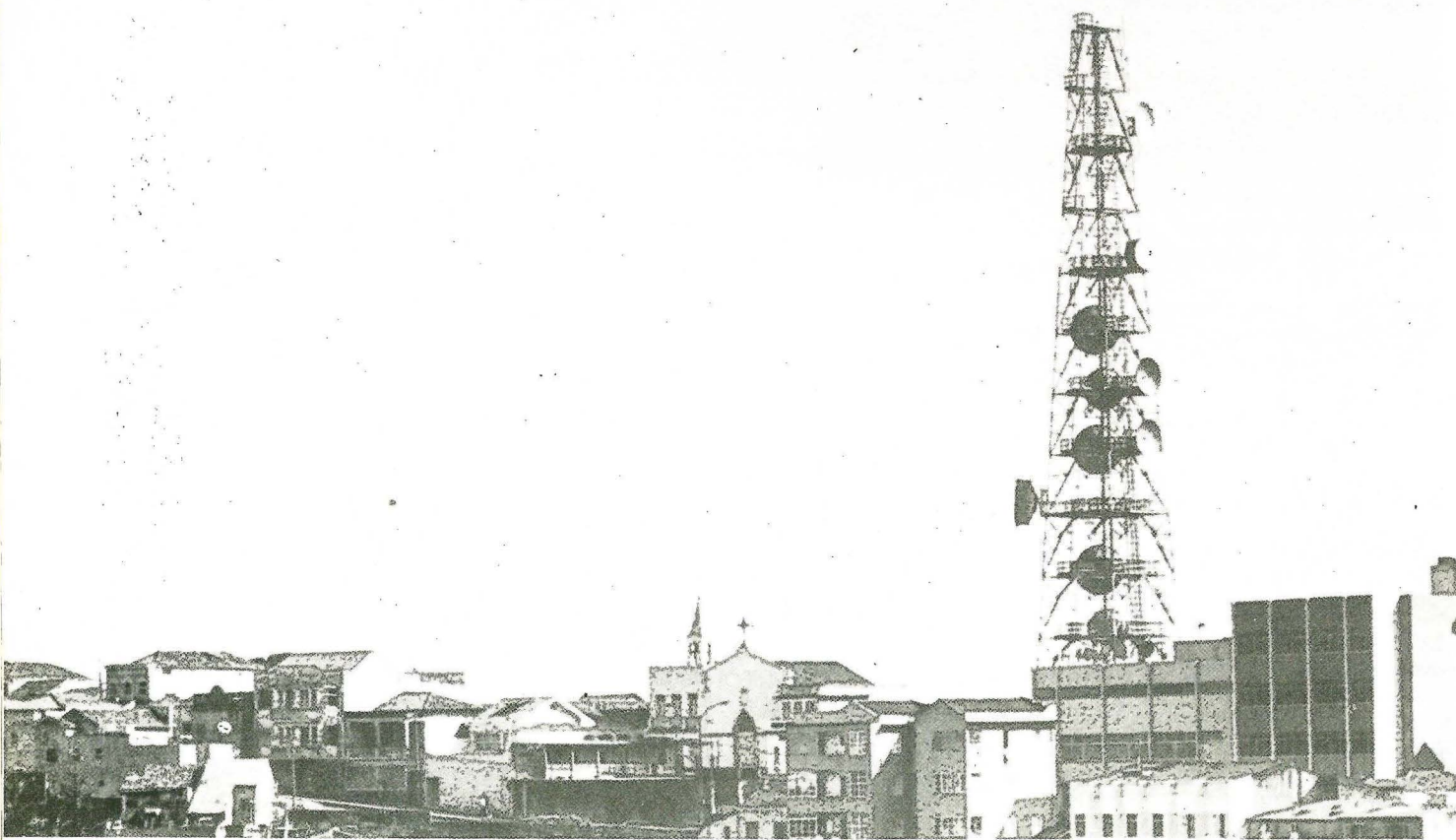
O brasileiro é um povo muito estranho. Capaz dos atos e ações os mais desconcertantes. Sai no bofetão se desconfiar que o cara na mesa ao lado olhou de mau jeito para a mulher que lhe acompanha; cai n'água sem saber nadar para socorrer um afogado, para não ficar mal perante a namorada. Ou pior, para mostrar que é brabo, é capaz de insana coragem: comemorar um gol do Vasco no meio da torcida do Flamengo, em decisão de campeonato. Mas se acovarda e se acovarda mesmo, principalmente se em companhia feminina, nos bares e restaurantes da vida. É um fato digno de um estudo sociológico. Tem um pavor "psico" que os circunstâncias possam pensar que está duro ou é pão duro, por pedir explicações sobre a conta. Por tudo isso, normalmente, é impiedosamente "garfado", na acepção lata do termo, em tudo quanto é restaurante, bar e "boite", de norte a sul deste planeta. Nunca confere a conta. E não confere, principalmente, como já disse, se está acompanhado ou vigiado pelo garçom ou maitre. Normalmente, recebe aquela conta de arrepiar pele de cobra e, com um ar "blasé" e desdenhoso de um verdadeiro Rottchild, paga aquela grana colorida cobrada, os dez por cento impingidos, porquanto ilegais; e ainda acrescenta "um" mais, por fora. É realmente um Mecenas. Eu confiro todas as contas. E posso dizer que já me tentaram garfar em todas as línguas. Sejam elas dólares, libras, liras (Ah! as liras, estas são sempre crescentes nas contas dos bares), pesos e outras menos cotadas. Nos bares da orla marítima, seja Rio, Salvador ou Recife, eu sempre olho a nota, pois elas sempre, eu disse sempre, vieram erradas.

Por que não conferir?

Por que dez por cento, que em boa hora a SUNAB (Tel 262-0647) tornou ilegal a inclusão na conta? (salvo aquelas casas que aceitaram o dissídio coletivo...etc). Por que ainda em cima dos dez por cento acrescentar mais remuneração, à guisa de gorjeta, se na maioria dos



Há muito mais coisas no céu além dos aviões de carreira.



Coisas que a gente não vê, não pega nem sente, mas sabe que existem.

Como o som e a imagem que desembocam em sua televisão. Como a sua própria voz ao telefone. O programa do rádio, os sinais do telex, do Móvel Marítimo (você pode falar de/para qualquer

navio, nos 7 mares), da comunicação de dados ou da telegrafia.

E muito mais do que pode supor nossa vã filosofia.

A sua integração com o país e com o mundo, através das telecomunicações, se faz e se propaga principalmente pelo ar, via Embratel.

Uma empresa brasileira que vive para encurtar distâncias e eliminar fronteiras.

Colocando você de olho e de ouvidos no mundo.

O mundo em suas mãos. O mundo é aqui, via Embratel.



EMBRATEL
Empresa do Sistema TELEBRÁS

usado ultimamente em bares da Av. Atlântica:

Após umas e outras, mais umas do que outras, o freguês pede a conta e recebe as comandas* de seus pedidos, tendo junto uma fita que aparentemente é uma nota de caixa registradora. Acontece que não é fita de caixa. É apenas uma fita de máquina de calcular que já poderia estar carregada anteriormente com duzentos ou mais cruzeiros. Como as comandas estão certas, e as parcelas conferem com os números e preços dos vários pedidos, você que é um homem moderno e acredita em máquinas e computadores, não chia, paga. Eu não, pois apesar de acreditar em máquinas e computadores, não acredito nos homens que os manipulam.

Manaus é uma cidade em que normalmente o pessoal só ia comer nos chapéus** e cantos** da vida, quando não no Forasteiro,*** seja lá que número tenha. A pedida é a mesma, ou Tucunaré ou Caldeirada. Está bem, concordamos, são pratos típicos da região. Mas fora os pratos assinalados, o resto do cardápio é de dger.

Para os que querem pegar uma "pizza", é isto mesmo, uma "pizza" em Manaus, vá à Rua Bernardo Ramos, 167 — Centro, ao lado da Prefeitura — na Pizzaria BUONA SERA. Vá sem susto. Mas só tem "pizza" e um outro prato italiano que varia conforme o dia da semana. O clima não recomenda vinho.

Uma outra opção é um restaurante de cardápio internacional, em ambiente agradável, com pratos muito bem preparados e um serviço a que não estamos acostumados em Manaus. De quebra ainda tem violão natural ao fundo. O endereço é Rua Recife; o número, a memória me falha, mas o nome é CASA GRANDE. Vá sem susto e pode pedir qualquer filé do cardápio que são, na pior das hipóteses, honestos. Mas, atenção! Todos são filés altos, e como a patota só gosta de carne assada, faça o pedido antecipado ao garçom, para não receber aquele filé mugindo.

(*) Comandas são notas de pedidos emitidas pelo garçom, uma para cada pedido de um freguês, para controle de caixa, e deveria sempre ser apresentada ao freguês no momento de pagar a conta.

(**) Existem vários restaurantes em Manaus com prenome de chapéus e cantos.

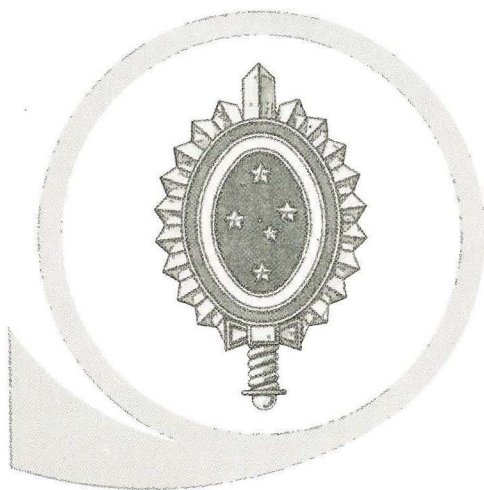
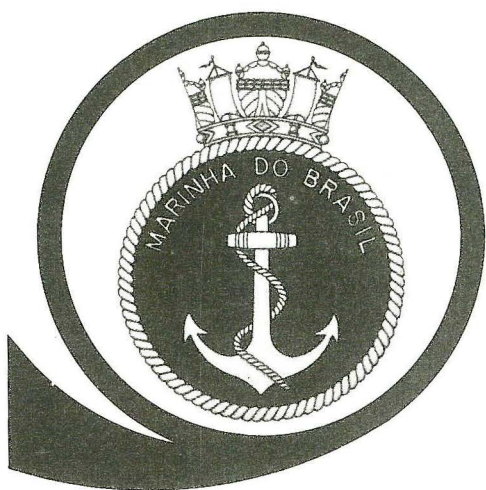
(***) Há uma rede de restaurantes cujo nome numerado é Forasteiro.

Esperidião Benevides



Euclides

novor telefone: 240-3114



As Três Armas

Desde 1929 a CBC procura se equipar adequadamente para atender a demanda das Forças Armadas Brasileiras. Devido a isso, teve expressiva participação em vários momentos da vida nacional, especialmente por ocasião da segunda guerra, quando foi chamada a produzir enormes quantidades de munição.

Assim, Marinha, Exército e Aeronáutica solicitaram e solicitam a experiência e o espírito de pesquisa da Companhia Brasileira de Cartuchos, na consecução de objetivos definidos ou altamente especializados. A cada solicitação, comparece a empresa com a solução indicada aos projetos. Projetos que vão desde munição e armas, até os mais sofisticados equipamentos. Chamada a manter-se permanentemente em condições de mobilização, as armas, munições e petrechos vários são uma constante contribuição da CBC às Três Armas e suas forças auxiliares, para garantir o equilíbrio, a paz e a segurança do povo brasileiro.



COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS

Avenida Industrial, 3330

Santo André — São Paulo — Brasil

Telefone DDD 011 — 449-5600

OMAR FONTANA

A dúvida remonta à época da criação da companhia; se o piloto tornou-se empresário ou se o empresário criou uma companhia para o piloto poder voar.

Há homens difíceis de se encontrar. Quanto mais importantes dentro dos seus respectivos sistemas, quanto mais dinâmicos, mais difíceis. Seguindo essa premissa, achamos até muito natural a quase impossibilidade de nos reunirmos, na mesma mesa, com Omar Fontana — Presidente do Conselho Diretor da Transbrasil. Um telefonema daqui, outro dali, tentando cercá-lo. Hoje Seattle; ainda hoje Paris; logo mais Concórdia. Felizmente, conseguimos pegá-

lo para uma entrevista que teve um pouco de tudo dessa alma inegavelmente sensível, dessa mente criativa, cheia de sonhos próprios de um piloto, enquadrada na embalagem de empresário.

Como dissemos, é uma alma de grande sensibilidade, um musicista, um artista mesmo, um pianista bom como poucos, em corpo e figura de carregador de piano. Lembrou-nos, de pronto, alguma coisa parecida com um boxer. Essa

impressão permaneceu até o começo da entrevista, até a articulação da primeira frase. Imediatamente após a primeira sílaba, começa a descortinar-se o homem, a tal alma sensível e a mente criativa. Desaparece o carregador de piano, desaparece o boxer e surge o artista, o empresário, o piloto.

Nasceu em Joaçaba, cidade de Santa Catarina, e atualmente é o único varão da primeira descendência (o irmão faleceu e restaram ele e as irmãs), carregando o conflito entre o empresário e o piloto. Conflito sempre presente, em face das responsabilidades perante o grupo de empresas Sadia e a presidência do Conselho da Transbrasil.



Sim Senhor. Às vezes nós fazíamos três viagens por dia! 15 horas de C-47!



Peguei o dinheiro do cursinho e o gastei pagando horas de voo...



Sou empresário de aviação porque a minha vocação era voar, voar.

A ENTREVISTA

RA — Realmente, o espírito da entrevista não é, basicamente, o empresário que nós já conhecemos muito, mas sim a figura do homem que está por trás do empresário. Esse sentido humano é que nos interessa profundamente. Então começaríamos com uma pergunta bem banal e bem corriqueira: como começou esse seu amor, essa sua verdadeira paixão pela aviação?

OF — Aos 4 anos de idade, morando no interior de Santa Catarina, outrora o Território das Missões, no Oeste

Eu, um dia, quero pilotar esse diabo

catarinense, quando vi o primeiro carro da minha vida, escondi-me debaixo da cama, com medo do automóvel. Até esta época ainda não tinha visto avião; mas aos nove anos fui estudar em São Paulo, como aluno interno do Colégio Salesiano Liceu Coração de Jesus, e aí, naquelas quatro paredes com o padre interno, eu via de vez em quando passar um avião vermelhinho, avião militar vermelhinho. Eu comecei assim: Poxa! Mas que beleza! Eu, um dia, quero pilotar esse diabo. Deve ser tão bom a gente voar, eu imaginava com meus 9 anos de idade. Lá de cima tudo deve parecer tão pequenininho. Então, resolvi tomar a decisão, com 9 anos de idade. Vou ser pianista ou aviador!

RA — Aos 9 anos nasceu a vocação, mas essa vocação só se foi realizar 20

bem mais tarde, porque, se não me falha a memória, o nosso empresário aqui é formado em advocacia, não?

Peguei o dinheiro do cursinho e o gastei pagando horas de voo.

OF — Sim, é claro. O meu pai queria que eu fosse engenheiro, me formasse em engenharia para cuidar das fábricas dele. Eu fiz o tal cursinho pré-vestibular, mas na realidade não realizei nada. Peguei o dinheiro do cursinho e fui gastar pagando horas de voo clandestino. Então, quando fracassei no 2º vestibular de Engenharia da escola Portenha de São Paulo, me dei conta de que já era piloto. Eu tinha pedido ao meu pai para comprar uma enciclopédia para mim; já no dia seguinte, vendi a enciclopédia e traduzi em horas de voo. Aí disse para ele que precisava de um "smoking". Eu tenho que ter um "smoking"! Afinal de contas, sou filho de gente importante. Então peguei o "smoking" e o vendi. Deu mais três horas de voo. O cursinho que não frequentei na Politécnica da Escola de Engenharia rendeu mais 15 horas de voo, em termos ditos financeiros.

RA — Essas horas de voo eram realizadas onde e em que equipamento?

OF — Era na Escola do Renato Pedrosó em São Paulo, porque no aeroclube onde eu era sócio havia a formalidade do curso teórico, e eu não tinha paciência para fazer. Então fui o tricentésimo trigésimo sétimo aluno (nº 337) do Renato Pedrosó. Fui um dos últi-

mos alunos lá do lado da gente importante de São Paulo. Tão logo solei o avião, o Renato que era da velha guarda, disse: Vern cá, tem um aluno novo aqui. Você vai ensiná-lo a voar amanhã.

O primeiro avião que eu solei era um superavião — um Paulistinha!

RA — Quer dizer que, de aluno, passou a instrutor; mas não disse que equipamento era.

OF — Ah! sim, era um super do avião. O avião primeiro que eu solei foi um paulistinha. Depois disso, voei e solei o PT 26 que nada mais era que o PT 19 canadense. Depois disso, o meu cadilac sabe qual foi? Um bonanza três, cheio de botõesinhos. Em menos de dois meses, que comecei a voar, eu era solo em 8 aviões diferentes.

RA — Quer dizer, curioso de tudo, especializado em nenhum, não é? Mas que época foi essa?

OF — Isso foi em 1945. Depois disso então, porque fracassei na escola Politécnica de São Paulo, fui repatriado para Santa Catarina. Fui trabalhar no escritório da firma do meu pai. Aí chegou o Prefeito e disse: Eis que preciso de um Secretário; como você bate bem a máquina e tem boa redação, não quer ser meu secretário? Então o meu primeiro emprego fora de casa foi de funcionário público: Secretário do Prefeito de Concórdia.

RA — Uma pergunta indiscreta, qual era sua idade nessa época?

OF — Nessa época eu tinha, deixame ver, faz tanto tempo! Eu estava com 18, 19 anos provavelmente. Aí começo a trabalhar na Prefeitura, mas na Prefeitura o expediente era das 9 às 12, e das 14:00 às 17:00, e na fábrica do meu pai era das 7 da manhã às 19:00 horas. Então eu aproveitava para trabalhar. Depois que saía da Prefeitura ia trabalhar na fábrica do meu pai, onde ganhava um prolabore adicional. Eis senão quando disse um deputado:

ENTREVISTA OMAR FONTANA

Mas que pena que você não faça um curso superior! Puxa! Entre na Faculdade de Direito em Santa Catarina que foi recém-criada agora aqui em Florianópolis. E eu não conhecia Florianópolis, catarinense que era. Só conhecia São Paulo; não conhecia a capital do meu estado, porque não havia comunicação. Era mais fácil do oeste catarinense ir para São Paulo ou Porto Alegre, do que ir para Florianópolis. E aí, então, eu pensei: E por que não? Quero voar (tinha parado de voar; não havia avião lá), o meu assunto é voar! E, em Florianópolis, tem o aeroclube e tem um campo-de-pouso. Quer dizer, então, eu fui a Florianópolis; candidatei-me à Faculdade de Direito e fui um dos primeiros colocados. Sabe por quê?

RA — Que espanto; heim!

OF — E para mim também! Fiquei até envaidecido com a minha inteligência. Puxa! Fui um dos primeiros colocados! O Latim, conhecia casualmente; História e Geografia sabia razoavelmente; o Inglês, por ler negócio de aviação, sabia alguma coisa. Então a prova lá era Latim, Inglês ou Francês (eu optei pelo inglês). E, escuta só, História do Brasil e Geografia do Brasil que eu conhecia bem profundamente. Comecei então a freqüentar a Faculdade e paralelamente comecei a voar outra vez.

RA — Mas onde, em Florianópolis mesmo, já tinha avião ou aeroclube?

OF — Eu me tornei instrutor lá.

**Adoro música!
E gosto de piano!
Eu amo o piano!**

RA — Bom, eu abro um parêntese aí para perguntar sobre outra atividade que é pouco conhecida, que é a sua verdadeira paixão também, talvez até seja paralela com essa de aviação, que é pela música, não é? Toca algum instrumento?

OF — Bom, vamos pelo piano adentro, mas vamos piano, piano. Adoro música! E gosto de piano! Eu amo o

piano! Gosto muito de música e tenho uma frustração grande, pois não sou pianista. Sou, isto sim, tocador de piano com o porte físico de carregador de piano.

RA — É uma boa imagem. Mas começou quando e como aprendeu a tocar o piano?

OF — Eu nunca tive professor de piano. No colégio onde estava interno (eu vivi em colégio interno 12 anos da minha vida), não tinha aula de piano. Às vezes, então, sorrateiramente, no domingo, quando todo mundo saía para ir passear, eu procurava ver a porta eventualmente destrancada do piano, ou um piano destrancado, e ia tocar por mim mesmo, quer dizer eu imaginava que não havia técnica nenhuma. Então eu ficava tocando assim, passava horas e horas devaneando no piano... Como seria bom se eu fosse um concertista! Mas com "c", não com "s".

**Eu trabalhei na Prefeitura
quase um ano. O Prefeito
era camarada.**

RA — Bem, durante... nós queremos saber quanto tempo durou a paciência em trabalhar na Prefeitura?

OF — Olha, eu trabalhei na Prefeitura quase um ano e me havia até muito bem com o Prefeito. O Prefeito era tão camarada comigo, que realmente eu acho que nenhuma vez ou uma vez sequer ele mandou de volta um expediente batido a máquina com redação do secretário. Ele dizia então: Faça uma carta assim, assim, ou ofício assim, e eu fazia o ofício já certo de que iria devolver com correções. Não; ele não devolvia com correções. Então já não mandava mais rascunhos para ele. Depois de um mês e pouco, mandava o ofício pronto. Se tivesse que refazer, refazia.

RA — Corria o risco. Como era o nome do Prefeito?

OF — Senhor Avante Marsolini.

RA — Ele era Prefeito de Concórdia?

OF — Prefeito do Município de Concórdia. O meu pai depois o sucedeu. Meu "papá" era na ocasião Presidente da Câmara Municipal, quando arranjei esse emprego convidado pelo Prefeito. E ele continuou Presidente da Câmara e eu fui para Florianópolis estudar. Na Faculdade, fui diretor social do Diretório Acadêmico e resolvi cuidar na parte artística. A primeira coisa que fiz foi organizar um concerto de piano com uma famosa pianista catarinense, para angariar fundos para nossa Faculdade.

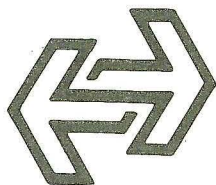
RA — Bom, aí juntaram-se duas atividades que até têm muito em comum que são a aviação e a música! São duas artes. Como é que elas correram juntas ou caminharam juntas durante esse período passado na Faculdade? O seu trabalho na Prefeitura só durou um ano; durante o tempo de Faculdade não mais trabalhou?

OF — Não. Na Prefeitura eu trabalhei quase um ano. Depois fui para Florianópolis, onde fiquei 2 anos, cursando os 1º e 2º anos de Direito, morando em hotel. Aí, no 3º ano, vim para o Rio e entrei para a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, à Rua São Clemente. Então, durante o curso de Direito, no 3º ano, nas horas de folga trabalhava para a firma do meu pai. Ia para a rua São Clemente de manhã e para a rua do Acre à tarde.

**Dr. Paulo Sampalo,
o Sr. quer-me
vender um DC3?**

RA — E voava onde?

OF — No Aeroclube do Brasil. Aí aconteceu dizer para mim mesmo: Não quero mais voar esses aviões pequenos; quero voar aviões grandes. Então fui à Panair do Brasil e consegui uma coisa extraordinária: fazer o curso de piloto de DC-3, como se fora um aeronauta da Panair. Fazer o curso-padrão da Panair, pagando a hora de vôo. Curso direto. Comecei a aprender sobre o curso de Aeronáutica falando direto com o Presidente da Panair,



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.

ENTREVISTA OMAR FONTANA

Paulo Sampaio, e o seu secretário, Erick de Carvalho.

RA — Erick de Carvalho era da Panair?

OF — Era Diretor-Secretário da Panair. Aí eu disse para ele: Olha, eu gostaria de fazer um curso, porque um dia vou comprar um avião de vocês para transportar os nossos produtos perecíveis. Não demorou três meses para convencer a diretoria da firma do meu pai de que devia comprar um avião para transporte de Carga, o que era, na minha opinião, o Ovo de Colombo. Vencendo as resistências naturais desses casos, fui autorizado pela Assembléia da Sadia Concorde a vir aqui fazer gestões para a compra de um avião na Panair. E eu então que já conhecia muitos comandantes da Panair, que eram meus instrutores, fui ao Dr. Paulo Sampaio e lhe disse: Estou pronto para comprar um avião; o Senhor quer vender um DC-3? E ele: Temos um DC-3! O senhor fala com o fulano de tal, é o Sr. Erick de Carvalho. O Sr. Erick de Carvalho disse: Não, olha aqui, o senhor fala com o Sr. Farache e acerta o negócio com ele. Aí então compramos um avião. Comprei um avião, em nome da Empresa, que tinha o prefixo PP-PCJ e eu disse: Olha, vamos guardar esse "J". O primeiro avião da Transbrasil foi PPASJ. Bom, mas esse avião tinha até mais horas do que o limite normal para um DC-3. O avião tinha 10 000 horas de voo. Ele devia fazer um quarto escalão, um cheque CD, hoje delta, e 8 000 horas nos padrões da FAB, mas a Panair tinha um limite de 12 000 horas. Então, antes de fechar o negócio, vim aqui na DM, Diretoria do Material da Aeronáutica, e perguntei, se mantivesse o padrão de manutenção da Panair por contrato, se eu podia usar os limites de revisão para motores aplicados à Panair. Em 1954, em fevereiro, a DM respondeu: Se tiver um contrato com a Panair e ela se responsabilizar pela manutenção, é claro que você pode voar esse avião com limites aplicados à Panair.

RA — Quer dizer que o embrião da hoje Transbrasil, a Sadia, nasceu com um DC-3? Mas existem aquelas histórias de que "ninguém é profeta em sua terra". Em 1954, num mercado que agora ainda é muito difícil de se estabelecer, o transporte de carga, como conseguiu, convencer o Conselho ou a

Diretoria da Sadia a entrar nisso, que parecia ser uma grande aventura?

OF — Bom, a compra do 1º avião...

RA — Eu pergunto, ou foi para satisfazer um desejo de um familiar?

OF — Não. Não. Aliás, havia uma suspeita, aliás procedente, dentro de casa, de que eu estava querendo comprar um avião para poder voar de graça, sem precisar pagar hora de voo.

Em face do sucesso, fui promovido a diretor!

RA — É, realmente por trás da minha pergunta, estava exatamente essa intenção.

OF — Mas o que ocorre é o seguinte: é que se tornou um tal sucesso para a imagem da própria Sadia o primeiro avião que, aproveitando-se da minha ausência, os meus colegas Diretores (em face do sucesso fui promovido a Diretor)...

RA — Qual era a sua idade?

OF — Não porque eu fosse filho de papai, porque o papai é um homem duro.

RA — É, realmente estou entendendo.

OF — Porque realmente o meu plano deu sucesso, então fui premiado com uma promoção, promoção para Diretor. Nesta época eu realmente tinha, puxa diabo, tinha 27 anos de idade, advogado formado, casado, pai de filho... Bom, aí um dia viajei ou não estava em São Paulo. Quando voltei, eles tinham comprado o 2º avião.

RA — Segundo avião, DC-3?

OF — Sim, DC-3. E eu disse: Mas por que vocês compraram o segundo DC-3? Ah! Porque não pode falhar. Nós estamos voando, às vezes, 3 viagens por dia, 15 horas de voo, por dia.

RA — Quantas horas?

OF — 15. Quinze horas de voo.

Sim senhor. Às vezes nós fazíamos três viagens por dia.

RA — Vamos fazer de conta que nós acreditamos; quinze horas diárias de C 47?

OF — Sim senhor. Às vezes nós fazíamos 3 viagens por dia. A viagem, ida e volta, dura 5 horas e lá não tinha operação noturna. Então, é claro, que só podíamos fazer 3 viagens no verão. Qual é o nascer do sol lá? É 5 e 15 ou 5 e 20; então a decolagem de São Paulo era às 5 e 45 da manhã. Sempre o avião decolava com 12 200 quilos no sentido de Santa Catarina para São Paulo, sempre lotado.

O Aeroporto de Concórdia foi feito com uma verdadeira "Pedraplanagem".

RA — Mas de onde, de Concórdia?

OF — Não, de Joaçaba. Era o Aeroporto mais próximo de Concórdia. Joaçaba. Depois Concórdia teve seu aeroporto.

RA — Mas eu perguntava a etapa. O custo operacional deveria ser muito grande; por que a empresa não operava direto de Concórdia e sim de Joaçaba?

OF — Bom, porque em Concórdia não havia aeroporto. Então o mais próximo era o de Joaçaba.

RA — E por que, sendo a Sadia uma empresa bastante grande, a família com muito prestígio, a Companhia Aérea trazendo progresso ao interior, não foi providenciado um aeroporto lá ou em Concórdia?

ENTREVISTA OMAR FONTANA

OF — O aeroporto apareceu em Concórdia 2 anos depois.

RA — Como apareceu?

OF — Apareceu porque a comunidade de lá, com o apoio do Ministério da Aeronáutica, fez o Aeroporto. Uniu dois morros de pedra, e chama-se hoje Aeroporto de Concórdia. Só eu transporte não sei quantas cargas de dinamite a bordo, para poder dinamitar as pedras e fazer daquilo uma "pedra-pla-nagem"

RA — Bem após ter plantado um porta-aviões em terra, lá em Concórdia, cooperado com o desenvolvimento da região, esse aeroporto foi feito com a aclamação da comunidade?

OF — Aliás foi pago pela comunidade.

Nós criamos a empresa em janeiro de 1955.

RA — Eu perguntaria quando, em que época e por que a Sadia não seguiu a linha inicial de transporte de carga, e acabou tornando-se uma companhia de transporte de passageiros?

OF — Ela começou com um avião chamado DACON, da classificação da Indústria e Comércio; então o avião ia lotado para São Paulo e voltava vazio. A gente não podia angariar carga de terceiros, porque não era empresa transportadora. Outra coisa, toda vez que se precisava trocar um carburador ou importar alguma coisa de um DC-3, nós descobríamos que pagávamos 10 vezes mais caro pela falta de isenção de impostos, de direitos alfandegários, e descobrimos, também, que para ser este transporte viável, tinha que ter duas coisas: primeiro, o custo de importação menor de peças sobressalentes e ter o direito de trazer carga de retorno ou passageiro. Aí, quando eu fui verificar a legislação, constatei que o trabalho para conseguir uma empresa de transporte público, regular, era o mesmo, fosse cargueiro ou avião de passageiro; tanto fazia. Já que dá o mesmo trabalho, raciocinei, vou pedir

o máximo. Passageiro e Carga, e não só cargueiro. E assim nós criamos a empresa em janeiro de 1955, graças à incompreensão das empresas existentes. Nós não queríamos comprar avião. Nós queríamos fretar avião, desde que fosse a um preço razoável. E não se fretava a um preço razoável. Então, vamos comprar avião. Depois que adquiriu avião próprio, você tem o drama de voltar vazio, porque não tem carga própria de retorno. Então você tem que utilizar aquela disponibilidade. Como fazer? Só você constituindo uma empresa aérea que possa vender frete.

A minha prova de fogo como piloto de transporte aconteceu por causa de uma greve.

RA — A essa época qual era a sua posição na empresa. Voava, era piloto, dava instrução ou era apenas diretor?

OF — Nessa época eu era piloto comercial, não tinha carteira de linha aérea, mas quando houve uma greve em 1956, aliás 55, nós tínhamos dois comandantes, na companhia. Tínhamos um avião com dois comandantes. Estávamos ainda no processo de implantação, voando apenas indústria e comércio.

RA — Quem eram esses dois comandantes?

OF — Esses dois comandantes fizeram greve. E eu, pela manhã, cheguei ao aeroporto, em São Paulo, e falei com o administrador: O Senhor me autoriza a comandar esse voo regular, embora não tenha carteira de linha aérea? Mas eu sou checado no avião. Tenho também uma autorização do Diretor do DAC de voar sem radiopreceptor. Então, sabe o que ele fez? Autorizou. Veja só! A minha prova de fogo como piloto de transporte, comandante de aeronave, ocorreu por causa de uma greve em uma minicompanhia com dois comandantes. Quando chegou a noite, eu voltei da missão, um

Uma frente fria! Era realmente meu batismo "com fogo".

tremendo mau tempo pela frente. Quer dizer: uma frente fria; era realmente o meu batismo "com fogo". Quando cheguei, estavam os dois comandantes no aeroporto, uniformizados e arrependidos.

— Ora, foi uma bobagem. Era o meu irmão, já falecido, que estava como interveniente embaixador. Disse: Olha, readmita-os no voo, cancele a demissão deles.

— Não há hipótese; o arrependimento devia ter ocorrido às 6:59 hoje de manhã. O horário de decolagem era 7:00 horas.

RA — Quando a empresa deixou de ter 2 aviões e começou realmente a crescer?

OF — Olha, nós somos a última empresa a entrar no Clube, somos realmente a caçula. Nós tivemos do Ministro Eduardo Gomes a aprovação do funcionamento jurídico no dia 15 de março de 1955. Aí nós passamos quase um ano no DAC, para nos qualificarmos e termos os serviços técnicos homologados que é o 2º passo. Os serviços técnicos parte dos quais podem ser contratados e parte têm que ser próprios. Isto nós conseguimos um ano depois, em janeiro de 1956. A terceira e última etapa é a concessão de uma linha aérea regular, que foi conseguida a 26 de janeiro de 56, na antiga (hoje se chama CLA) CECLA — Comissão de Estudos e Concessão de Linha Aérea. Para que nós pudéssemos ter os serviços técnicos homologados, era necessário que a empresa possuisse no mínimo 3 aviões, multimotores. Então, como nós tínhamos um só, e não tínhamos conseguido comprar mais nada, nós arrendamos dois aviões à Nacional Transportes Aéreos que tinha a sua sede e principais oficinas aqui, ao lado do Loide Aéreo, no Aeroporto Santos-Dumont. E, arrendando esses dois aviões, com a propriedade do primeiro que tínhamos comprado da Panair, conseguimos a frota mínima legal de três aviões.

ENTREVISTA OMAR FONTANA

RA — Neste ponto da entrevista, nós fugimos um pouco da filosofia que devia tê-la norteado desde o início. A empresa satisfaz os seus desejos de aviador. Por outro lado, como ela fazia praticamente uma ponte aérea Concórdia-São Paulo, São Paulo-Concórdia, isso deve ter sido muito monótono não? Que histórias tem para contar, dessa época?

**“Pelo ar, para o seu lar,
um produto sadio,
pela Sadia!”**

OF — Olha, não tinha nada de monótono, porque toda viagem e todo dia era um vôo diferente e nós até criamos um “SLOGAN” que era muito bom para marketing da empresa do meu “papá”. Era assim: “Pelo ar, para o seu lar, um produto sadio, pela Sadia!”

RA — Vale o Comercial aqui! Então...

OF — Ah! vale sim. Eu acho que vale, que marcou época...

RA — Bom... o comercial marcou época, porém que histórias de aviação possa ter no...?

OF — O encadeamento do problema está naquela coisa que eu já tinha falado que podia até resumir aqui ou sumarizar. Você compra avião para os serviços próprios, porque não confia, ou o preço do serviço alheio é muito alto. Quando você compra o avião, descobre que você não tem carga própria para fazer retorno e volta batendo lata. Então você pergunta: mas como é que eu posso vender esse espaço? Ah! Não pode vender, porque isto só pode vender, porque isto só pode ser feito, se tiver carga própria. Então você só pode vender se for uma empresa concessionária ou permissionária. E o que eu preciso para ser concessionário dessa empresa? Até para ser isento do imposto de importação de peças eu não sou poupado, mas as empresas de transporte concessionário o são. Então se desencadeia uma ação de sobrevivência econômica.

Mas bom, então vou ver se posso entrar para esse clube. Que exige a lei? Lei pa, pa, pa por exemplo: a questão de possuir três aviões, por serviço regular, é uma coisa que tem uma controvérsia no DAC. Por quase 6 meses todo o mundo achava-nos concorrentes, principalmente querendo impedir que o Clube aumentasse mais um membro. Haver necessidade de ter propriedade das aeronaves, puxa! Ninguém vende avião mais, e eu não posso importar a não ser pagando imposto. Ficava proibitivo porque eu não era o concessionário.

RA — Mas comandante, parece que fugiu um pouco à pergunta.

OF — Não senhor, eu não fugi. Estou dizendo porque é que eu não tinha vocação de criar companhia de transporte regular. A minha vocação, meu sonho era ser piloto.

**Em 26 de janeiro de 56
a Transbrasil foi autorizada
a iniciar seu primeiro
serviço aéreo.**

RA — Exatamente, essa é que foi a minha pergunta.

OF — Piloto. Então eu fui compelido a criar uma indústria de transporte aéreo de serviço terciário ou do ramo terciário, pela contingência; foi uma decisão contingencial. Não foi desejo meu criar uma empresa; foi uma necessidade de sobreviver no transporte.

RA — Bom, mas já que ela foi criada, já que ela existia, já que ela transportava carga, que histórias nasceram desse transporte? As reminiscências e lembranças?

OF — Aí é que está. Nós criamos lembranças do transporte regular e logramos aquelas datas de que eu lhe falei. Dia 15 de março de 55 o Ministro da Aeronáutica, Brig Eduardo Gomes, assina a autorização do funcionamento jurídico. No final daquele

mesmo ano o DAC homologa os serviços técnicos da empresa. Em 26 de janeiro de 56, imemorada reunião aqui da CECLA — Comissão de Estudos e Concessão de Linhas Aéreas — autoriza a Transbrasil a iniciar seu primeiro serviço. Os dois pedidos da Transbrasil foram aprovados. Dois, um por unanimidade, e o outro não. São Paulo — Joaçaba, Florianópolis-Joaçaba, 2ª linha aprovada. Esta foi parcialmente aprovada, mas o Diretor Geral que era o Brig Azambuja resolveu autorizar. A outra linha é Joaçaba-Londrina, Bauru-Ribeirão Preto. Esta foi aprovada por unanimidade. É a 3ª linha ia até Chapecó, pedido que foi negado. Mas eu repito, não era meu sonho ser diretor de empresa aérea. Meu sonho era voar, piloto ou não.

**Sou empresário de aviação
porque a minha vocação
era voar.**

RA — Quer dizer que o empresário tem história; o piloto não tem?

OF — Ah! Realmente, eu sou empresário de aviação, porque a minha vocação era voar; portanto, eu começo de piloto para empresário e não de empresário para piloto.

RA — Por isso eu quero saber a história do piloto e não do empresário. Nós já estamos falando do empresário há bastante tempo. Eu quero conhecer o piloto. O piloto que tem suas emoções, que tem seus desejos, que tem seu amor pela máquina.

OF — O piloto completou em março deste ano 20 000 horas de vôo.

RA — Quais foram seus instrutores? Agora voltando à pergunta anterior ou a uma época anterior, quais foram os seus instrutores na Panair?

OF — Na Panair eu tive uma grande escola. O principal instrutor meu foi sócio co-fundador também da Sadia,

ENTREVISTA OMAR FONTANA

quando ela nasceu; chama-se Lauro Parente Rodrigues de Brito.

RA — E como os outros pilotos encararam esse piloto esdrúxulo da Companhia, voando na Companhia?

OF — Na Panair? Todos assim ficaram surpreendidos por ter um camarada lá, pagando horas de voo.

RA — Eu pergunto, as horas de voo feitas na Panair foram só locais ou foram feitas em rotas também?

OF — Em rotas também. Fiz vôos em rota, mas como piloto não-remunerado, porque eu nunca pertenci ao quadro da Panair.

RA — Quais as rotas?

OF — Todas elas. Todas as rotas, principalmente a que, se não me falha a memória, ia daqui até Recife, em vôo noturno.

RA — Essa era uma época em que o avião em si, as etapas, as distâncias a lentidão do aparelho faziam com que o comandante e a tripulação tivessem uma participação mais real no conjugado tripulante-passageiro. Hoje o tamanho dos jatos, a impessoalidade dos serviços e a rapidez das etapas acabaram com isso?

OF — É acabou, ou melhor, está muito reduzido. Naquela época, você levava o dia todo viajando para chegar a Recife ou a Cuiabá. Hoje você leva duas horas. Então ao longo daquela jornada, daquela verdadeira jornada, você acabava ficando até íntimo do passageiro, porque estava toda hora pousando. Pousava 5, 6 vezes. Aí na parada você já começava a habituar-se, familiarizando-se com o passageiro.

RA — Nessa época, não só existia maior intimidade entre o passageiro e a própria tripulação, como entre os próprios tripulantes, inclusive o comandante, se me parece, a essa época, tinha uma ação mais afetiva sobre a sua máquina, sobre os passageiros e sobre a sua razão de ser, não é?

No passado, o usuário viajava de avião por necessidade. Não havia escolha. Ou navio, ou avião.

OF — Desculpe-me, eu acho que é a mesma coisa hoje, como no passado. E se no passado a duração da viagem é que produzia a comunicação e a intimidade, entre os passageiros e a tripulação, hoje a mesma coisa acontece num vôo internacional. Às vezes chega a ser prosaico. Por exemplo: você vai daqui para Paris no Jumbo, 400 passageiros! Olha, são onze horas de viagem! Então o comandante até parece comandante realmente. Desce aquela escadinha em caracol. Cheri, hoje está aí o comandante do avião, responsável por 400 pessoas que estão a bordo, 420 pessoas. Então o romantismo hoje, nesse ponto, é igual.

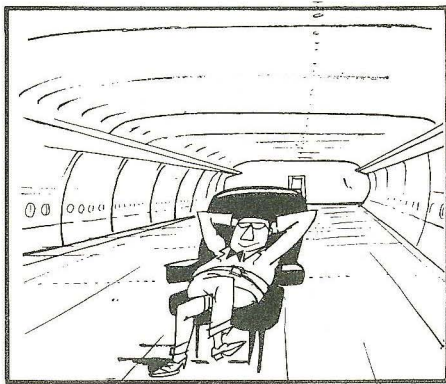
RA — Permita-me discordar. Ele se tornou um comandante impessoal. Eu lhe perguntaria, em todos os seus vôos, chegou a saber pelo menos o nome do comandante?

OF — Na maioria deles eu sabia. Até prestava atenção. Vamos decolar; o nosso comandante é fulano de tal. Compreende? A gente acaba gravando isso. Como também quando entra no avião, qualquer avião doméstico, aqui você tem que dizer que esse romantismo não desapareceu; ele se limitou, por causa da revolução tecnológica. Então, quando você faz uma viagem dentro do Brasil, que levava um dia inteiro e era uma coisa prosaica e romântica, hoje se faz em uma hora e pouco. Fica realmente impessoal. No passado, o usuário viajava de avião por necessidade. Não havia escolha. Ou navio, ou avião.

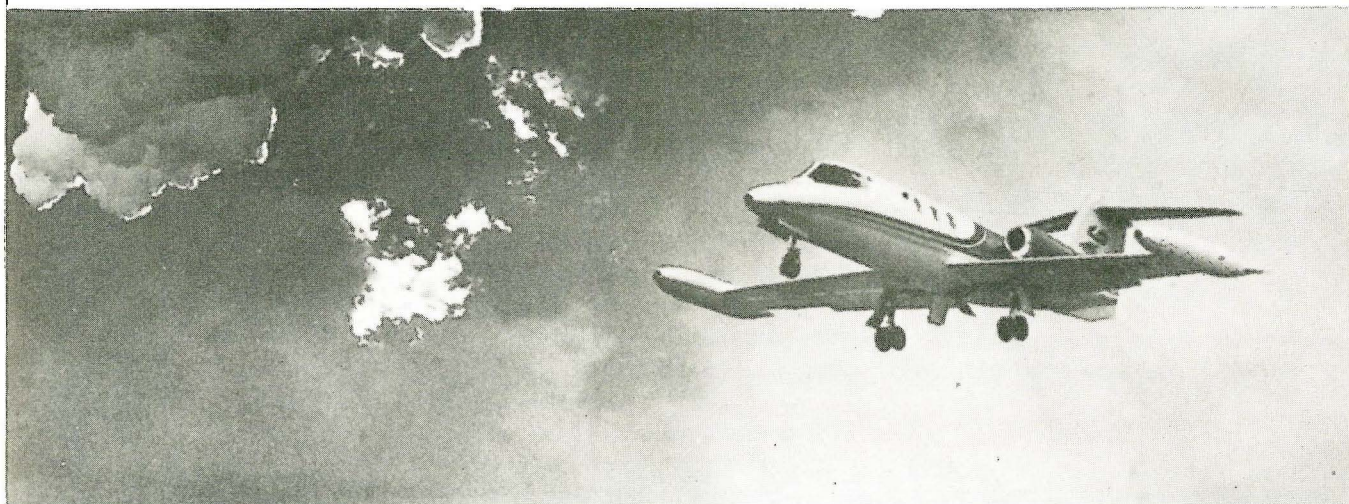
RA — Hoje o passageiro viaja mais por avião também por uma necessida-

de, não porque não tenha outras opções, mas por causa da rapidez. Mas as estatísticas do DAC estão aí e dizem que normalmente 71% dos usuários do transporte aéreo são empresários ou a passagem é paga por outros órgãos que não o próprio. Isto quer dizer que pessoa física quase não viaja de avião. Isto também não tirou um pouco desse romantismo?

OF — O que acontece realmente é que 75% a 80%, com exceção dos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro, onde há uma permanência maior de pessoas que viajam por questões de família e por lazer, pagando a passagem eles próprios, são compostos de pessoas que viajam por conta de um estabelecimento ou de uma repartição do Governo. Aí é que está uma preocupação, porque, quando você tem uma tal demanda de passageiros predominante de um mínimo de 75% viajando por negócios ou por administração, num caso de recessão se pode esperar uma queda muito grande de procura, tanto é que o presidente da United Air Lines, há 10 anos atrás, dizia o seguinte: nós temos somente 50% dos nossos passageiros que viajam por conta própria. Apenas 50%. Se houver uma recessão, e os negócios diminuírem, os passageiros e as viagens diminuem, numa crise econômica. Quer dizer, o Governo viaja menos e os empresários viajam menos; e vão se socorrer de outros meios de comunicação. Pois bem, o presidente da United Air Lines conclui: temos apenas 50% dos nossos clientes voando por conta própria. No Brasil temos apenas 25%. Portanto, nós somos expostos muito mais aqui do que lá fora aos "eventualmente" de uma crise, de uma recessão econômica.



**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 voo.

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.**



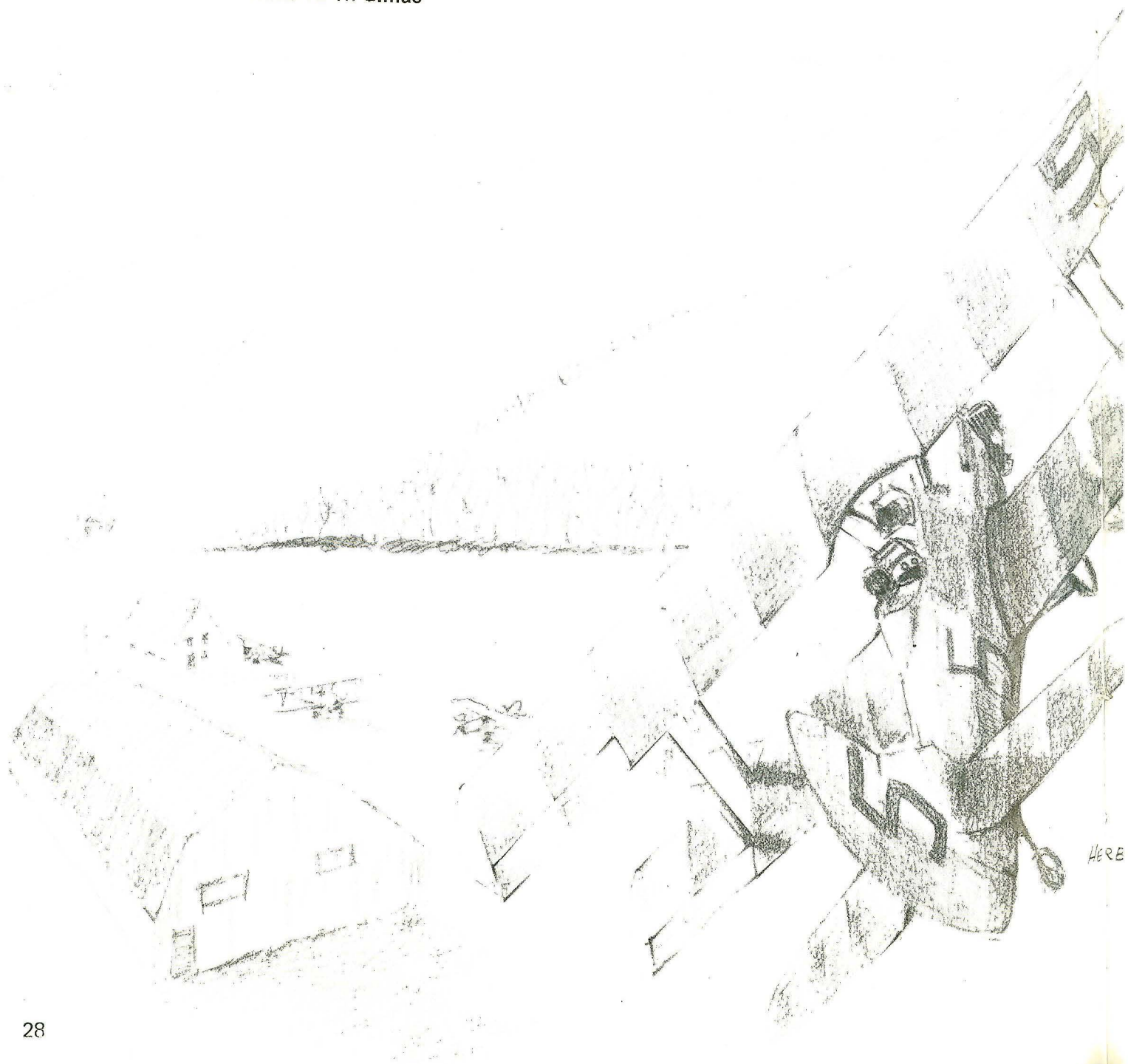
LÍDER TÁXI AÉREO

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

FICÇÃO

O PEQUENO AEROC

Helio A. R. Simas



Esta é uma homenagem aos pioneiros que escreveram as primeiras páginas de uma história.

CLUBE

— 1 —

Desviei de uma montanha de nuvens e quase colidi com outra. Passei espremido por um corredor, e o avião tremeu, rápido, como se sentisse um calafrio. O corredor entre as nuvens acabou. Tentei à esquerda. Desisti. Preferi a direita. Não houve a terceira opção. Tudo desapareceu.

“O céu azul vai aparecer em seguida”, pensei. Mas não apareceu. Estaria tudo bem se o ano não fosse o de 1939; se o meu avião não fosse um Morane Saulnier, motor SALMSON de 120 C.V., e se não fosse meu primeiro vôo solo.

No minuto seguinte, o avião estava de cabeça para baixo. Eu estava seguro pelo cinto, o qual, um pouco frouxo, me permitiu mergulhar de encontro ao teto e acordar de vez para aquele pesadelo.

O ponteiro do velocímetro encostou na marca vermelha de “perigo”. Um barulho estranho, uma mistura de vento com estalidos de galhos secos fez-me, desorientado, procurar se as asas do avião ainda estavam no lugar. No último instante lembrei-me do menino que era meu passageiro. Estava desmaiado, exangue, ausente, e eu tentava salvá-lo, levando-o naquele vôo. Recordei que as nuvens me obrigaram a descer e eu voava no meio de um vale, espremido entre as encostas.

De repente senti doer muito forte o peito, e meu coração pareceu explodir. Pensei que ia desfalecer. Em seguida o céu abriu-se, em um azul infinito, maravilhoso, como o céu de um sonho de criança. O vento quente na carlinga transmitiu-me calor e paz.

Então fechei os olhos.

— 2 —

Talvez não estivesse acreditando. Nada me doía. Eu estava raciocinando

e vendo as coisas em volta. Havia uma área verde e plana, à frente. Os morros altos, espremendo a pista de pouso, teriam exigido uma grande precisão naquela aproximação, e os ventos turbilhonados deveriam estar fazendo o avião sofrer bastante. Entretanto tudo estava muito calmo.

Antes de pousar vi um pequeno hangar branco e alguns aviões estacionados.

— Meu Deus, que sorte! Isto é um Aeroclube! — Falei alto como se minha voz me fizesse dissipar as dúvidas.

Instintivamente reduzi o motor, “arredondei” e, sem muito capricho, pousei.

Olhei para a criança e achei seus lábios mais arroxeados.

— 3 —

“Taxiei” por uma estreita estrada verde e parei ao lado dos pequenos aviões. Senti a boca muito seca e a garganta como se fosse um paredão arenoso e cheio de rachaduras. Achei engraçado. Era a primeira sensação desagradável depois de sentir que não mais iria morrer.

Antes de descer do meu avião, percorri com a vista as duas fileiras de aviões estacionados. Alguns eu nunca tinha visto. Eram muito antigos, porém a pintura estava impecável e pareciam saídos da fábrica. Identifiquei um BREGUET 19, motor HISPANO de 600 C.V., um SPAD, um SOPWITH, um biplano BREGUET 14 e o MUNIZ M-7, desenhado e fabricado no Brasil. Havia ainda um balão de seda amarelo-palha, inflamado, com sacos de areia em volta da “canoa” do piloto, como se estivesse prestes a voar.

— Meu nome é Kirk. Ricardo Kirk.
— Apertou-me a mão com força e sorriu. Era alto, magro, pele clara, os bigodes ruivos quebrando para cima sobre os cantos da boca. — Seja bem-vindo! — Vestia uma mistura de roupa de vôo com uniforme do Exército, e botas pretas que mordiam a calça no meio da perna.

— Este é o Capitão Juventino. — Pôs a mão no ombro do companheiro. O cabelo prateado garantia alguns anos a mais que Kirk.

— Juventino Fernandes da Fonseca, muito prazer! — falou com voz suave, porém firme. Parecia o chefe, ou o presidente do aeroclube, ou simplesmente o mais velho e mais voado dos pilotos. Outros se aproximaram e Kirk os apresentou:

— Mario Barbedo, Aliathar, Tanajura, Menezes de Mello, Jayme Americano, Muniz Guimarães. — Fui apertando mãos e recebendo tapinhas nas costas. — Eugenio Possolo, Leinhardt, Christiano.

— Você deve estar cansado, disse Kirk — Todos sabemos pelo que passou. Venha descansar um pouco!

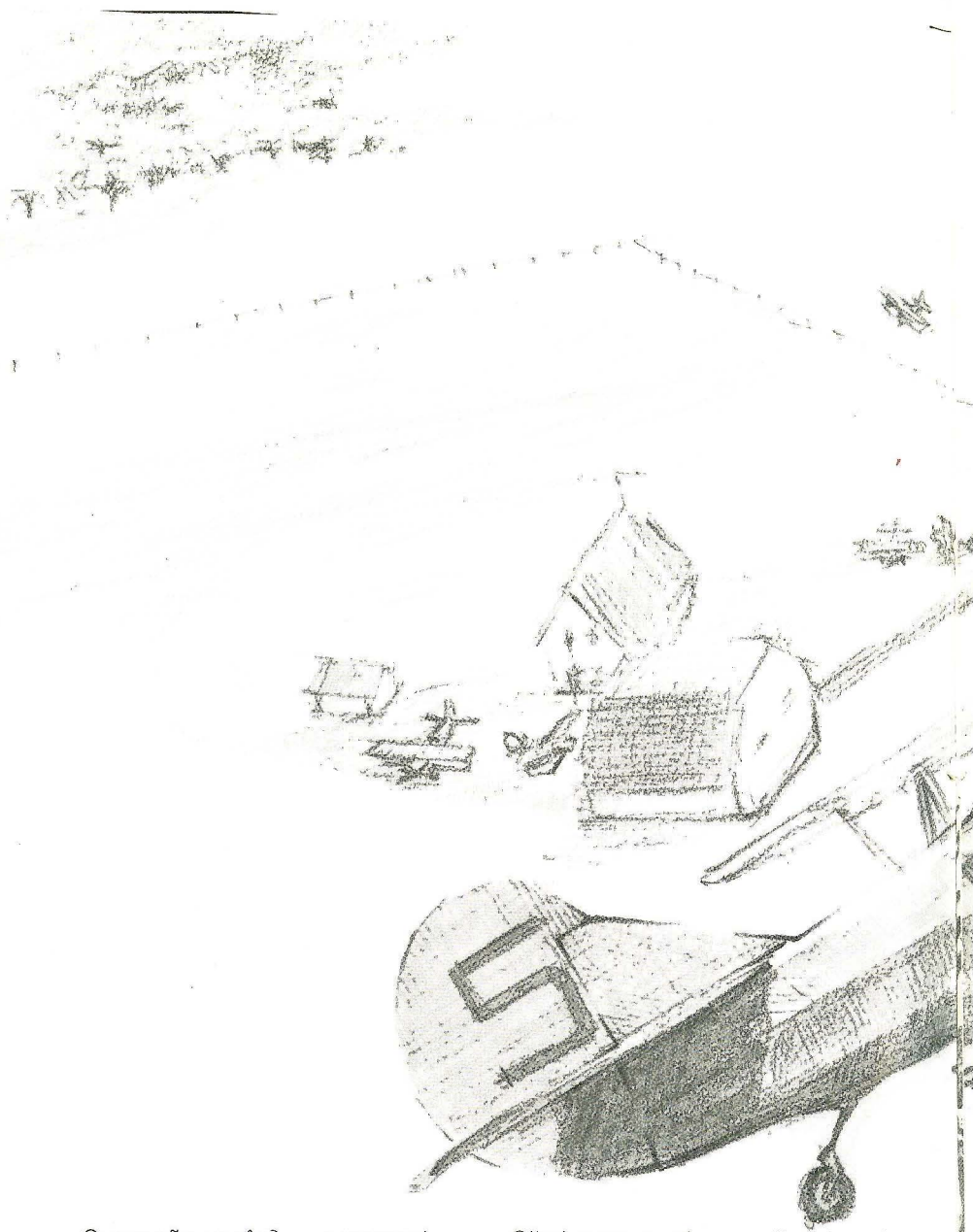
— Não foi nada — disse, e me preparei para contar os perigos do meu primeiro vôo. Foi quando algo estalou em meu cérebro:

— O menino! Esqueci-me do menino!

— Ele não vai morrer — disse Juventino, que vinha do meu MORANE SAULNIER — a cobra que o picou já não tinha tanto veneno.

Levei um choque. Não falara a ninguém sobre o meu vôo ou sobre o que acontecera à criança. O momento misturava dentro de mim euforia e angústia, que, na mesma hora, me fez pensar sobre coisas mais importantes.

— Pode seguir que o tempo estará melhor daqui para frente — disse Kirk com uma voz que não permitia dúvidas.



— Quem são vocês? — perguntei.

— Somos da aviação. Nós fazemos a história.

Soou como um desafio.

— Quero fazer parte do grupo

— Ainda é cedo para você.

Aos dezenove anos irritava-me quando me chamavam de jovem ou inexperiente.

— Já sou aviador. Nada mais possui mistério para mim.

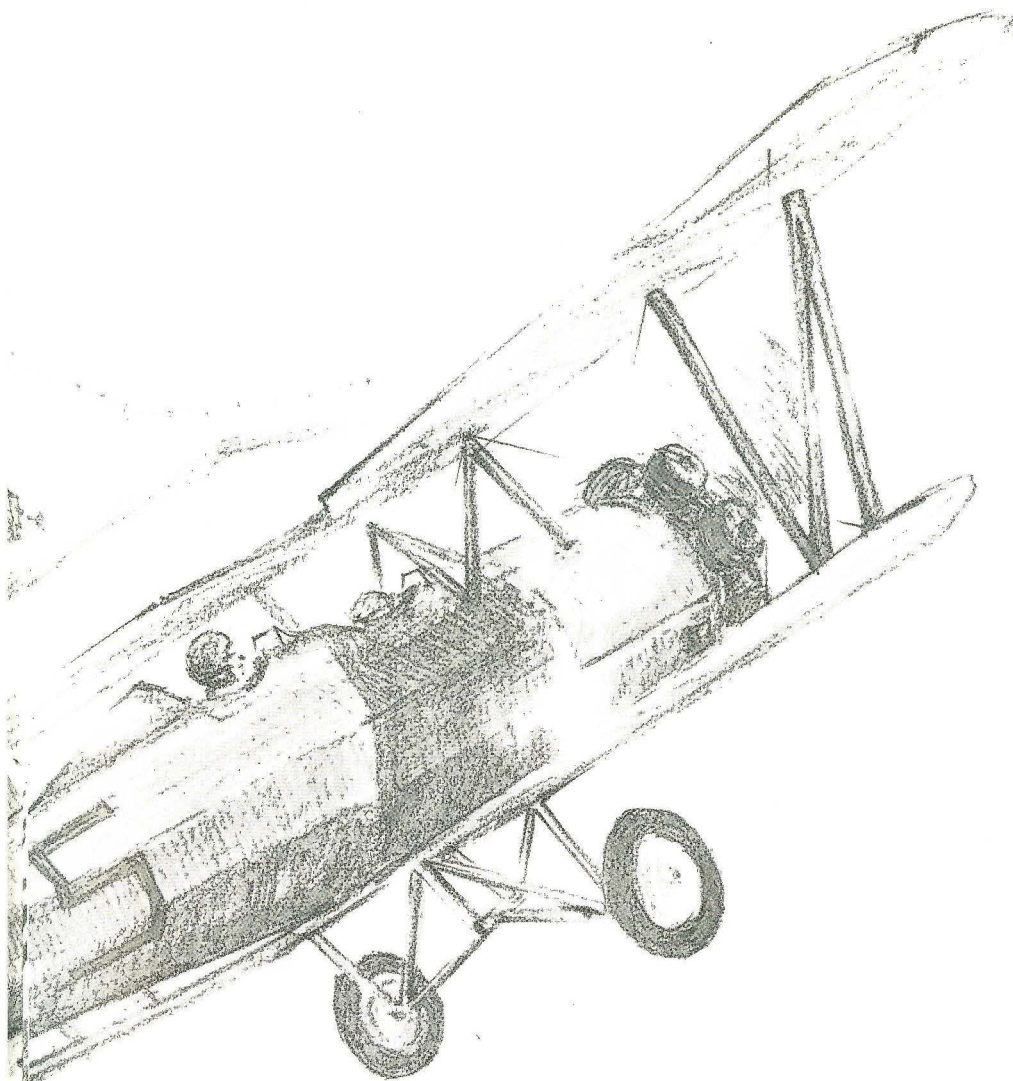
— Está certo. Um dia você será da nossa esquadrilha.

Olhei para o céu, e não vi mais vestígio das nuvens que momentos antes quase me levaram a vida. Aquele azul, como sempre achei que era o céu dos aviadores, estava a garantir que eu chegaria ao meu destino.

Agradei e acenei a todos. Recebi de volta sons de alguns "boa viagem" e outros "até breve". Prometi voltar.

Entrei no MORANE SAULNIER, olhei para o meu passageiro, gritei "contato" e o motor girou.

Olhei de novo para o menino e vi-o mais pálido e completamente imóvel. Voltei à realidade. Eu precisava chegar a São Paulo e já havia perdido muito tempo. Além do que eu ainda estava aprendendo a voar.



HERBERT

"Ataquei" o motor e o avião começou a correr. Pulou duas vezes ao tropeçar em "casas de cupins" e na terceira vez saiu voando. Quando o verde se distanciou, lembrei-me da decolagem horas antes, meu primeiro voo solo. Mas, afinal, não mais sentia medo.

— 4 —

A criança salvou-se. Passei a ser herói da cidade e fui reconhecido como grande aviador. Entretanto nenhum dos pilotos sabia da existência do pequeno aeroclube, na rota do meu primeiro voo. Como aviador é teimoso por natureza, cada um o colocou pró-

ximo a uma cidade que conhecia, dentro daquele imenso Estado de São Paulo, uns e outros falavam, de fazendas que só eles conheciam, e que, pela característica do lugar, sem dúvida era onde o "meu" aeroclube estava escondido.

Durante muitos anos voei pela região, os olhos pregados na terra, procurando identificar um campo de pouso estreito e curto, com a faixa de grama verde espremida entre os morros, ao lado de um pequeno hangar branco; muitas vezes cheguei a acreditar que aquilo fora uma fantasia e que o aeroclube só existia em minha imaginação. Aliás, eu era o único que ainda acreditava nele. Meus amigos estavam convencidos de que aquilo

fora, no mínimo, um delírio. Kipling já havia dito algo sobre a dificuldade de ter fé sozinho.

Os anos 40 trouxeram em meio aos males o desenvolvimento da aviação. E eu troquei o meu frágil MORANE SAULNIER por um DOUGLAS DC-3 e por outros tantos aviões maiores que vieram depois. Mais tarde o pequeno aeroclube escondeu-se no esquecimento, misturou-se a outras recordações, como troféus, que se afastavam, disformes na névoa de meus cabelos brancos.

Certa vez, não sei porque, lembrei-me dele, os pilotos em seus trajes especiais, seus apertos de mão fortes, suas vozes serenas e decididas. O ar de aviação que inflava a "biruta", mostrando o vento para quem pousasse. Eram mais aviadores do que eu era então.

Os anos eram outros. Eu dominava a técnica. A máquina infernal e o espaço de Deus não tinham segredo para mim. Eu contrariava a atmosfera, evitando a formação de gelo no avião, ou brincava com as formações pesadas de cúmulus-nimbus, desviando delas, na última hora, sob orientação do radar. Às vezes o fogo de Santelmo desenhava árvores secas e azuladas no pára-brisas do meu avião, antes escuro de noite. Todas as manifestações da natureza eram praticamente insignificantes.

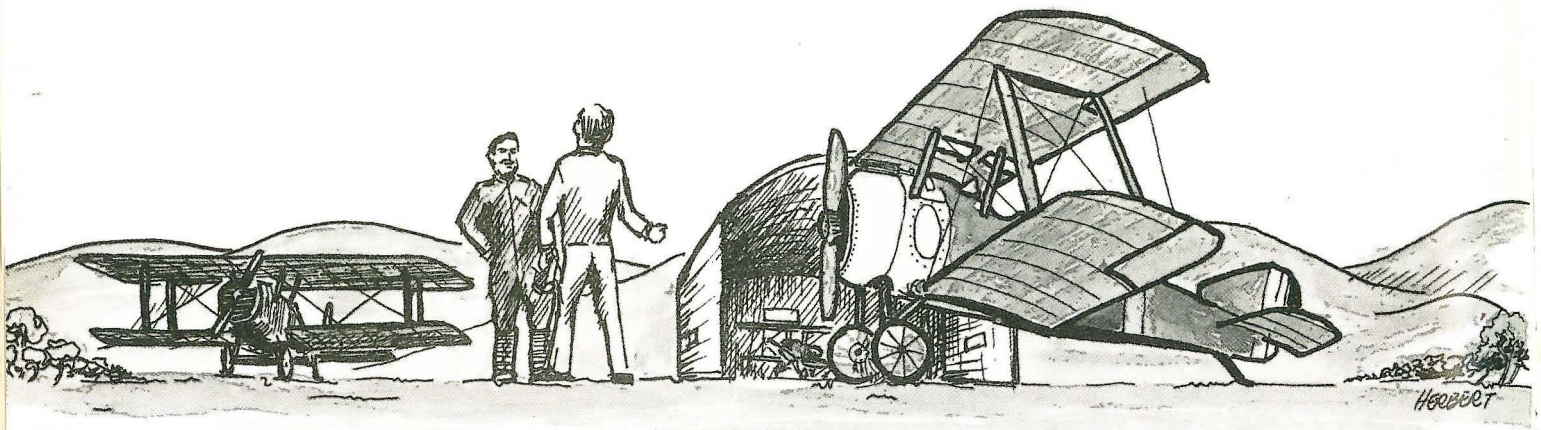
Mas ao lembrar-me deles, achei-os mais aviadores do que eu. Do que todos nós.

"Assunto encerrado", pensei um dia, na véspera de este tema voltar à primeira linha.

"Nunca mais vou vê-los", concluí. E encontrei-os no dia seguinte.

— 5 —

Quando chegou a hora de despedir-me do avião no qual voei tantos anos, ou do companheiro que me perdoou alguns deslizes como prefeririam os inimigos, se os tivesse — achei que abandonar a aviação era algo que nunca fora pensado.



"Somente no último suspiro" — pensamento que conforta as águas velhas.

Comprei e passei a voar um pequeno Cessna, diferente do meu velho MORANE SAULNIER, porém eu ainda era um aviador.

Sentia às vezes dor no peito, mas entendia que era o vôo "menor", insuficiente para minhas necessidades orgânicas. De qualquer forma, se eu não era um aviador completo, pelo menos era o dono de um avião.

Assim, decidi que naquela noite levaria meu avião para uma cidade onde talvez conseguisse um emprego,

uma atividade qualquer que me mantivesse vivo, dentro do meu mundo, respirando o ar das alturas e o coração batendo ao compasso dos pistões.

Decolei naquela noite. O céu estava escuro, inicialmente. Depois a Lua pulou por sobre uma fina camada de nuvens e assumiu todo o céu.

Veio a senhora da noite, derramou branco e amarelo, prejudicou, redonda e intensa, a identificação das estrelas.

Eu estava inebriado de paz. Tudo parecia uma figuração irreal. Completei a subida, nivelei o avião, ajustei os compensadores e conferi os instrumentos. Tudo ia perfeito. A Lua até

dispensava a iluminação do painel. Achei o Universo perfeito.

Nesse momento senti uma dor no peito, que me apertava forte, cada vez crescendo mais, impedindo-me de respirar, e tudo escureceu de repente. Depois foi passando e de repente era como se nada eu houvesse sentido. Abri os olhos e sob o pára-brisas do avião apareceu uma pista de pouso balizada de archotes. Reduzi o motor e pousei.

O avião "quicou" duas vezes e resolveu acomodar-se, correndo até o fim da pista. Olhei para trás e vi um hangar branco, iluminado pela Lua, além de archotes cujas sombras dançavam na parede.

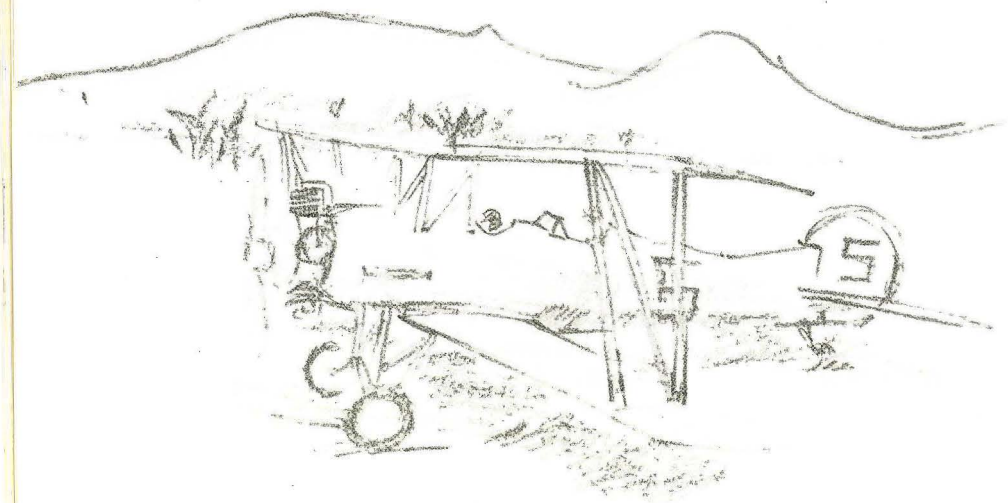
"Taxiei" devagar e estacionei ao lado de um POTEZ 33.

Kirk veio ao meu encontro:

— Seja bem-vindo! — disse apertando forte minha mão — temos muito trabalho pela frente.

Juventino pôs a mão em meu ombro e caminhamos em silêncio. Enquanto seguimos outros me acenavam, alguns solenes, outros com aquele sorriso de aviador superior a qualquer intempérie, aviador acima de tudo. Algo assim como imortal.

A Lua tinha a cor de um sonho.



Marechal-do-Ar IVO BORGES

Discurso pronunciado pelo Conselheiro Maj Brig Oswaldo Terra de Faria na Sessão Extraordinária do Conselho Deliberativo do Clube de Aeronáutica, realizada no dia 11/Jun/80, como homenagem "post-mortem" ao Marechal-do-Ar Ivo Borges, Presidente do Conselho Deliberativo.

*Exmo Sr Presidente do Conselho
Senhores Conselheiros*

O homem, ser naturalmente social, no dizer de Aristóteles, ao longo de sua existência, inexoravelmente acaba confirmando esse aforismo, através de manifestações humanas multifacetadas.

Uma delas é, sem dúvida, o seu trabalho.

Nele, o homem encontra alguns dos ingredientes que têm o dom de multiplicar energias, mantendo acesa a chama do viver.

Nele, o homem exorcisa desafios por maiores que sejam e, ao fazê-lo, regenera espírito e corpo para novos embates.

Nele, também, o homem descobre o vigor do solidarismo e a fragilidade crescente do individualismo.

Nele, ainda, o homem caminha amparado em braços e mentes que, também carentes de amparo, entrelaçados se fortalecem.

Nele, enfim, o homem acaba projetando o seu próprio lar, menos íntimo é verdade, mas igualmente querido.

Em termos de trabalho, a Força Aérea exerce sobre nós permanente magnetismo: no plano profissional, envolvendo-nos com apelos de alta motivação, que nos conduzem ao longo da carreira plenos de fé, entusiasmo e idealismo; no plano social, mobilizando-nos para as virtudes de solidarismo, que este Clube tão bem personaliza.

Em ambos, a vida do Marechal Ivo Borges foi pródiga de exemplos dignificantes.

No plano profissional, egresso da antiga Escola Politécnica — berço comum de técnicos civis e militares, nas primeiras décadas do atual século — foi ele pioneiro da Arma de Aviação do Exército, diplomando-se na 2ª turma.

Aviador por vocação, democrata por convicção, entendia o papel do militar como fiel guardião do ordenamento jurídico expresso nos dispositivos de nossa Carta Magna. Daí seu engajamento na Revolução Paulista de 1932, comandando a Aviação Constitucionalista. Com a capitulação das forças paulistas, foi exilado para a Europa.

Anistiado em 1934, voltou ao Exército, legitimando-se o seu valor profissional com a sua nomeação para o comando da antiga Escola de Aviação Militar.

Neste importante posto viu eclodir a Revolução Comunista de novembro de 1935, tendo como um dos principais focos de irradiação a própria Unidade que comandava. Sua atuação destemida e pronta, ao lado dos heróis imolados durante a rebelião, foi um dos eventos que concorreram para uma total reversão de expectativas nos planos de implantação da ditadura comunista no País.

Sobre os acontecimentos, o General José Antonio Coelho Netto, então Diretor da Aviação Militar, fez publicar em Boletim o seguinte:

*".....
É merecedora de elogiosa menção a conduta que teve o Tenente-Coronel Ivo Borges, comandante da Escola de Aviação. No momento em que este digno oficial fiscalizava o dispositivo de segurança, nas vizinhanças da Escola, foi traiçoeira e covardemente alvejado pelos elementos em que depositava confiança, ao dar-lhes o encargo de guardar o Estabelecimento. Não podendo voltar ao interior do Quartel, onde já imperava a sublevação, procurou acertadamente ligar-se aos corpos da Vila Militar, dando assim ensejo às medidas prontas de repressão com que agiram essas Unidades.
Faço ainda ressaltar o seu concurso pessoal na ofensiva contra os rebeldes da Escola, na qual conduziu, com energia e denodo, ao assalto, elementos do 1 RAv postos à sua disposição."
.....*

No plano social, para só citar um exemplo, sua dedicação ao nosso Clube é digna de menção, participando de inúmeras Diretorias e Conselhos. E como a sublimar tantas e tantas horas de manifestação de apreço à causa social, foi na presidência deste Egrégio Conselho que a vida se lhe esvaiu. Serviu ao seu Clube e à sua classe, com a presença marcante, até os derradeiros instantes.

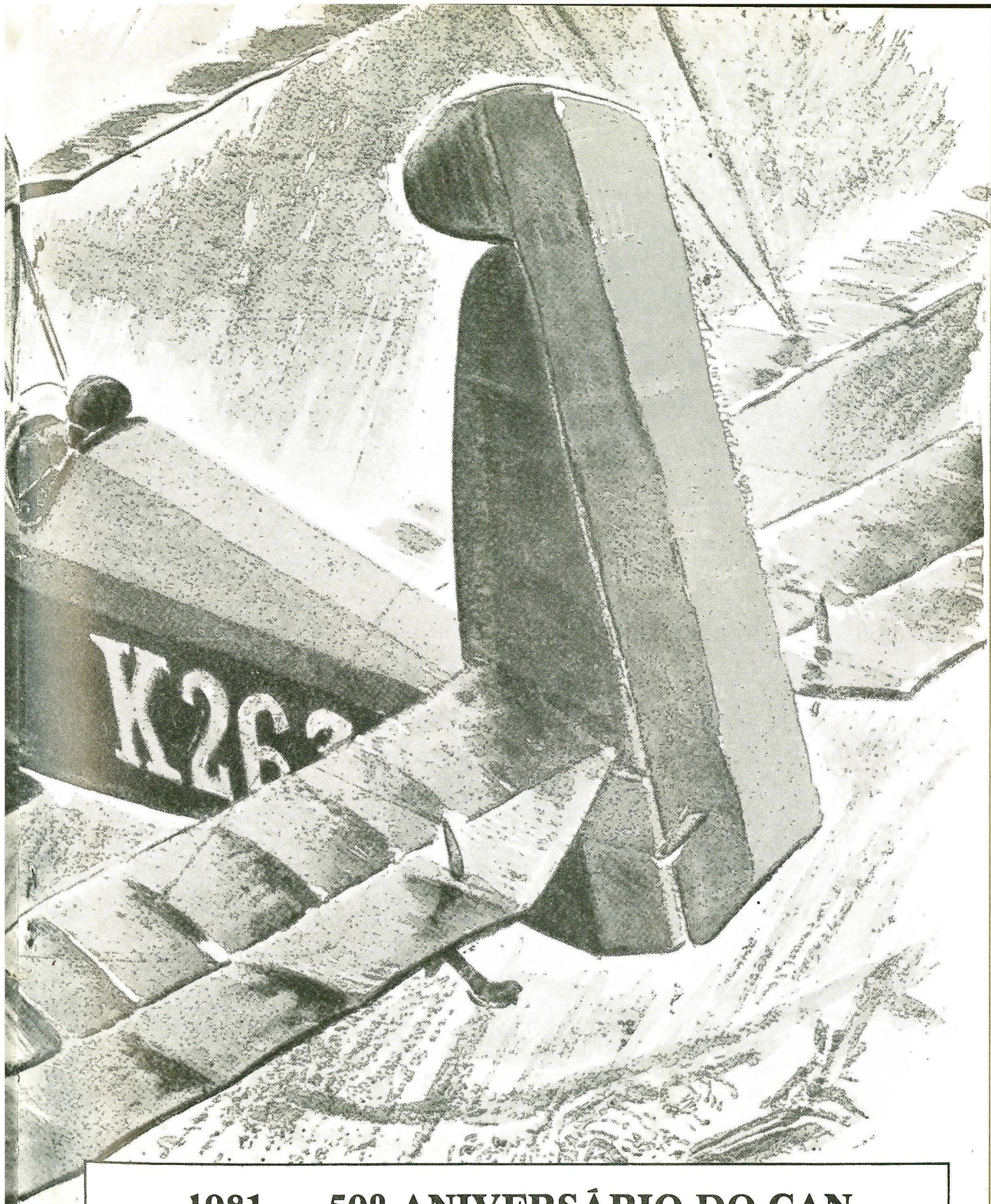
Resta-nos, assim, neste preito de homenagem ao insigne Marechal Ivo Borges — militar correto e cidadão congregador de sua classe — não só exaltar-lhe os exemplos dignificantes, mas, sobretudo, dar-lhes continuidade para maior grandeza de nossa Associação.

NO TEMPO EM QUE CAN ERA COM “M”



L. ABA

1981 — 50º ANIVERSÁRIO DO CAN



1981 — 50º ANIVERSÁRIO DO CAN



O Brigadeiro Wanderley, um dos tripulantes do 1.º voo do CAM (quando Tenente), diante de uma réplica do avião K-263

As discussões foram muitas; muita gente a favor; maior número ainda, contra. Mesmo assim, naquele 15 de agosto de 1919, justamente no dia consagrado a Nossa Senhora da Glória, iniciava-se a gloriosa história dos correios aéreos no Brasil.

Mário da Cunha Godinho e Raimundo Vasconcelos Aboim — levando como observador o Subcomandante da Escola de Aviação Naval, Carlos Pereira Guimarães — realizaram o “raid” Rio de Janeiro — ilha Grande, inaugurando o Correio da Esquadra.

A data que ficou, como a máxima a ser lembrada e cultuada, no entanto, é 12 de junho. Nessa data, no ano de 1931, decolavam do Rio de Janeiro para São Paulo, num avião Curtiss - Fledgling (apelidado Frankenstein por causa da sua aparência), equipado com motor Wright-Challenger de 170 HP, os tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère Wanderley. Estava fundado, na prática, o Correio Aéreo Militar.

Posteriormente, a 10 de julho do mesmo ano como parte integrante do aniversário da Escola dos Afonsos (Escola de Aviação Militar do Exército), partiu o tenente Godofredo Vidal para São Paulo, levando mala postal e cartazes de propaganda do correio, dando-o como inaugurado “oficialmente”. Viviam-se o primeiro ano após a Revolução de 30 e o ambiente muito se prestava a inaugurações altamente

festivas. Nessa inauguração “oficial”, estavam presentes, não apenas os Ministros Militares, como autoridades do Poder Legislativo, e até o próprio Chefe do Governo, Getúlio Vargas, que voou, como passageiro em avião de fabricação nacional. E além de tudo era preciso chamar a atenção para a Aviação Brasileira, feita por brasileiros; era preciso, novamente, cha-



O então Ten Casimiro antes da partida para S. Paulo

mar a atenção para o Correio. Ficou, porém, como já dissemos, o 12 de junho, resistindo a tudo e a todos.

É interessante observar que, quando da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, Salgado Filho (primeiro a ocupar a pasta do Ministério recém-criado) harmonizou a situação entre “procedentes e oriundos” do Exército e da Marinha, fundindo os Correios Aéreos Militar e Naval em Correio Aéreo Nacional (embora seja, até os dias de hoje, eminentemente militar).

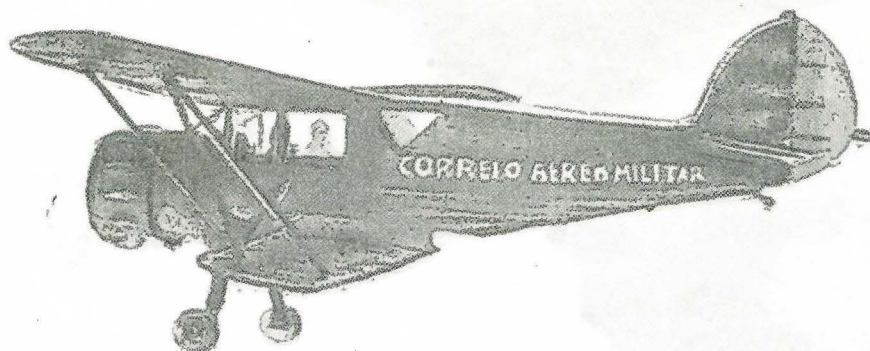
Antes da criação do Ministério, todavia, a história aeronáutica brasileira viveu seus dias de verdadeira epopéia. Basta dizer que, no final da primeira década deste século, os aviões nem possuíam “air-speed indicator” (velocímetro). Façam um esforço supremo de imaginação, então, para conceber um avião de 1911, que tentou fazer um “raid” a Niterói, decolando da Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro. Ridículo, diriam, mas era uma verdadeira proeza o que foi tentado a 23 de outubro, do ano em questão. Edmond Planchut atacou o “motorção” da sua máquina de voar e deu um pulo que não alcançou Niterói. Teve de aterrar na Ilha do Governador (onde ainda não havia aeródromo), em face do mau tempo.

Mas esses “homens teimosos”, com suas malucas e maravilhosas máquinas de voar não desistiam, apesar das limitações de equipamento e da falta de infra-estrutura nos serviços intimamente ligados à aviação.

O campo era o Campo dos Afonsos, mesmo. Não havia ainda o Santos-Dumont. Os “homens teimosos” levantavam-se pela madrugada para chegar bem cedo ao longínquo local onde existia a pista. Decolavam sem muita certeza de chegar ao destino.

Quando encontravam um campo-de-pouso da localidade de chegada, sobrevoavam-no e constataavam que nem “biruta” havia para indicar a direção do vento. Em alguns casos, existia tão-somente uma vara de bambu com um pedaço de pano amarrado.

Era um tempo em que se pagava do próprio soldo, sem compensações de diárias fora-de-sede,



todas as despesas da viagem. Quando na localidade alcançada não havia posto de abastecimento ou não estava previsto no orçamento pouso em tal campo, e a equipagem (tripulação) é que se responsabilizava até pelo pagamento da gasolina. Só em 1936 é que as equipagens foram dispensadas de pagar a gasolina — que já não era a mesma utilizada nos automóveis — e passaram a receber uma diária “fora-de-sede”, à guisa de compensação.

Dois meses depois de inaugurada a linha do CAN (já com “N”) para a Bolívia, em 1946, é que os tripulantes passaram a ter direito à percepção de diárias no exterior.

Na epopéia constam ainda várias viagens sem bússolas confiáveis e Cartas de Navegação de uma infidelidade de fazer corar qualquer Messalina. Pensava-se estar numa localidade, pela carta, até que se recordava de algum detalhe do terreno que ajudava a descobrir que se estava em outro lugar, às vezes muito distante.

E os “homens teimosos” teimavam em desbravar o País, possibilitando a real integração, apesar de terem de voar baixo, no Tocantins, para que, em caso de pane, pudessem ser “despejados” no rio, como acentua José Garcia de Souza,

em seu excelente livro intitulado “A Epopéia do Correio Aéreo”.

O passar dos anos trouxe melhorias nas condições organizacionais e começou-se a criar um mínimo de infra-estrutura para a Aviação Brasileira — pois como enfatiza o mesmo José Garcia de Souza “Aviação compreende o soldado que põe as malas no avião, o pessoal civil nos escritórios, os infatigáveis sargentos (...), o piloto, o co-piloto (...), os auxiliares do Serviço de Intendência, os encarregados (...) de manutenção” — o que possibilitou, após a Revolução de 30, a criação do Serviço Postal Aéreo Militar. Tal Serviço passou, logo logo, à denominação de Correio Aéreo Militar. Este CAM (com “M”) originou o CAN (com “N”), como já mencionado. E isto tudo se deveu à figura do Ministro do Exército (na época chamado de Ministro da Guerra) General José Fernandes Leite de Castro.

Leite de Castro, após interpelar o Chefe da Missão Militar Francesa de Aviação (os franceses estavam aqui como consultores, mas cabia a eles a maior parte das atividades de Aviação) sobre alguns artigos publicados na imprensa, por aviadores brasileiros, que reclamavam maior autonomia à Aviação Brasi-



O Ten Brig Délio faz entrega ao Ten Brig Araripe, ex-Ministro da Aeronáutica, de uma Placa alusiva ao 49.º Aniversário do CAN

leira, resolveu criar o CAM (com “M”).

Era Ajudante-de-Ordens do General Leite de Castro o então



O Brigadeiro Eduardo Gomes, na festa dos 49 anos do CAN, conversa com os Oficiais-Generais



Os antigos mecânicos dos aviões do CAM foram homenageados, recebendo Placas alusivas ao 49 Aniversário do CAN

tenente Antonio Lemos Cunha, mais tarde mártir do próprio correio, falecido a 2 de maio de 1934.

Eduardo Gomes tinha a patente de Major, nessa oportunidade. A figura extraordinária do ainda jovem Eduardo despertou em Leite de Castro a idéia de convidá-lo a assumir o Correio.

Importante observar que Lemos Cunha, juntamente com Clóvis Travassos, Araripe Macedo e Casimiro Montenegro é que propiciaram ao Major da Arma de Artilharia Eduardo Gomes o retorno à Aviação.

Eduardo, um dos Dezoito do

Forte, havia-se retirado da nova Arma (Aviação do Exército), por não querer preterir, na promoção, seus colegas de turma que estavam nas outras Armas. O respeito à hierarquia era uma das marcas da sua personalidade.

Muitas dificuldades tiveram de ser enfrentadas, inclusive a má vontade crônica de tantos quantos lidavam com o pessoal do Correio. Mesmo assim, Leite de Castro resolveu incentivar a aventura de um "raid" Rio-Washington, a bordo de um AMIOT 22. O "raid" foi interrompido entre Guaiaquil e Quito (Equador), por uma série de moti-

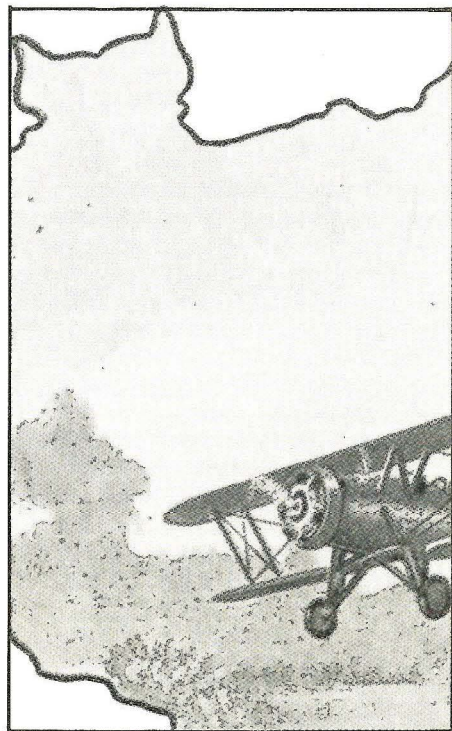
vos alheios à vontade da tripulação do AMIOT, que fora batizado de "Duque de Caxias". Isso ocorreu em setembro do mesmo ano de fundação do Correio e a equipe era composta pelo Capitão Archimedes Cordeiro e os Tenentes Francisco de Assis Corrêa de Mello e Godofredo Vidal.

Exatamente quatro meses após a data da primeira inauguração do CAM, com a linha Rio-São Paulo de 370 km de extensão, resolveram estender a rota até Goiás. Os Tenentes Nelson Freire Lavenère-Wanderley (que inaugurara a Rio-São Paulo) e Joelmir Campos de Araripe Macedo foram os primeiros a dar a esticada pelo ar na rota que fora percorrida e estudada, por terra, pelo entusiasta e precursor Tenente Casimiro Montenegro.

Em 1932 inauguraram-se mais duas linhas (para Mato Grosso e Paraná); os "Curtiss" cederam lugar a tipos mais modernos (WACCO-CSO), propiciando, em um ano de existência, quase que a duplicação da extensão dos caminhos aéreos.

A esses homens teimosos que acreditaram na idéia, o nosso agradecimento por terem "encurtado" a distância entre os brasileiros.

J. dos Telles

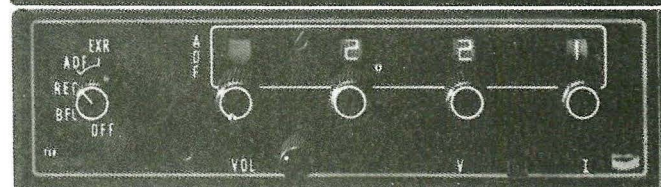
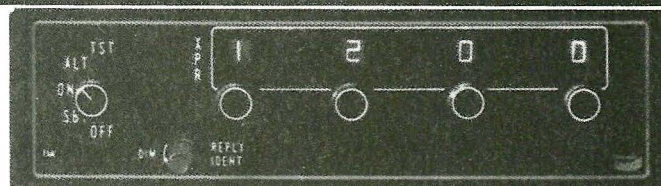
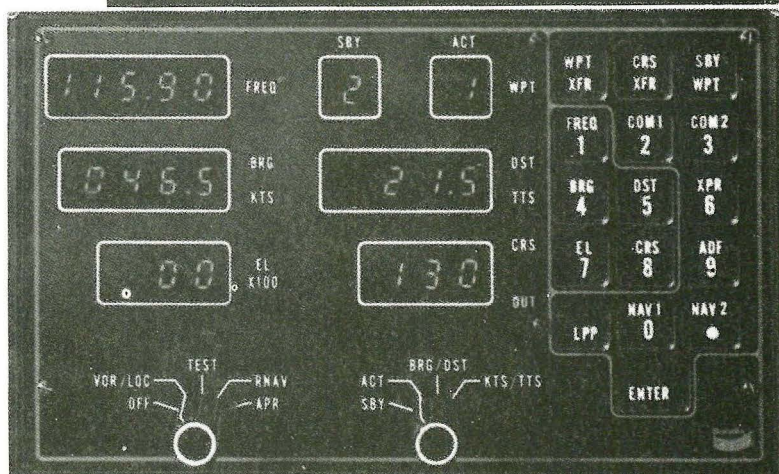
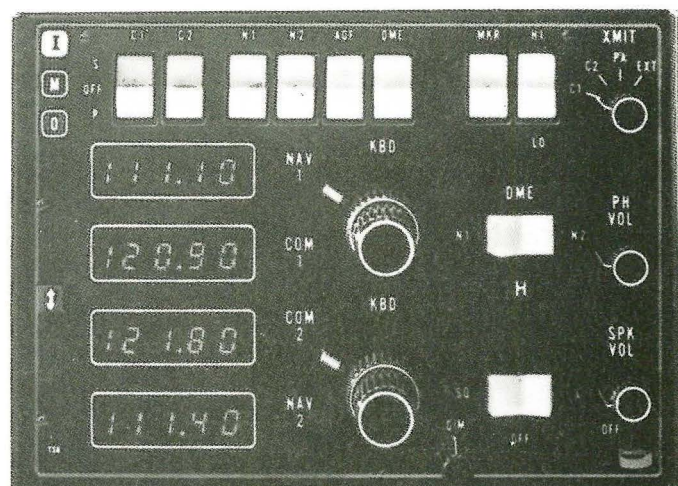
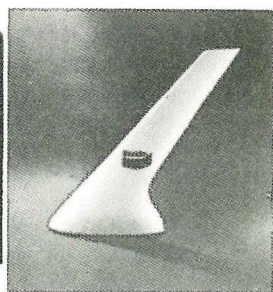
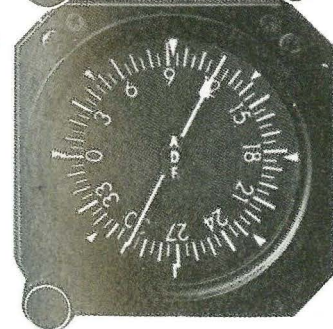




A BENDIX chegou ao Brasil há muito tempo, mais de um terço de século. De início, participando juntamente com a Borghoff, empresa de capital nacional, na implantação da nossa indústria automobilística, produzia — e ainda o faz — autopeças, com tal precisão que “motor” de arranque passou a ser sinônimo de Bendix”, em face da sua qualidade, popularidade e conseqüente consumo. Qualidade, aliás, não é a maior mania da Bendix. Seu forte é a tecnologia avançada de seus produtos. Por isso mesmo, também no Brasil, vem conquistando o setor eletrônico e de aeropeças; muitos dos fabricantes de aeronaves já optaram pelos equipamentos com tecnologia Bendix.

Hoje, além dos diversos ramos de atividades, no País, produzindo elementos de fricção (freios, etc) através da Jurid; velas, filtros de ar e óleo, com a marca Fram do Brasil; na prospecção de petróleo, colaborando com a Petrobrás, através da “Instrumentos Técnicos de Pesquisa”, a Bendix tem presença marcante na indústria aeroespacial.

Ainda em associação com a Borghoff, a Bendix, recentemente, criou a Astronic-Assistência Técnica de Equipamentos Eletrônicos, oficina avançada no campo de “avionics”, demonstrando a sua firme decisão de expandir-se sempre, proporcionando mais eficaz assistência técnica ao proprietário das aeronaves que operam com seus produtos, buscando, com as empresas nacionais, os melhores caminhos para o desenvolvimento econômico brasileiro.



BX 2000

O ENCONTRO DO PAPA COM O BRIGADEIRO



A VERDADEIRA FELICIDADE

Ditoso o homem que não se deixou levar pelos conselhos dos ímpios, / que não se deteve no caminho dos pecadores, / que não se sentou na cadeira dos zombadores, mas que tem a sua vontade posta na Lei do Senhor, / e nesta Lei medita de dia e de noite.

Será como a árvore, que está plantada junto às correntes das águas, / que a seu tempo dará o seu fruto, / e cujas folhas não cairão; / e todas as coisas que ele fizer serão prósperas.

(Salmos)

"Venho... porque este País... traz evidentemente em si uma vocação peculiar no mundo contemporâneo e no concerto das nações."

"O homem não pode tornar-se escravo das coisas, das riquezas materiais, do consumismo, dos sistemas econômicos ou daquilo que ele mesmo produz."

"Se lhes disserem que, para defender as conquistas do trabalho é preciso pôr de lado... a visão cristã da existência, não acreditem. O homem, sem Deus e sem Cristo, constrói sobre areia."

"Não se constrói com ódio ou com a destruição dos outros!"

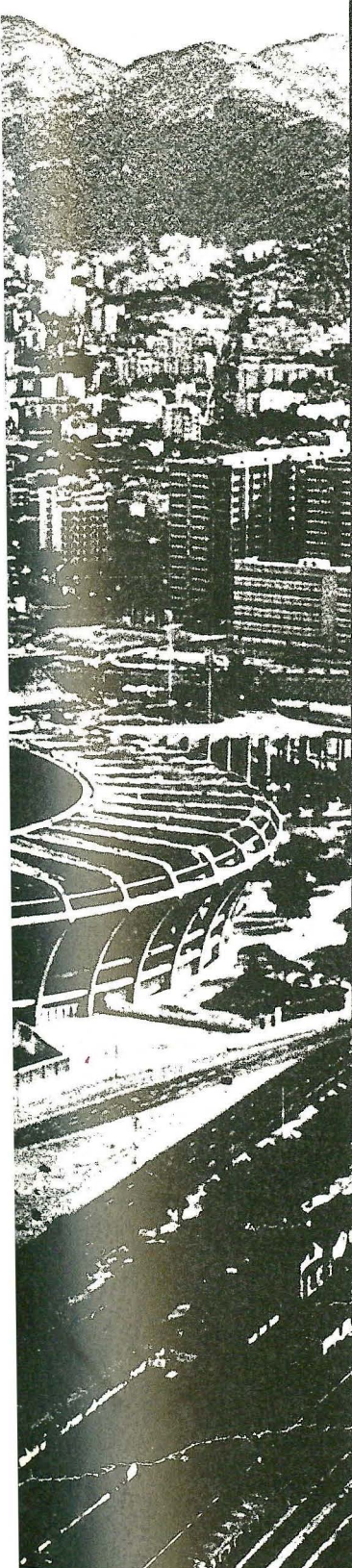
"Todo homem necessita de Cristo. A verdadeira fé não está em contradição nem mesmo com os valores religiosos da religião de cada povo."

"A opção pelos pobres é uma opção cristã..."

"A Igreja não pretende administrar a sociedade, nem ocupar o lugar dos legítimos órgãos de deliberação e de ação. Pretende apenas servir a todos aqueles que, em qualquer nível, assumam as responsabilidades do bem comum."

Sua Santidade JOÃO PAULO II





O ESPORTE IMPORTÂNCIA CULTURAL E ECONÔMICA

Carlos Alberto M. Cavalheiro — Ten Cel I Aer

O JOGO

E O ESPORTE

O jogo, como introdutor do esporte é anterior à cultura e esta é fator condicionado à existência da sociedade humana. As sociedades primitivas aproveitavam-se de sua existência como pólo de atração a cultos e ritos sagrados, aos sacrifícios a deuses, às consagrações e aos mistérios.

O esporte, evolução natural dos jogos, ficou valorizado quando mobilizou qualidades sociais e culturais e passou a interessar, além de aos jogadores, à comunidade e à humanidade.

A ambição de ganhar, objetivando-se superioridade e fazer-se jus à forma e ao respeito de seus concidadãos, permite homenagens públicas e, às vezes, o ingresso na História. A supremacia, comprovada com a vitória, gera aplausos e outras manifestações de regozijo e é medida, socialmente, no cotejo universal da cultura.

Aqui se escreve sobre jogos desportivos e não sobre os que dependam da sorte. O esporte depende do corpo

e do espírito, da inteligência e do treinamento, e significa o valor do estágio a que chegaram os países modernos.

Nos dias de hoje, não se pode desligar a nacionalidade dos vitoriosos nos campos, do fato de eles haverem vencido, pois há uma identificação imediata dos atletas com o porventura longínquo, mas sempre presente, país que eles representam.

Tem sido objeto permanente de estudos, por pesquisadores e sociólogos, o que os desportos representam para aqueles que o praticam e para os que vibram e sofrem em função dos resultados alcançados.

Ao adentrar-se a um estádio esportivo, nota-se, de imediato, uma variedade social imensa, tanto em atletas como em espectadores. Gente de todas as camadas sociais, de todas as raças e de todas as idades participam do mesmo espetáculo, une-se ou diverge coletivamente, aplaudindo ou recriminando atletas, também das mais variadas condições.

A união, nessas ocasiões, pode ultrapassar fronteiras desse estádio, tornando-se uma união nacional, se o feito esportivo é conseguido por atletas representando a Nação.

IMPORTÂNCIA

CULTURAL

Os desportos estimulam a propagação de uma cultura popular que, por sua vez, favorece a democratização social. Hoje em dia, na determinação do "status" social e cultural, a capacidade humana arrasa o encadeamento da descendência étnica.

Existe uma interação completa entre desporto e cultura, porque ambos derivam do mesmo tempo vago a ser preenchido, traduzido numa permanente opção das massas, fora das horas de seus árduos trabalhos.

O estado de cultura de cada povo é indicado, também, pelos seus desportos. Numa outra atividade social sobrepõe obstáculos ideológicos, religiosos, étnicos ou lingüísticos com tanta facilidade ou concentra maior número de fatores culturais.

Dizemos isso porque a cultura ainda é, em grande parte do mundo, um privilégio que não é dado a todos. A cultura mais acessível ao povo advém da própria vida desportiva, porque esta invade todas as camadas sociais.

O valor do esporte consiste em elevar o tom, a intensidade da vida, do indivíduo ou do grupo, e considerá-lo no plano da cultura. É evidente, porém, que o esporte não revela todas as suas vantagens, se os que o praticam, por escassez de cultura, não conseguem dignificá-lo.

Não é fácil apontar os atributos psicossociais que aparecem, praticando-se esportes. É consenso geral, entretanto, que predominam os fatores culturais, exaltando o estado de cultura de cada povo, particularmente nas competições entre nações.

O esporte constitui um fator de equilíbrio entre o espírito e o corpo, a paixão e a energia, o indivíduo e a comunidade

O prestígio do esporte, na vida em geral, tem aumentado, no mundo, a cada ano, refletindo-se diretamente na

educação e no dia-a-dia da maioria dos países. Ele exige a educação do instinto, riqueza de espírito e ajuda a diminuir os efeitos da quebra da estabilidade do sistema nervoso. O esporte constitui um fator de equilíbrio entre o espírito e o corpo, a paixão e a energia, o indivíduo e a comunidade.

A importância cultural dos desportos sensibilizou a UNESCO que, a partir de 1952, concretizou sua influência na educação social através de vários estudos, culminados com as Olimpíadas na Finlândia, abrangendo seus aspectos físicos, juntamente com sua projeção cultural, social e artística. Objetivou-se colocar os esportes como fator importante na melhoria dos métodos de trabalho, do desenvolvimento da cultura e da expansão nas relações sociais e internacionais.

Cabe ainda ressaltar que a UNESCO coloca o esporte em plano destacado de seus estudos e trabalhos, considerando que o esporte atinge todas as classes da maioria dos povos e comporta uma infinidade de publicações especializadas.

IMPORTÂNCIA

ECONÔMICA

Toda atividade que preenche uma função social tende a valorizar-se e fazer jus à contrapartida de uma remuneração. A profissionalização de certos esportes não os compromete culturalmente, somente podendo afetar o comportamento individual de um atleta face aos espectadores.

O interesse de um povo em certos ramos desportivos dá, como resultado, espetáculos desportivos profissionais, justificando cobrança de ingressos. A exibição dos atletas fá-los participarem da receita obtida e isto é um fato social que gera efeitos econômicos.

De qualquer modo, não existe vibração menor no atleta profissional, em sua alma, por ocasião de uma competição. Os atletas não permanecem



desinteressados em face do interesse do povo; ao contrário, tentam transformar-se em ídolos das multidões, valorizando-se rentavelmente.

Como meio de comunicação de massa, o esporte é aproveitado violentamente, gerando enormes movimentações de capitais

O Esporte movimenta hoje, no mundo inteiro, uma enorme soma de recursos e uma considerável parte da população gravita, de um modo ou de outro, em seu torno.

Tornou-se uma necessidade da vida cotidiana a prática de um lazer físico, tão necessário no apressado mundo moderno, cada vez exigindo mais do todos nós. Se pensarmos detidamente no assunto, verificaremos que milhares de empresas existem fabricando equipamentos, roupas, variados tipos de calçados, construindo pistas, piscinas, estádios, clubes, ginásios e tudo o mais necessário à prática de atividades esportivas profissionais, amadoras ou simplesmente de lazer.

Como meio de comunicação de massa, ele é aproveitado violentamente, gerando enormes movimentações de capitais.

Em todas as partes do mundo, há milhares de jornais, revistas, livros e outros tipos de publicações especializadas em assuntos esportivos. A maioria dos jornais dedica cerca de 10% da sua matéria aos desportos.

Os anunciantes da imprensa, de modo geral, preferem patrocinar programas esportivos, pois sabem que é muito grande sua audiência. Assim é, por exemplo, de incalculável valor publicitário a transmissão de eventos esportivos pela televisão, gerando lucros às empresas patrocinadoras, que transmitem a imagem de seus produtos para milhões de espectadores, simultaneamente, em vários países.

Como profissão, o Esporte engloba várias atividades, passando por atletas, técnicos, médicos, administradores, etc, já exigindo uma certa especialização própria das profissões atuais.

As Escolas de Educação Física das Universidades colocam no mercado de trabalho, a cada ano, milhares de especialistas tão necessários ao desenvolvimento do setor. Multiplicam-se os Congressos de Técnicos em Educação Física, em Medicina Esportiva, em Administração Esportiva e tantos outros ligados aos esportes, movimentando uma grande parcela da população ligada ao assunto.

Diversos países tiveram sua atenção voltada para a enorme motivação que significa a aposta esportiva. No Brasil, em particular, constitui uma das maiores canalizações governamentais de recursos, efetuadas, semanalmente, através da Loteria Esportiva.

Há um total semanal de apostas em torno de Quatrocentos e Cinquenta Milhões de Cruzeiros; dos quais somente 31,5% são distribuídos aos apostadores. O restante permanece em entidades governamentais, para cumprimento de seus programas, como o Instituto Nacional de Assistência Médica e Previdência Social (10%), Legião Brasileira de Assistência (9%), MOBRAL (6,75%), Imposto de Renda (13,5%), Caixa Econômica Federal

Vinte e três bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros é o total anual de apostas da loteria esportiva

(13,5%) e uma pequena parte para os esportes, entre outros.

Atentando bem para o assunto, há uma drenagem semanal de recursos financeiros de todos os Estados brasileiros para o Governo da União, centralizados pela Caixa Econômica Federal.

É uma das maiores poupanças nacionais, pois o total anual de apostas se eleva a Vinte e Três Bilhões e Quinhentos Milhões de Cruzeiros, poupança essa somente superada pela arrecadação de alguns poucos municípios brasileiros.

Como vimos, é enorme a importância do Esporte como fator econômico e financeiro, na vida do nosso País, canalizando e distribuindo, socialmente, riquezas.

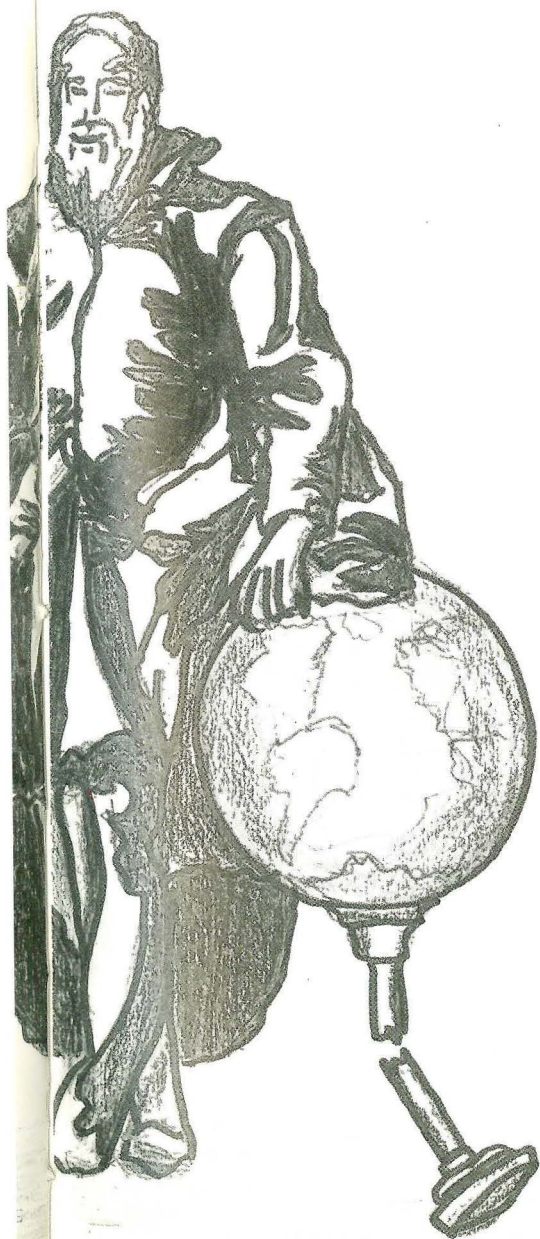


CONTANDO ESTRELAS

De Paula W J



“E COMO JÁ DIZIA GALILEU DA GALILÉIA”...



Galileu, certamente, se reportou, em pensamento, aos textos evangélicos, enquanto a Santa Inquisição (que de santa só possuía o nome) se perdia em considerações a respeito de suas idéias. Tomou um susto, embora já esperasse o veredicto:

— Herege! disseram os sacerdotes, com um misto de austeridade e ódio, paradoxalmente, falando em nome de Deus.



Galileu falou de si para si: “Há mais coisas, entre o céu e a Terra, do que supõe a sua vã filosofia.” Na verdade, Galileu não propriamente falou, ele parafraseou a Bíblia.

As vãs filosofias a que se referia Galileu Galilei — pintor, escultor, músico, matemático, físico, astrônomo, filósofo e grande gozador nascido no mês de fevereiro de 1564, em Pisa — eram, justamente, as teses de Aristóteles, tomadas pelos sacerdotes católicos como a Ciência-Religião ou Religião-Ciência, da época.

O que fica patente, quando se estuda a vida do astrônomo de Pisa, é sua luta para derrubar as teorias que não pudessem ser comprovadas na prática, ou que não tivessem o respaldo da razão. Um outro aspecto pode-se ressaltar de sua existência: o pa-



CONTANDO ESTRELAS

tente e histórico desrespeito, mantido por determinados grupos, em relação aos verdadeiros cientistas, pesquisadores honestos e técnicos altamente especializados; enfim, o desrespeito aos homens que dedicaram, com uma dose invulgar de amor e estoicismo, parte do seu precioso tempo numa atividade, em prol da Humanidade.

Ao longo de sua vida, Galileu enfrentou várias crises, quase todas decorrentes do seu espírito criador...

Ao longo de sua vida, Galileu enfrentou várias crises, quase todas decorrentes do seu espírito criador... criador de inventos e de casos. Criou, entre outras coisas, a Dinâmica — a ciência do movimento — e o termômetro. No entanto, nos maiores casos criados, sua culpa deve ser repartida com os holandeses James Alkamaar, Zacharias Jansen e Hans Lyppershey. Esses três senhores, em 1608, resolveram inventar o telescópio. Quis a História agravar a culpa de Lyppershey, dando-o como o mais provável inventor.

Se não fosse o telescópio (que, na verdade, estava muito mais para luneta), Galileu não teria descoberto os principais satélites de Júpiter, os anéis de Saturno, as fases de Vênus e as manchas solares.

Para se ter uma idéia de como o engenho, aperfeiçoado pelo próprio Galileu, era limitado (embora fosse o maior avanço para a época), basta dizer que ele não conseguiu divisar os anéis de Saturno; apenas, umas listas esbranquiçadas que ele denominou de Apêndices. E a descoberta desses Apêndices lhes causaram mais sofrimento do que se ele, em sua existência de setenta e oito anos, tivesse padecido de apendicite.

Mas Galileu nasceu para derrubar circos e coretos (ou pra bagunçar o coreto, como diriam os mais irreverentes). Quando ainda estudante, pôs por terra toda a teoria de Mecânica ensinada na Universidade de Pisa. Provou, experimentalmente, que os corpos caem com a mesma velocidade, exceto os muito leves, cuja queda é afetada pela resistência do ar. E se deu bem, porque foi nomeado professor. E seu deu mal, porque teve contra si professores (que não tinham muita paciência para estudar tudo de novo) e alunos que já haviam passado de ano. É evidente que a turma da segunda época pouco se importou com o fato. Nesse clima de guerra, quase foi expulso da Universidade. Todavia, o sábio Galileu não se emendou. Era realmente sábio, só que não era político e nada entendia de Relações Humanas, Comunicação Social, Jeitinho Brasileiro e ciências congêneres. Desagradou um poderoso cidadão de sua cidade natal que inventara uma engenhoca destinada a dragar o porto de Leorne, dizendo que a máquina não era uma DRAGA, era uma DROGA. Final: teve de fugir para Florença.

A lua não é feita de queijo suíço!

Depois desse episódio, o irrequeto espírito do astrônomo resolveu denunciar:

— A Lua não é feita de queijo suíço!

Até aí, ninguém se importou com a afirmação, pois se acreditava, naqueles tempos, que o nosso satélite fosse redondinho e liso qual a careca do Kojac ou uma bola de bilhar (o que dá na mesma). O pessoal se enfureceu quando ele disse que a superfície da Lua era "rugosa, cheia de montanhas e planuras".

Galileu, não satisfeito, abriu o Universo para novos planetas no Sistema Solar, o que desagradou pro-

fundamente os cientistas. Um desses cientistas o refutou de forma cabalística:

"Só há sete aberturas no rosto: dois olhos, duas orelhas, duas narinas e a boca; só há sete metais e sete dias, logo não pode haver mais de sete planetas". (Isto eram os cientistas da época!).

Em vista da incredulidade dos homens da ciência, Galileu teve de permitir a eles uma voltinha no seu telescópio, como quem empresta um carro novinho só para provar que é bom e confortável ou econômico. Nessa oportunidade, principia a incomodar, mais seriamente, os religiosos-cientistas (ou cientistas-religiosos) que começaram a pressioná-lo, não se dando por vencidos, apesar das evidências visuais.

"Perfeitamente — diziam eles — mas desde que não podem ser observados à simples vista, não exercem nenhuma influência no mundo e são inúteis, é como se não existissem."

E não existiram mesmo, malgrado a fama de Galileu se alastrar e ele se transformar numa espécie de Carlos Imperial do "show-business" renas-



CONTANDO ESTRELAS

Nunca mais direi que a Terra se move em torno do Sol; nunca mais!

centista. Era convidado a apresentar-se em tudo quanto era lugar, por ser uma figura polêmica, para ser vaiado. E essa foi a razão do seu sucesso. Aproveitou-se da fama para fazer um razoável pé-de-meia, cobrando cachê, o que possibilitou a continuidade de suas pesquisas.

Galileu escreveu um livro defendendo as idéias heliocêntricas de Copérnico, a exemplo do que fizera, pouco antes, Giordano Bruno. Tal como Giordano, também foi ameaçado pela Igreja. Insistindo em suas pregações de que a Terra girava em torno do Sol e que esta estrela (outro sacrilégio) possuía um movimento de rotação (descobriu, analisando o desloca-

mento das manchas solares), acabou preso e torturado.

Depois que ele declarou aos quatro cantos! "Nunca mais direi que a Terra se move em torno do Sol; nunca mais!" libertaram-no.

De certa forma, angustiado porque não ficava bem, na idade em que estava, continuar criando casos, dedicou-se a escrever obras sem maiores pretensões, até que seus olhos foram tomados por uma cegueira, deficiência que o acompanharia até o fim dos seus dias.

Morto Galileu, mais viva se tornou a chama da sua irreverência; mais forte repercutiram, nas mentes dos homens, seus ensinamentos; e a força sarcástica e irônica da sua personalidade de gênio se espalhou pelos quadrantes do globo, pois mesmo ao dizer que nunca maisalaria sobre o movimento da Terra em redor do Sol, no seu breve sorriso se evidenciava uma frase muda:

— Não digo mais, já o disse suficientemente.

No ano em curso, no limiar da nova era que se anuncia com a chega-

da do século XXI, a Igreja reparou uma das maiores dívidas para com a Humanidade e perdoou Galileu pelas verdades que ele disse.



Atenção sócio da CAPEMI: VEJA COMO SEU DINHEIRO ESTÁ SENDO VALORIZADO

Já está sendo efetuada a **atualização de benefícios** de 1980.

Eis alguns aspectos novos introduzidos no plano de atualização deste ano:

NÃO EXISTE PRAZO DE CARÊNCIA TÉCNICA — o novo valor do benefício poderá ser legado após o pagamento da primeira mensalidade atualizada.

NÃO HÁ LIMITE DE IDADE — poderão atualizar todos os sócios, independentemente da idade atual.

NÃO HÁ MUDANÇA DE FAIXA ETÁRIA — os sócios permanecem na faixa atual.

Capemi
o mundo bom

A atualização de benefícios está prevista no artigo 22 da Lei 6 435 e no artigo 30 do Decreto 81.402.

VENHA VER DAQUI DE CIMA

A Taba coloca a Amazônia a seus pés.

Não há quem permaneça impassível ao fascínio da natureza. Viajar pela Amazônia é a melhor maneira de experimentar essa apaixonante sensação de liberdade.

A bordo de um avião da **Taba**, você vai se sentir capaz de envolver com os braços a floresta inteira e desvendar todos os seus mistérios.

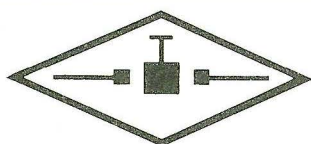
A **Taba** existe para que você perceba toda essa obra-prima que é a criação: os 4.326.243 Km² da Amazônia.

Operando com o mais moderno avião do mundo, na categoria de vôos regionais — o **Bandeirante EMB-110** — a **Taba** continua vencendo o desafio de reduzir o espaço amazônico, integrando mais de 50 municípios do **Amazonas, Pará, Mato Grosso do Norte, Acre e Rondônia.**

Em toda essa grandeza reside a responsabilidade de uma companhia aérea que atua em mais da metade do território brasileiro, com uma frequência de vôo adequada às reais necessidades da população do norte do país.

Em viagem de passeio ou negócios, só existe uma companhia que vai colocar a Amazônia a seus pés, fazer de você o mais novo desbravador da floresta: a **Taba**.

Você precisa conhecer esta obra-prima. Mais do que isso: pelas asas da **Taba**, você vai fazer parte dela.



TABA

TRANSPORTES AÉREOS REGIONAIS
DA BACIA AMAZÔNICA S.A.



PRIMA ESTA OBRA-PRIMA.



UNIVERSIDADE

DE SÃO PAULO

INSTITUTO DE ECONOMIA

DE SÃO PAULO

ESQUOTA

ADMINISTRACAO

POS-GRADUACAO

DE ECONOMIA

DE ECONOMIA

DE ECONOMIA

DE ECONOMIA

HOSPITAL DE FORÇA AÉREA DO GALEÃO

TECNOLOGIA — HUMANIZAÇÃO

(Tudo isso só foi conseguido graças ao idealismo dos homens da comissão de construção deste hospital, representada na figura do Brig Engenheiro Enio Russo.
Palavras do Diretor do HFAGL)



Cel Médico Dr Milton Segala Pauletto

O PROJETO

O Hospital, situado na área militar do Galeão, no Rio de Janeiro, destina-se ao atendimento de Quarto Escalão. Em outras palavras, trata-se de uma organização programada para as atividades mais complexas do setor de Saúde, juntamente com o Hospital Central da Aeronáutica.

Possui, aproximadamente, 22750 m² de área construída, utilizando concepções arquitetônicas e de Engenharia Civil que o classificaram como um desenvolvimento horizontal de alta funcionalidade. Isto quer dizer que foram dadas preferências aos pavimentos de pouca estatura vertical, evitando-se assim os embaraços causados por elevadores e escadarias.

As atividades básicas estão agrupadas em 3 blocos interligados funcionalmente, distribuídos como se segue:

- Bloco A — Ambulatório/ Administração
- Bloco B — Centro Cirúrgico/Radiologia/Laboratórios/Emergência
- Bloco C — Hospitalização/Serviços Gerais

A hospitalização consta de uma Unidade de Tratamento Intensivo (UTI), com 18 leitos, 104 apartamentos com capacidade para 2 ou 3 leitos (de acordo com a necessidade) e 4 enfermarias, cada qual podendo ter 4 ou 6 leitos.

Constituído de estrutura de concreto modulado a cada 3,60 m, seu sistema construtivo permite a existência de áreas livres intercaladas em qualquer trecho da construção, destinadas a jardins internos, iluminação, ventilação ou expansão de setores específicos. As grandes expansões ou acréscimos far-se-ão para frente e nas laterais.

ASPECTOS FUNCIONAIS

Toda a circulação é efetuada através de 4 grandes corredores principais, denominados EIXOS.

São eles: ADMINISTRATIVOS, PÚBLICO, DOS SERVIÇOS E TRANSVERSAL, interligados por corredores internos, bloqueados em pontos estratégicos.

O paciente atinge o EIXO PÚBLICO a pé ou de carro, tendo liberdade de circulação por esse Eixo. Ingressa no saguão de recepção, onde efetua seu registro e, em seguida, aguarda na sala de espera. Após ser atendido num dos consultórios de triagem médica, é encaminhado à clínica especializada correspondente.

Eventualmente, o paciente de triagem pode ser encaminhado diretamente à Internação, à Cirurgia ou aos Departamentos de diagnósticos, utilizando-se da Circulação Interna.

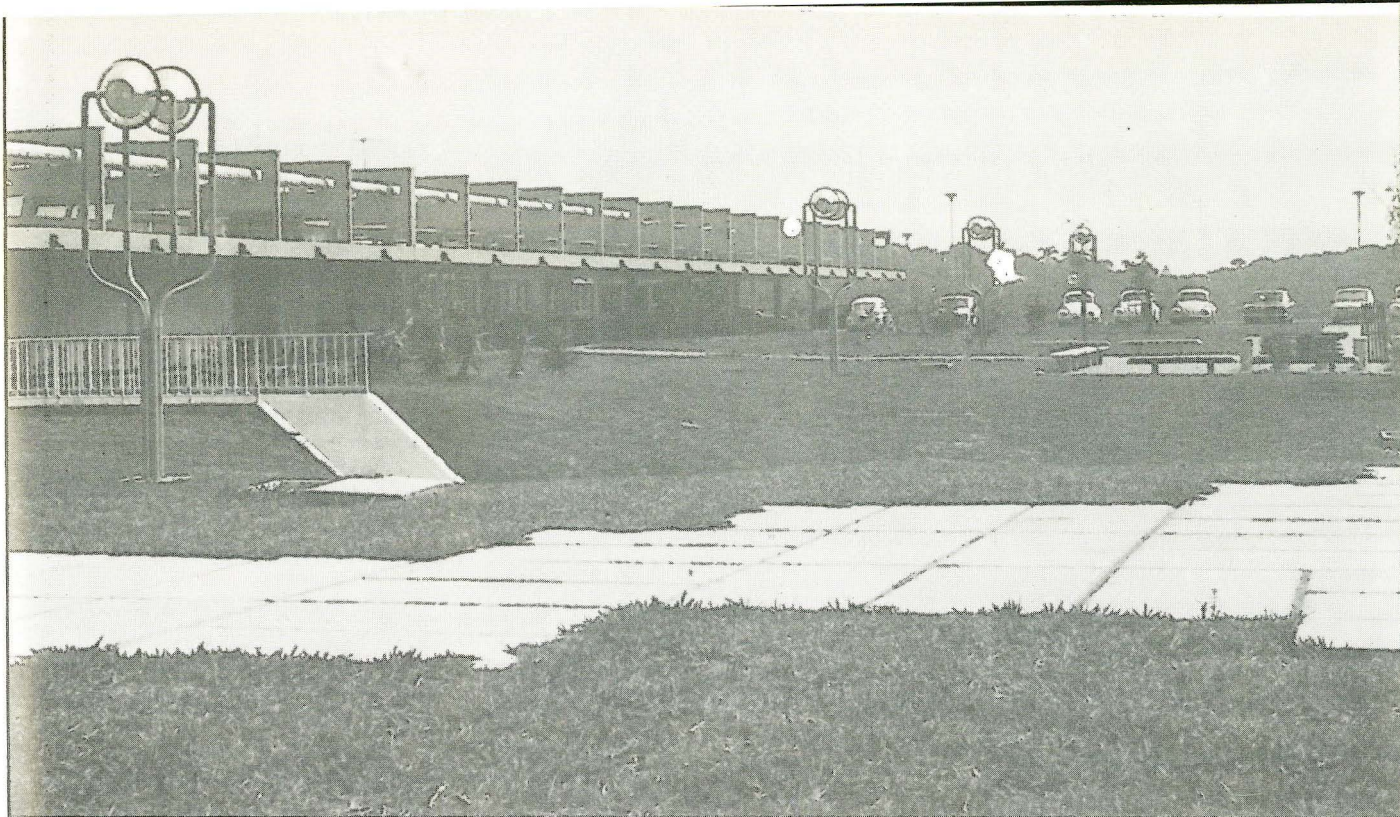
O Pronto-Socorro está posicionado para permitir atendimento de pacientes externos e internos, podendo os primeiros serem trazidos por ambulância ou helicóptero.

O Hospital foi pautado dentro dos princípios da assistência progressiva: os pacientes graves e agudos são acolhidos pela Unidade de Terapia Intensiva; os pré-convalescentes e convalescentes, nas Unidades de Internação; e os passíveis de completar o tratamento como pacientes externos, no Ambulatório e na sua residência, sob o sistema de assistência domiciliar.

Os componentes da Administração, pela sua disposição, permitem atendimento dos funcionários (médicos, enfermeiras, escrivães, etc) pelo Eixo Administrativo, cujo acesso é controlado pela Portaria, através de trinco elétrico.

Para documentação de casos clínicos julgados de interesse, o Hospital conta com um Departamento de Documentação Científica, no pavimento superior do Ambulatório.

As dependências destinadas a estudo e pesquisa, nesse mesmo pavimento, são franqueadas tanto ao pessoal do Hospital, através de escada interna, como ao público, através de vestíbulo e escada social próprios. Ainda nesse pavimento, localizam-se o escritório destinado à educação sanitária e as dependências que integram a Unidade de Conforto, destinada aos plantonistas do Hospital.



Dispõe, ainda, o Hospital de um sistema de circulação privativa para o público e pacientes externos, e outra separada e exclusiva, para o pessoal interno: médicos, enfermeiros, escriturários, técnicos e pacientes internos. O sistema encontra-se projetado para impossibilitar a invasão das áreas internas pelo público, sem a necessidade do concurso de porteiros.

O acesso do público para visitas a pacientes da Internação é feito inicialmente pelo Eixo Público e, após passar pela rampa, atinge a galeria perimetral no pavimento intermediário do prédio da Internação.

A galeria dispõe de escadas que conduzem aos pavimentos superior e inferior; tal disposição permite aos visitantes atingirem o local desejado, sem fazer do corredor da Unidade de Internação uma passagem obrigatória, evitando-se, portanto, as conseqüentes desvantagens (ruído, contaminação, etc).

No pavimento intermediário do prédio da Internação, localizam-se, além das canalizações que correm livre e prontamente acessíveis ao pessoal da manutenção, os serviços de apoio às Unidades de Internação: serviços de administração, lactário, berçário patológico e de prematuros e suspeitos, copa, central de lavagem, desinfecção e arranjo de camas, central de limpeza, etc. Graças à supressão de tais



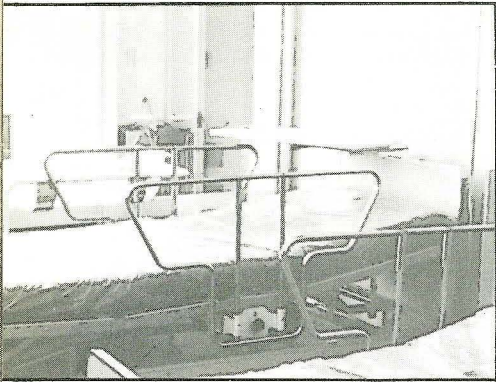
Vista parcial dos jardins do novo Hospital

serviços nos pavimentos de internação, foi possível obter grande compactação (densidade linear acima de 1,3 leitos/metro de corredor) e contiguidade física e funcional dos quartos.

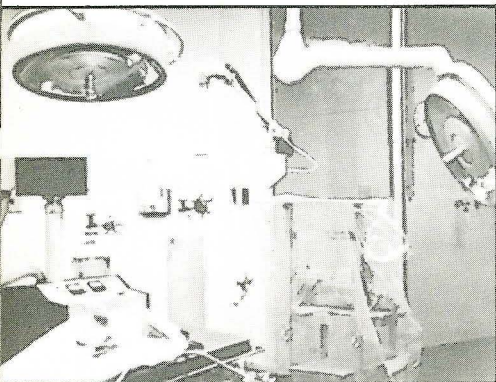
A assistência de enfermagem é dada através de postos descentralizados (um Postinho para cada conjunto de 8 apartamentos).

À Equipe de Enfermagem são reservadas apenas as tarefas específicas de enfermagem; a unidade de Apoio alivia-a daquelas tarefas corriqueiras, que habitualmente costumam sobrecarregá-las, como as relacionadas com administração, roupa, farmácia e outros suprimentos.

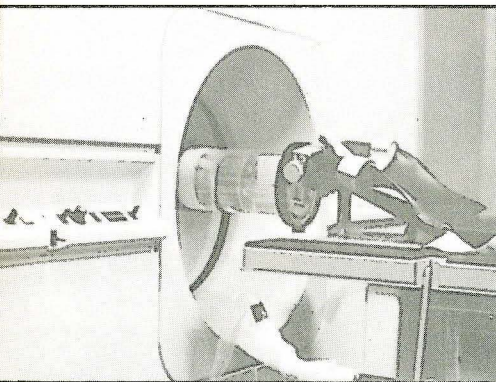
Para facilitar a comunicação



Tipo de leitos "Baumer"



Equipamento de cirurgia Laser CO₂



Tomógrafo computadorizado

entre Enfermagem e Unidade de Apoio, o projeto previu, além de monta-cargas, tubos de 20 cm de diâmetro para cada Posto, por onde podem ser remetidos pequenos volumes.

Um aspecto peculiar do Hospital é a disposição dos recém-nascidos normais num Berçário que se distribui junto à face externa dos quartos. Uma divisória envidraçada é interposta entre a mãe e o recém-nascido, o qual, acomodado em berço com rodízios, é facilmente trazido para junto da mãe, com vantagens de natureza prática e psicológica.

A flexibilidade apresentada pela Unidade de Internação enseja à Maternidade, e conseqüentemente ao Berçário, a possibilidade de expansão ou diminuição, de acordo com a demanda.

Outra flexibilidade é dada pelas diversas opções de uso do apartamento: dois leitos com berçário; dois leitos com terraço envidraçado; um leito e mais um divã para acompanhantes; enfermaria de três leitos, com a remoção da divisória e conseqüente incorporação do terraço reservado aos visitantes, os quais se comunicam com os pacientes através da divisória de vidro. Cada paciente tem, junto ao seu leito, uma "Cabeceira eletrônica", sobre rodízios, com as seguintes possibilidades:

- ligação do televisor fronteiro;
- chamada de enfermeira;
- música ambiente;
- tomada para telefone externo;
- tomadas elétricas;
- luz de vigília sob o móvel;
- interruptores para 2 focos de luz fixados à "cabeceira móvel"
- modulador de intensidade de luz;
- pontos de oxigênio e de aspiração.

O sanitário também apresenta modernas características; assim, sua porta possui dobradiças de pinos que permitem a retirada da folha da porta pelo lado externo, para o caso de pacientes caídos em seu interior; banhos de assento em bacia de aço inoxidável encaixada no vaso sanitário; barras "segura-

pessoa" horizontal e vertical, para servir de apoio ao paciente que se serve do vaso.

Como medida higiênica e prática, são comandados por dispositivos acionados pelo pé: a válvula fluxível da bacia, o chuveirinho lava-comadre, o jato de água do lavatório, o interruptor de luz e o botão de alarme.

Com o intuito de prevenir choque elétrico nos pacientes, todos os equipamentos e mobiliários metálicos são ligados à terra.

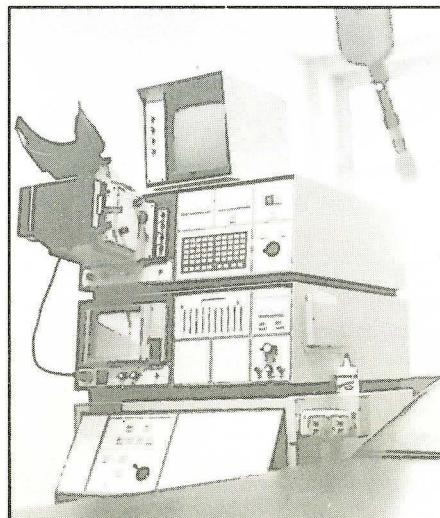
Foi previsto sistema de ar condicionado central, com controle individual por ambiente, na maior parte das dependências do Hospital.

Os Centros Cirúrgico e Obstétrico, a Unidade de Terapia Intensiva e os apartamentos foram providos de filtros absolutos, pressão positiva, umidade e temperaturas controladas, etc., para assegurar a assepsia desejada.

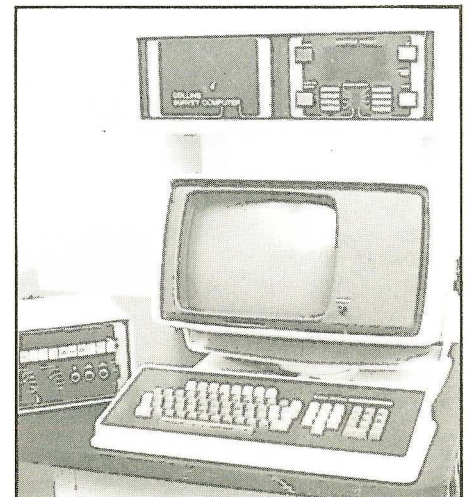
A cozinha apresenta, entre outras comodidades, parte do piso gradeado para facilitar a limpeza e a secagem da superfície; lixo frigorificado para assegurar boas condições de higiene; pias, balcões, fogões, etc., sobre-rodízios; renovação permanente do ar e amenização do calor ambiente por meio de insuflamento mecânico de ar.

Na seção de roupa suja da Lavanderia, a pressão negativa é assegurada por exaustão do ar contaminado.

As máquinas de lavar são dota-



Equipamento de Ultra-Sonografia



Computador "Collins" de Fisiologia Respiratória

das de porta dupla, uma para carga de roupa suja, e outra para retirada de roupa limpa.

As subestações elétricas contam com geradores de emergência, ligados a circuitos próprios. Entretanto, estes geradores dificilmente serão acionados, pois o Hospital foi dotado de dupla alimentação.

A U.T.I. (Unidade de Terapia Intensiva) caracteriza-se pela disposição dos 18 (dezoito) leitos que a integram, em torno de 2 (dois) postos centrais de enfermagem, monitorizados.

Os leitos da U.T.I. estão assim divididos: 8 (oito) para terapia intensiva, 8 (oito) para terapia semi-intensiva e 2 (dois) para o rim artificial.

O conjunto forma uma unidade fechada, na qual o ingresso se faz por passagens obrigatórias através de Vestiários, tanto para os familiares visitantes, como para os próprios médicos, enfermeiras e demais funcionários.

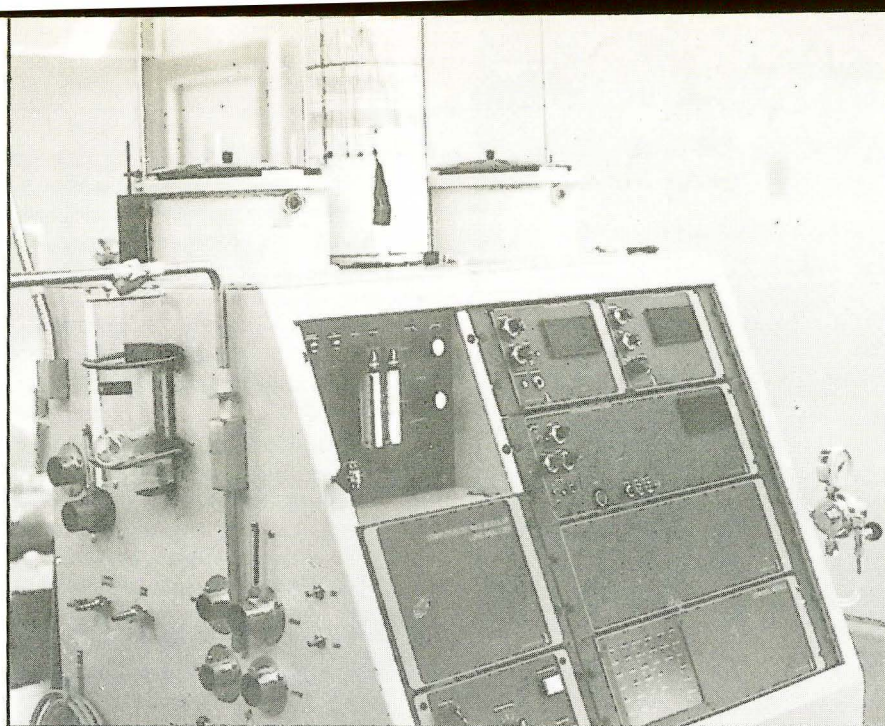
Os Acessos e Vestiários são controlados. Essas medidas restritivas, a par do sistema de ar condicionado e outros recursos empregados, asseguram o desejado nível de assepsia ao ambiente.

A interligação do prédio térreo com o da Internação se faz por meio de 3 conjuntos de rampas, sendo que o conjunto central de rampas (que será o mais solicitado) foi provido do sistema motorizado de arraste de camas, carros, etc.

O embasamento do prédio de Internação foi destinado à galeria eletromecânica, onde estão situados os equipamentos de ar-condicionado do bloco de internação, as casas de máquinas dos 9 (nove) monta-cargas e a central de água potável gelada.

O conjunto é entremeado de diversos jardins internos, de tamanhos variados, alguns dos quais se destinam a atender futuras necessidades de expansão de setores contíguos.

Coerentes com o esquema viário, os estacionamentos foram localizados em áreas próximas aos pontos a que se destinam: estacionamento do Corpo da Guarda, do pessoal e do público, com capa-



Equipamento "Collins" para Fisiologia Respiratória

cidade para mais de 1.200 automóveis.

O conjunto de áreas externas ao Hospital e completado por amplos jardins, redes de escoamento de águas pluviais e sistema de esgotos sanitários.

O AVANÇO TECNOLÓGICO

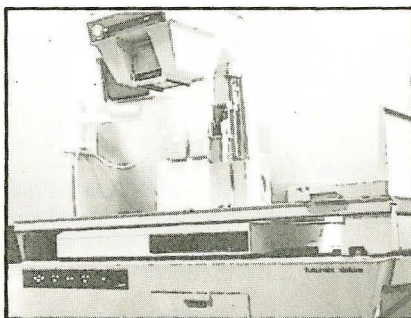
O Hospital foi dimensionado para atender a todas as especialidades Médicas e Clínicas, predominantemente as de Cirurgia Torácica e Córdio-Vascular, Neurocirurgia Plástica reparadora, Microcirurgia e Trauma-Ortopedia.

Basicamente sua estrutura organizacional se compõe de quatro departamentos: Médico, Paramédico (enfermagem, farmácia, arquivo médico-estatístico, etc), Ensino e Pesquisa (aperfeiçoamento e formação de pessoal), Apoio (Inten-

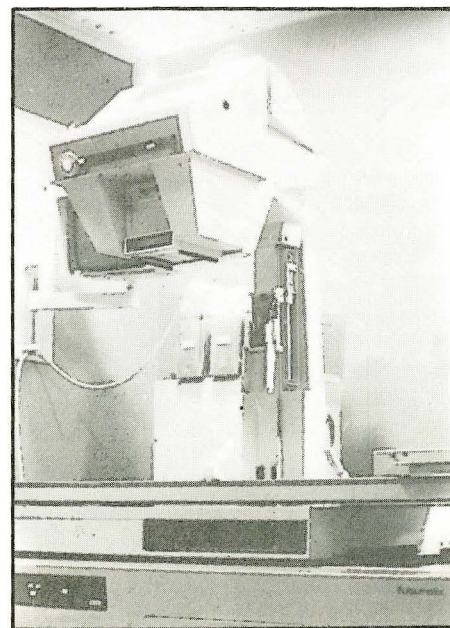
dência e Infra-estrutura). Tem capacidade para 300 leitos, devendo operar em regime normal com cerca de 240.

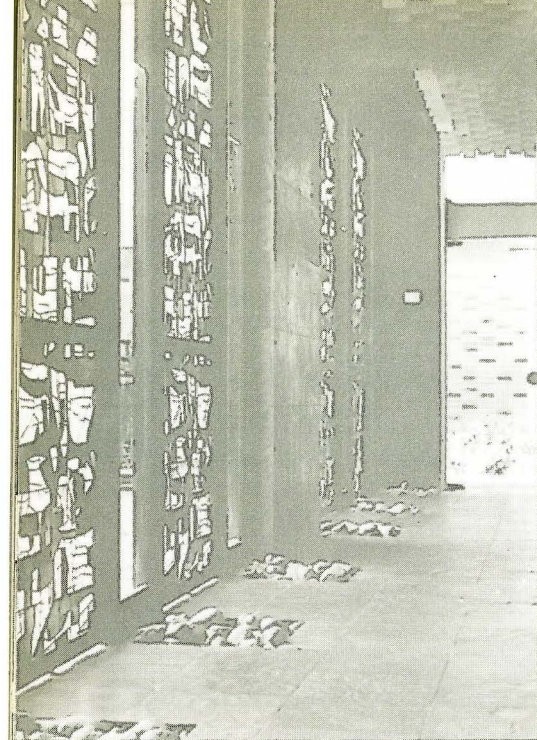
Dotado do mais moderno equipamento médico-eletrônico, utiliza uma série de dispositivos encontrados em apenas três ou quatro outros hospitais na América Latina. Entre esses dispositivos cabe citar:

— Tomógrafo, para radiografia de corpo inteiro em vários planos. Permite radiografar milimetricamente o corpo humano, determinando diagnóstico precocíssimo de inúmeras lesões. Está acoplado a um dos três computadores do hospital.



Detalhes do Aparelho de RX "Futuralix" já instalado

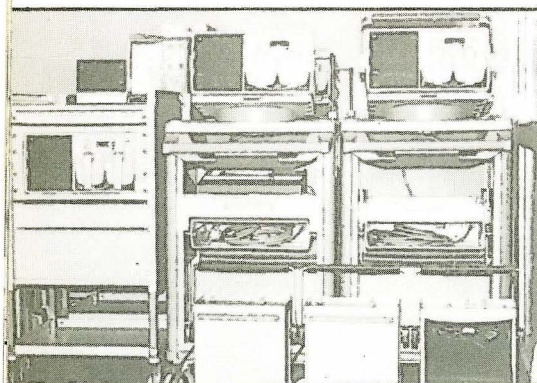




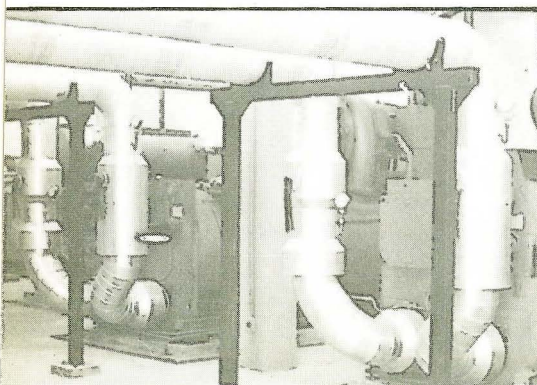
Vitrail da Capela Ecumênica

— Cine-ângio-coronário-cardiógrafo, que permite acompanhamentos, em vídeo, de todos os problemas das coronárias e cardiopatias.

— U.T.I. (Unidade de Tratamento Intensivo), controlada por



Conjunto de desfibriladores da Unid. Terapêutica Intensiva



Detalhe da Central de Ar Condicionado

computador, assegurando acompanhamento do estado do paciente

através de monitores. Permite, entre outras coisas, que se possa saber como se encontrava o paciente há 4 horas atrás, no que diz respeito a seus sinais vitais. Os desvios que o paciente possa apresentar são, de imediato, acusados, no tape e graficamente acompanhados das correções que se fizerem necessárias.

— Salas de Cirurgia Monitorizadas. Nas salas de cirurgia há material para trauma-ortopedia e mais todo o instrumental necessário para cirurgia cardíaca com o coração parado e aberto. Em salas especiais, encontram-se os equipamentos para cirurgia a LAZER-COZ, sendo sua utilização pioneira em toda a América Latina. As demais salas de cirurgia foram concebidas a fim de possibilitar seu múltiplo emprego.

— Ultra-sonógrafo para apoio à ginecologia e obstetrícia. Este equipamento é empregado em várias partes do mundo, não apenas nas especialidades mencionadas, mas também na detecção de tumores.

— Senógrafos e Termógrafos para auxílio nos diagnósticos das patologias mamárias (doenças nos seios). O Termógrafo transforma as diferenças calóricas dos diversos estados do tecido mamário (Células perfeitas, com tumores, etc) em impressões gráficas a cores.

— O Setor de Odontologia possui sete gabinetes moderníssimos, com sala de prótese e disponibilidade para formação de pessoal. O setor está capacitado também a obter radiografias panorâmicas da boca e face, em cores e em preto e branco.

A HUMANIZAÇÃO

O aspecto de humanização do hospital parece ter sido a tônica em seu projeto. Assim ficou previsto que os pacientes externos tenham acesso às entradas do Hospital, em nível, sem a presença de escadarias ou degraus, o que se torna importante, sobretudo para pacientes debilitados, idosos e gestantes.

As marquises protegem do sol, da chuva e do calor, tanto os paci-

entes e visitantes, que chegam ao Hospital, como os que dele partem. O mesmo com relação ao Pronto-Socorro, Velório, carga e descarga no Almoxarifado, etc.

Através de circulação diferenciada, pacientes e visitantes são poupados de cruzamentos desagradáveis (lixo, roupa suja, etc.) ou impressionantes (acidentados, fêretros).

O próprio pessoal do Hospital se beneficia dessa característica.

O acesso de médicos, enfermeiras, técnicos e demais funcionários se faz por entrada independente, fora da vista do público. Toda a movimentação de suprimentos e pessoal, em todo o Hospital, é feita sem ser presenciada pelo público externo.

Os pacientes internos podem atingir os departamentos do Hospital (Raio-X, Laboratório, Medicina Física, Centro-Cirúrgico e Obstétrico, etc) a pé, de muletas, de pijama, em cama ou cadeira de rodas, sem ser objeto de curiosidade externa.

Para maior conforto físico e espiritual de todos, o Hospital possui Capela, Cantina, Cabina Telefônica, Música Ambiente apropriada. A capela faz as vezes de "Meditation Room" e Salão Nobre.

Crianças pequenas têm à sua disposição, junto ao vestíbulo principal do Ambulatório, instalações sanitárias com aparelhos de adequada altura.

Os chuveiros e bacias de sanitários utilizados por pacientes são providos de barras de apoio ("segura-pessoa").

Diversas instalações de tipo especial foram adotadas, objetivando amenizar o trabalho hospitalar: sistema de intercomunicadores, rampa motorizada, e outros.

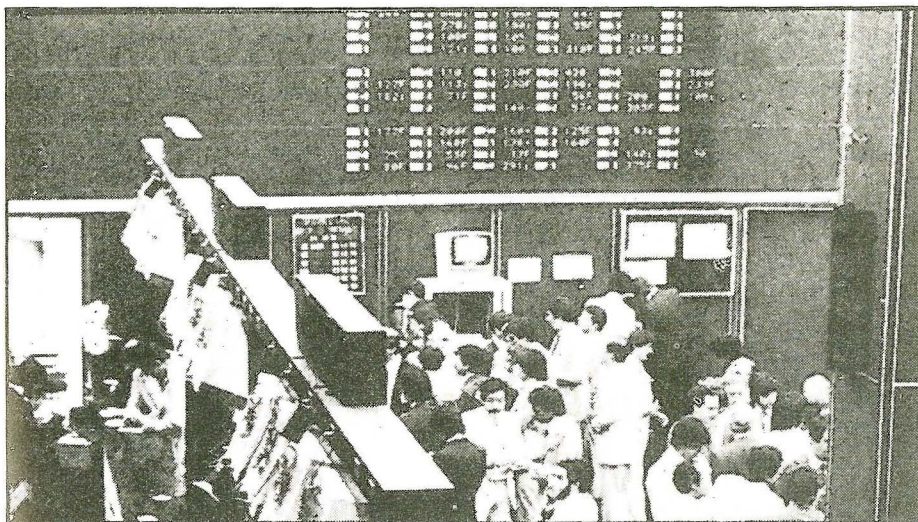
Disposição do Berçário "em fila", ao longo dos quartos, possibilitando observação direta e ininterrupta das mães, através de separação envidraçada, com consequente conforto psicológico daquelas.

Criação de locais de lazer ou recreação, permitindo repouso e bem-estar físico e mental (vista para o mar, solarium, play-ground, jardins internos e externos, espelhos d'água, etc.).

OS INSTRUMENTOS DA POLITICA ECONÔMICA

Extraído de Palestra proferida na Escola Superior de Guerra, em 15.7.1980.

Carlos Geraldo Langoni*



A ESTRATÉGIA GLOBAL

A economia brasileira vive, atualmente, uma importante fase de ajustamento a uma nova realidade, cujos contornos estão sendo definidos, em parte, por fatores externos, sintetizados pelo aprofundamento da crise do petróleo e, em parte, pelas mudanças internas, associadas ao processo de abertura política.

Nesta trajetória de ajustamento, o momento presente é de marcante desequilíbrio: desequilíbrio **interno**, caracterizado pela inflação; desequilíbrio **externo**, pelos "déficits" do balanço de pagamentos. A esses desequilíbrios econômicos conjunturais deve-se adicionar a herança histórica de agudos desequilíbrios sociais caracterizados pelas desigualdades regionais e pessoais de renda.

É neste contexto que tem de ser compreendida e analisada a estratégia de política adotada pelo Governo do Presidente João Figueiredo. A opção fundamental é pelo gradualismo, evitando-se alternativas traumáticas que possam comprometer, ainda que transitoriamente, a capacidade de crescimento e de geração de emprego da economia. Na situação brasileira atual, gradualismo não é um capricho dos administradores públicos. É, na realidade, a contrapartida lógica das restrições sociais e políticas, em que têm de ser implementados o combate à inflação e o controle do "déficit" externo.

* CARGOS E FUNÇÕES ATUAIS

- Presidente do Banco Central do Brasil
- Membro do Conselho Monetário Nacional
- Membro do Conselho Nacional de Comércio Exterior (CONCEX)
- Representante do Brasil, na qualidade de Governador Suplente, junto ao Fundo Monetário Internacional (FMI)
- Representante do Brasil, na qualidade de Governador Suplente no Conselho de Governadores do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)
- Representante do Brasil, na qualidade de Governador Suplente, no Conselho de Governadores do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD)
- Representante do Brasil, na qualidade de Governador Suplente, na Assembléia de Governadores do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
- Representante do Brasil, na qualidade de Governador Suplente, no Conselho de Governadores do Fundo Africano de Desenvolvimento.

É também essencial compreender que, apesar do impacto imediato desses desequilíbrios, sentido por toda a sociedade e que alimenta a "histeria do curto prazo", a natureza dos problemas brasileiros extrapola a dimensão estritamente conjuntural. Ou seja: é essencial que a política econômica estabeleça um elo lógico entre o **curto** e o **longo** prazos, entre a simples correção de rota e as alterações mais profundas no próprio caminho a ser perseguido.

Esta interrelação entre conjuntura e estrutura é definida pelas características da "crise" do petróleo, pela natureza e dimensão do setor público e pela condicionante social.

A crise do petróleo não pode mais ser corretamente denominada de "choque", cujo sentido é normalmente episódico ou espasmódico. Na realidade, a manipulação do preço do petróleo e a criação de condições artificiais de oferta pelo cartel da OPEP é um processo contínuo e permanente, e o que se pode antecipar é uma sucessão de choques que procuram assegurar a elevação, em termos reais, do valor do petróleo, e cujo "timing" depende relativamente mais de fatores políticos do que de condições econômicas. Nestas condições, o processo de ajustamento da economia a esta componente exógena não pode restringir-se ao controle puro e simples do valor importado através do desestímulo ao consumo dos derivados do petróleo. A resposta definitiva está na simultânea diversificação interna das fontes de energia, em que a segurança de suprimento se sobrepõe aos cálculos convencionais de rentabilidade baseados em custos e preços correntes, seguidamente obsoletos, face à rapidez e intensidade das mudanças nas condições externas.

Por outro lado, fica cada vez mais notório que a face doméstica dos desequilíbrios da economia brasileira é fortemente afetada pela excessiva dimensão do Estado. O "déficit" público, definido num sentido lato (hoje da ordem de 5% do PIB) — para incluir não só o Governo Federal, mas o universo cada vez mais extenso das empresas públicas — é, sem dúvida, o principal fator de alimentação do

processo inflacionário. O peso do setor público é também crítico para os desequilíbrios externos, participando com cerca de 30% do total das importações (exceto petróleo e trigo). Dada a capacidade endógena de crescimento do setor público a partir da base já estabelecida, função da privilegiada combinação de recursos e poder, o sucesso de qualquer estratégia econômica nas condições brasileiras atuais depende da capacidade efetiva demonstrada pelo Governo em controlar o Estado. O problema transcende a simples elaboração e acompanhamento de orçamentos, sejam eles fiscais sejam monetários. O que está de fato em jogo é a redefinição mais ampla e profunda do papel do Estado na economia brasileira.

A condicionante social, pela sua essência, não somente impõe restrições à forma e ao ritmo da ação conjuntural, como também exige desdobramentos mais profundos. Ampliar o conteúdo social do processo de desenvolvimento sem alterar o ritmo de crescimento pressupõe, antes de mais nada, a revisão de prioridades e a paralela realocação de recursos. Crescimento com distribuição será viabilizado na medida em que se persiga uma estratégia relativamente mais equilibrada de expansão setorial e que se possam liberar e realocar recursos atualmente comprometidos com extensos programas de subsídios e incentivos fiscais de duvidosa eficácia econômica. É fácil notar que há uma óbvia interação entre a transmutação do Estado e esse objetivo social. Em essência, o que se propõe é que o Estado, na economia brasileira, volte às suas raízes de agente social e promotor do desenvolvimento, que foram, ao longo do tempo, relegadas a um segundo plano pelo modismo do Estado-empresário.

É este o pano de fundo a partir do qual se desenha a estratégia governamental centrada na ênfase atribuída à agricultura, exportação e diversificação de energia.

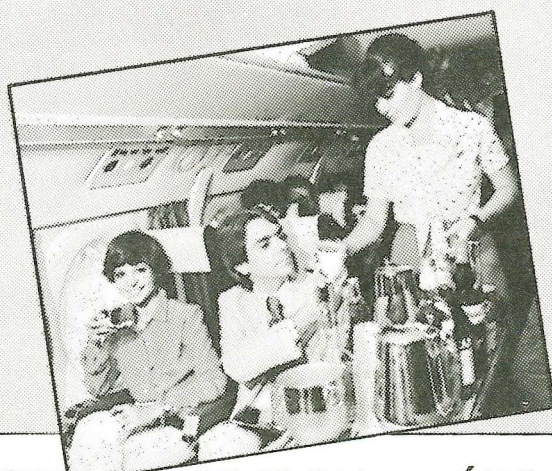
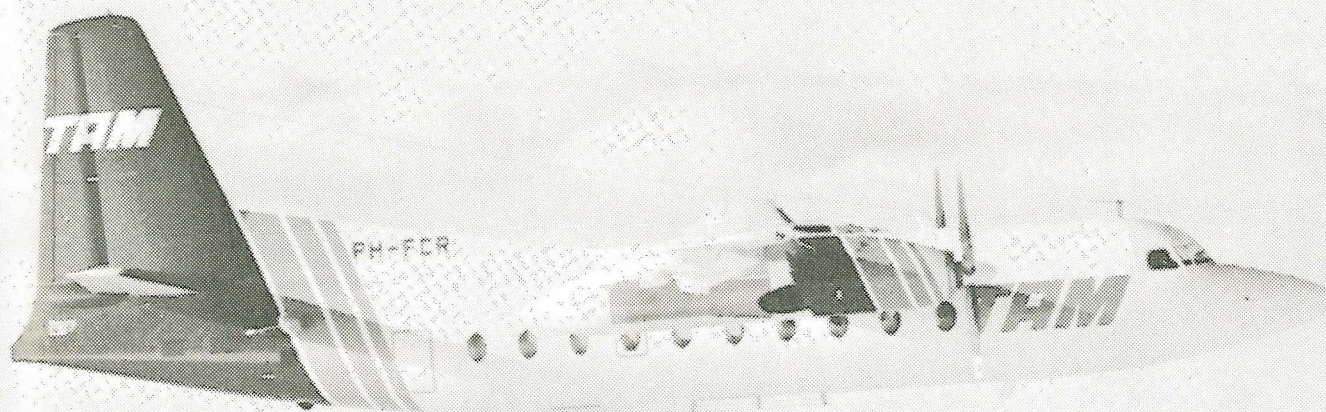
Esta clara definição de prioridades atende simultaneamente às exigências conjunturais de combate à inflação e equilíbrio externo, sendo, ao mesmo tempo, coerente com as modificações de natureza estrutural de prazo mais longo, que deverão não só sustentar o ritmo do crescimento, como também atri-

buir maior dimensão social ao processo de desenvolvimento. Inicia-se, ao mesmo tempo, a moldagem de um novo arcabouço institucional voltado para o aperfeiçoamento do controle do Estado pelo Governo. Procura-se, desta forma, reverter a experiência dos últimos anos, em que o Governo teve mais sucesso em interferir no setor privado do que disciplinar o próprio Estado. É razoável admitir que o processo de abertura política tenha reflexos imediatos no sentido de ampliar os controles institucionalizados da sociedade sobre a máquina estatal, trazendo maior impulso ao esforço de liberalização econômica. A descentralização política, ao acelerar a descentralização econômica, deverá também apressar a realocação de recursos para áreas de inequívoco interesse social, recursos esses que poderão, em primeira instância, ser gerados sem nenhum acréscimo de tributação, mas simplesmente com a revisão de incentivos e subsídios. Neste sentido há um visível esforço governamental em reduzir gradualmente a massa de crédito subsidiado, os subsídios ao consumo de petróleo, trigo, assim como os incentivos fiscais desvinculados de objetivos sociais, como aqueles relacionados com o mercado de capitais. Ultrapassada a fase inicial em que os ganhos fiscais, associados à eliminação desses subsídios, são esterilizados para assegurar o controle do processo inflacionário, é possível antecipar a criação de uma nova base de recursos reais, que poderão viabilizar o atendimento de projetos sociais prioritários.

Finalmente, importante é ter em mente que, se gradualismo é antônimo de recessão, é verdade também que a opção traz em si mesmas consequências óbvias: a mais importante é que os resultados são necessariamente mais lentos e, volta e meia, convive-se, como agora, com um incômodo vácuo, em que os instrumentos já estão acionados, mas os resultados ainda não são visíveis. Preencher este vácuo depende não só da ação persuasiva do Governo, mas da compreensão exata pela sociedade, em especial por suas lideranças, da natureza do problema que estamos enfrentando.

(Continua no Próximo Número)

O MODELO DE UMA GRANDE COMPANHIA AÉREA.



performance

SUPER MK 600. O MODELO DA TAM PARA INÍCIO DE UMA NOVA ÉPOCA.

Com os SUPER MK 600 começa uma nova época na aviação regional do Brasil.

A época das aeronaves de grande porte, do serviço de bordo, da reserva de passagens por computador. De viagens mais rápidas e mais confortáveis.

E para inaugurar uma época assim só mesmo a maior linha aérea regional do país: a TAM.

Com os SUPER MK 600 ela se torna ainda maior. Grande no modelo dos aviões:

espaço interno ampliado, cabine pressurizada e com ar condicionado, poltronas reclináveis, controles individuais, serviço de bar e refeições. Grande também na infra-estrutura que acompanha você antes, durante e depois de suas viagens.

Você está convidado a embarcar nessa nova época. Os SUPER MK 600 da TAM operam, em novos horários, de São Paulo para Araçatuba, Bauru, Campo Grande, Dourados, Marília, Maringá, Ponta Porã,

Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto. E vice-versa.

Com conexões para todo o Brasil. Consulte o agente TAM da sua cidade. E venha viajar em boa companhia.

TAM
LINHAS AÉREAS REGIONAIS

EVOCAÇÃO

"SAUDADES..."

Comentário e notas do Presidente do Clube de Aeronáutica

Voar!... Subir pelo ar livre, emparelhar-se com as nuvens, ultrapassar as montanhas! Contemplar a natureza, a harmonia da terra e das águas, o caprichoso desenho das matas e campinas, os filetes de água prateados sempre vitoriosos até o mar, a marcante ação do Homem no traçado das cidades, estradas, canais... Avaliar melhor a obra maravilhosa do Criador e a grandiosa responsabilidade de quem a domina!

Voar!... Aspiração de todos os jovens, atração de idealistas em todos os tempos, bem retratadas nos versos do então Cadete 358 da Escola Militar, nos idos de 1937 a 1939, hoje General R 1 do Exército ARMANDO LOPES FONTENELLE BEZERRIL que os repetiu, em recente almoço de confraternização da Turma, com o sentimento e a vibração dos sonhadores:

*Do ronco do motor sinto saudade,
e acaricio aquela imagem, comovido,
de meu lindo avião que foi perdido
por tão dura e cruel realidade!*

*Asas quebradas... lágrimas doridas...
e um vácuo imensurável em meu peito;
não me foi dado, enfim, esse direito
de possuí-lo em toda minha vida.*

*Por isso, neste céu azul que me rodeia,
sempre em curva graciosa pelo espaço,
ora vejo surgir um pássaro de aço:
ruge em minh'alma interminável ansiedade,
minhas pupilas d'água ficam cheias
e profunda é a tristeza que me invade".*

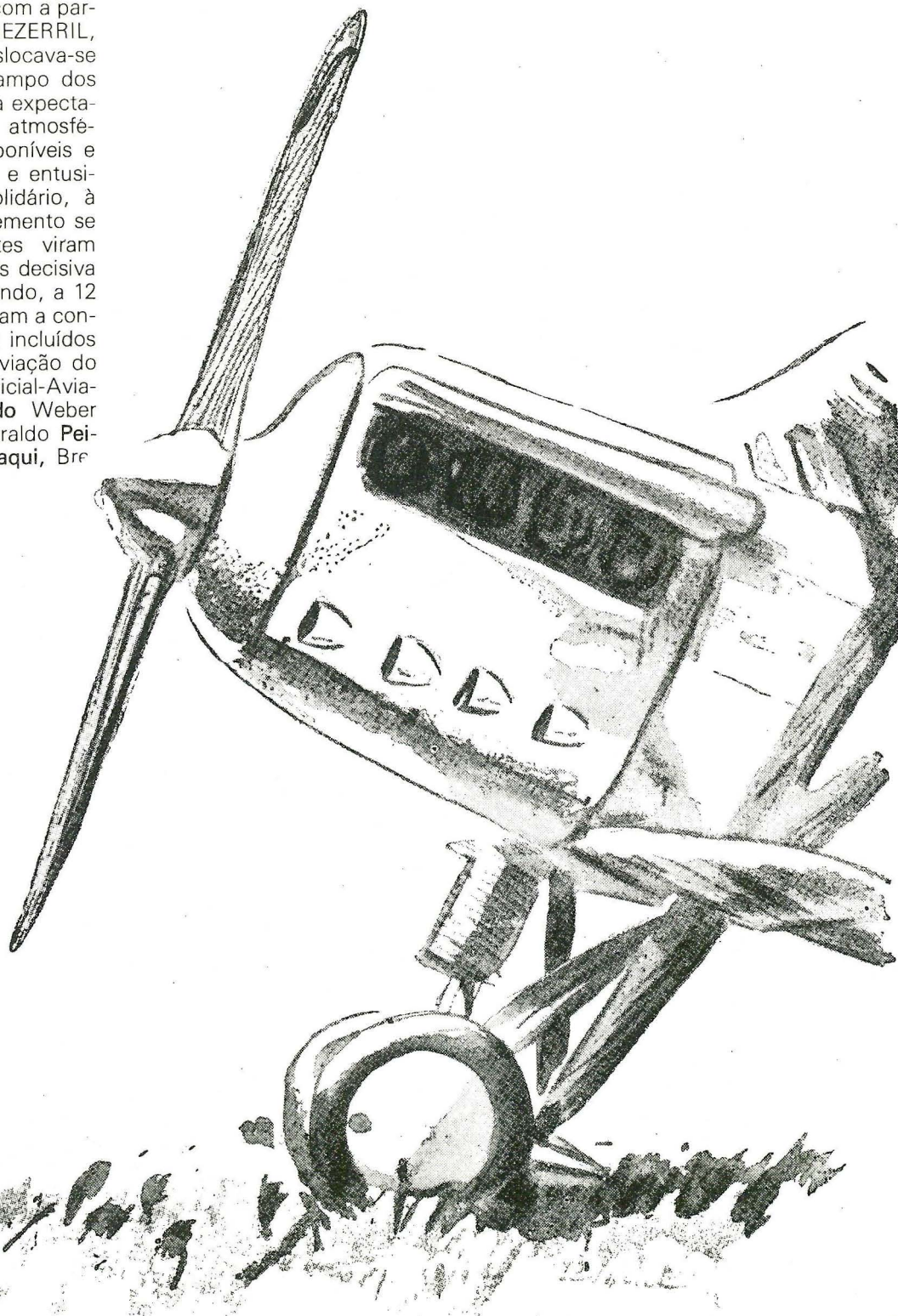


Versos sentimentais, sem dúvida, entusiásticos e também dóridos, válidos para todos aqueles que de alguma forma viram interrompida, por quaisquer motivos, a sempre vibrante sequência de seus vôos, embora ainda sintam, recolhidos ao seu íntimo, a palpitação e o entusiasmo das primeiras horas de piloto.

Maior no início de 1938, com a participação do então Cadete BEZERRIL, aquele grupo de jovens deslocava-se todas as manhãs para o Campo dos Afonsos, sempre ansioso, na expectativa de encontrar condições atmosféricas favoráveis, aviões disponíveis e instrutores irradiando saúde e entusiasmo. A cada dia mais solidário, à medida que um ou outro elemento se desgarrava, seus integrantes viram realizada, afinal, a parte mais decisiva de seus sonhos e ideais quando, a 12 de dezembro de 1939, deixaram a condição de Cadetes, ao serem incluídos nos quadros da Arma de Aviação do Exército os Aspirantes-a-Oficial-Aviador: Ademar Archero, Aldo Weber Vieira da Rosa, Antonio Geraldo Peixoto, Arthur Osório Burlamaqui, Bre-

no Olinto Outeiral, Carlos Moreira de Oliveira Lima, Cícero da Silva Pereira, Ernani Tavares Pereira de Lucena, Eudo Candiota da Silva, Francisco Horácio Nogueira Neto, Gabriel Borges Fortes Evangelho, Horácio Monteiro Machado, Ivo Gastaldoni, Júlio Stumpf

de Vasconcelos, Junot Fernandes Monteiro, Mário Paglioli de Lucena, Ney de Almeida Teixeira, Pedro Alberto de Freitas, Renato Costa Pereira, Roberto Pessoa Ramos, Sebastião Andrade de Souza, Sylvio Gomes Pires e Theobaldo Antonio Kopp.



Voe RIO-SUL e chegue antes

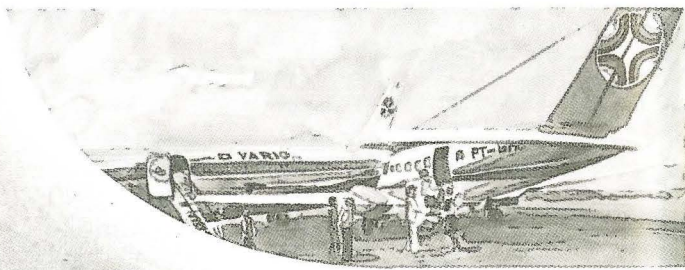
A solução ideal no transporte aéreo regional

A RIO-SUL emprega em todos os seus vôos aeronaves "Bandeirante", já caracterizadas, em todo o mundo, como os aviões ideais para o transporte regional.



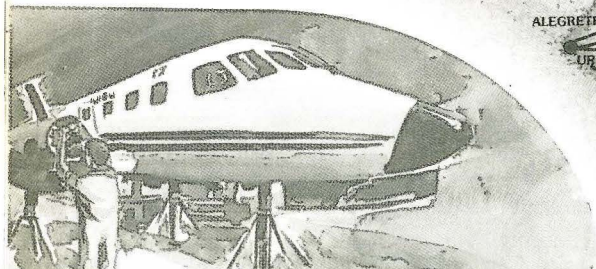
Todo o Brasil e exterior pelos caminhos mais curtos

Você pode reservar e adquirir sua passagem para o sul do país ou qualquer outra parte do Brasil e exterior, através de todas as Agências RIO-SUL, VARIG-CRUZEIRO ou do seu agente de viagens. Os horários são elaborados de tal forma, que propiciam conexões rápidas entre sua cidade, Brasil e exterior.



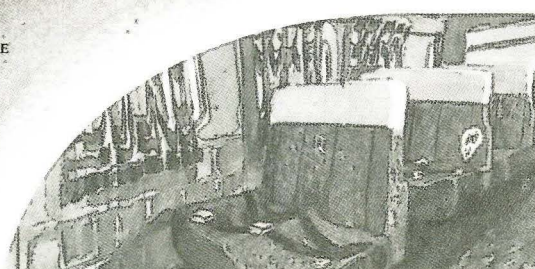
Um século de experiência em manutenção

A experiência da VARIG e CRUZEIRO, somada ainda ao suporte técnico da Empresa Brasileira de Aeronáutica - EMBRAER -, garantem a eficiência da frota da RIO-SUL.



Para os que exigem rapidez, conforto e pontualidade

As aeronaves "Bandeirante" da RIO-SUL, com capacidade de até 16 passageiros e velocidade de cruzeiro de 430 km/hora, oferecem conforto, rapidez e pontualidade.



RIO-SUL

Serviços Aéreos Regionais S.A.

34º Aniversário do CLUBE DE AERONÁUTICA

Transcorreu com costumeira sobriedade e raro brilhantismo a comemoração do 34º aniversário de criação do Clube de Aeronáutica.

Convidadas várias autoridades locais e personalidades ilustres ligadas ao Clube, às quais se juntaram inúmeros associados acompanhados de seus familiares.

A mesa diretora da Sessão Solene teve como Presidente de Honra o ex-Presidente do Clube, seu segundo presidente, o hoje Marechal-do-Ar RR Fábio de Sá Earp. Compuseram a mesa,

além do atual Presidente do Clube, Tenente-Brigadeiro-do-Ar RR Sylvio Gomes Pires, o Prefeito do Município do Rio de Janeiro, Dr. Julio Alberto de Moraes Coutinho; os Presidentes do Clube Naval e Militar, respectivamente Almirante-de-Esquadra Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro e General-de-Divisão Cesar Montagna de Souza; o representante do Conselho Deliberativo Brigadeiro-do-Ar PEDRO IVO SEIXAS; e o ex-Presidente do Clube de Aeronáutica Major-Brigadeiro-do-Ar RR Francisco Bachá.

A Sessão Solene foi iniciada com palavra de saudação do atual Presidente do Clube de Aeronáutica que, em breve histórico, focalizou os primórdios da criação de nossa entidade, exaltando as figuras de seus antecessores que exerceram a Presidência.

Em seguida foi dada a palavra ao orador oficial da noite, o Major-Brigadeiro-do-Ar RR Oswaldo Terra de Faria, que, com ímpar felicidade, exaltou o papel que tem representado o Clube para a nossa comunidade. Seu discurso é publicado na íntegra mais adiante.



A sessão foi encerrada com o canto do Hino do Aviador, por todos os presentes.

Em seguida todos dirigiram-se ao Salão de Recepção, onde, em ambiente de agradável confraternização, foi servido um coquetel.

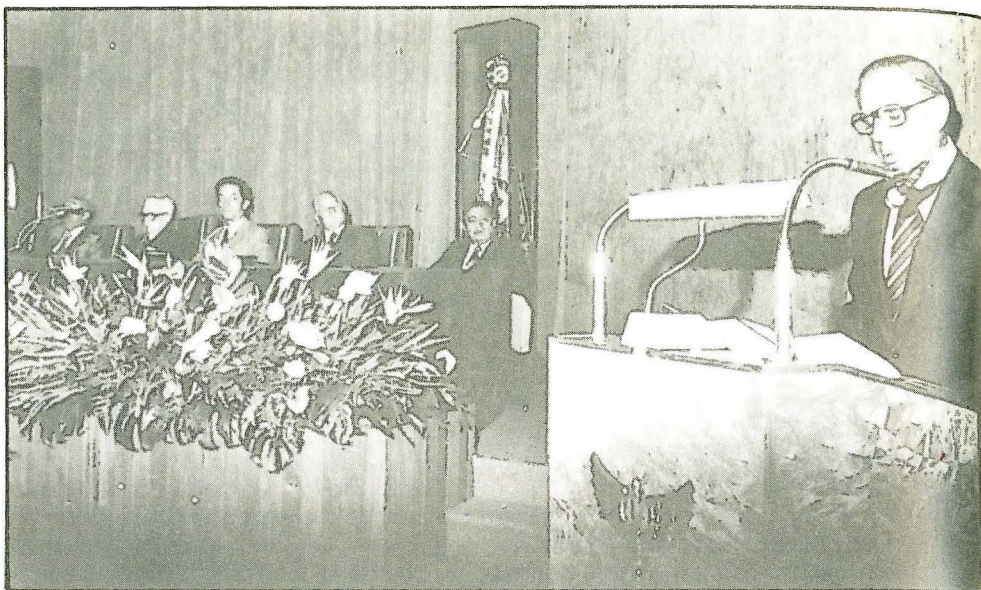
As fotos ilustram detalhes do evento.

DISCURSO DO BRIGADEIRO TERRA

"Hoje é um dia especial para a família aeronáutica. Tão especial que comanda o nosso tempo, interfere em nossa vontade e nos faz acontecer em Sessão Magna, forma de reunião que os homens instituíram para comemorar suas grandes realizações.

Já os romanos o faziam, marcando com pedras brancas os dias memoráveis de sua existência. Fazem-no, ainda, todos os agregados humanos, as micro e as macro sociedades, os clubes e as nações.

Quando, nos idos de 1940, se criou o Ministério da Aeronáutica, com base em três grupos oriundos dos Ministérios da Marinha, do Exército e de Viação e Obras Públicas, perceberam



O Brig Terra, quando pronunciava o seu discurso

muito cedo os pioneiros que, se tais grupos estavam funcionalmente irmanados pela grandeza do serviço comum, cumpria despertar entendimento maior entre eles, integrá-los socialmente através do amálgama do lazer e da previdência: eis a primeira chama da grande labareda em que se transformou o nosso Clube.

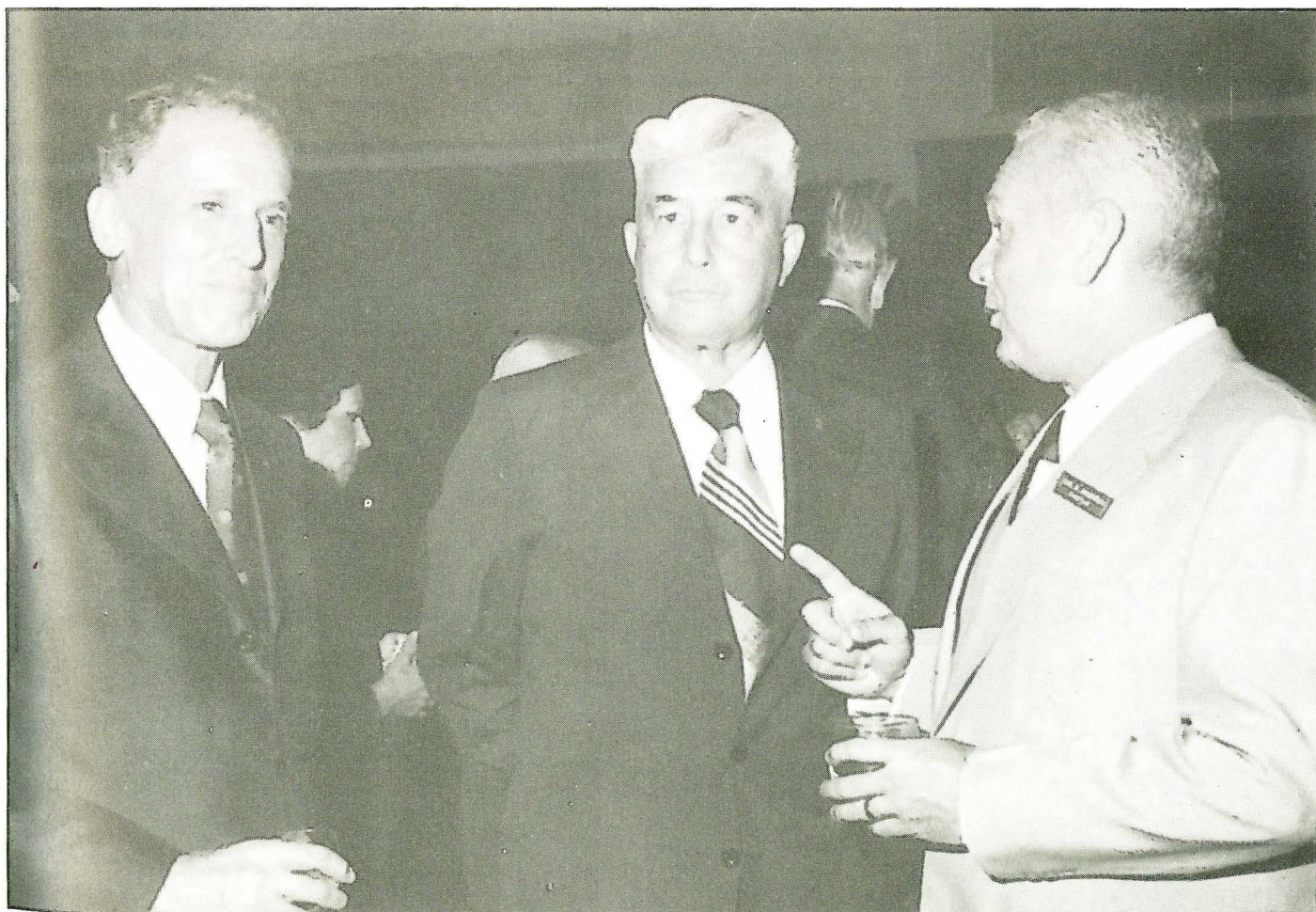
Hoje, quarenta anos passados, a conjuntura é totalmente diversa da de então. Evoluiu, e muito, a Aeronáutica e com ela também o nosso Clube, fruto de sucessivas e profícuas administrações, particularmente as dos últimos quinze anos, que ampliaram de forma significativa o patrimônio de nossa associação de classe.

O Hino dos Aviadores foi cantado por todos os presentes à Solenidade





O General Gentil Marcondes Filho, Cmt do 1.º Ex, Brigadeiro Gil Miró Mendes de Moraes e Senhoras



O nosso Diretor, Cel Murillo Santos, de terno claro, palestra com os Brigadeiros Rodolfo Becker Reifschneider, ao centro, e Marion de Oliveira Peixoto.

Paralelamente, modificou-se o comportamento sociológico do Militar da Aeronáutica, face às pressões de fatores exógenos à sua própria Organização, como a moradia por exemplo, induzindo-o a procurar servir em Guarnições que lhe permitam compatibilizar vencimentos e encargos decorrentes de seu "status" social.

Daí a preferência por áreas fora do Rio de Janeiro, onde a própria expansão das Organizações da Aeronáutica agregou-lhes facilidades em todos os sentidos semelhantes às que o nosso Clube vem procurando proporcionar aos seus sócios, ao longo de sua existência. Daí, também, a tendência crescente à fixação do homem e sua família em áreas eleitas por força de adaptação intrínseca já comprovada.

Esta é uma realidade que nenhuma Diretoria pode, atualmente, relegar a segundo plano. Qualquer estratégia administrativa na condução dos negócios do Clube tem que considerá-la, sob pena de não atender aos objetivos de uma política de lazer e previdenciária, nos moldes da que pretende a nossa associação de classe.

É, ainda, uma realidade que a atual Diretoria, sob a orientação esclarecida do nosso Presidente — Ten Brigadeiro

Sylvio Gomes Pires, fiel aos compromissos assumidos com o quadro social, considerou como ponto de partida para sua "Estratégia de Continuidade da Ação".

Ela visa à continuidade da ação social e previdenciária do Clube, em face do seu objetivo e das circunstâncias que compõem a atual conjuntura nacional e nela, em particular a da Aeronáutica, com base nos seguintes objetivos de um programa humano e natural:

- melhor atendimento aos sócios e suas famílias, especialmente aos em trânsito por esta Capital, com instalações mais apropriadas a seu nível social, na atual Sede Desportiva;
- implantação de instalações completas na área de Jacarepaguá, para melhor atendimento a todas as Guarnições e áreas residenciais, no Rio de Janeiro;
- empreendimento imobiliário de natureza econômico-financeira na Sede Desportiva, a fim de gerar recursos que permitam ao Clube criar dinâmica de participação em Organizações Clubísticas nas áreas de mais concentração de contingentes da Aeronáutica, além de

apoio conveniente aos Cassinos de Oficiais de outros centros;

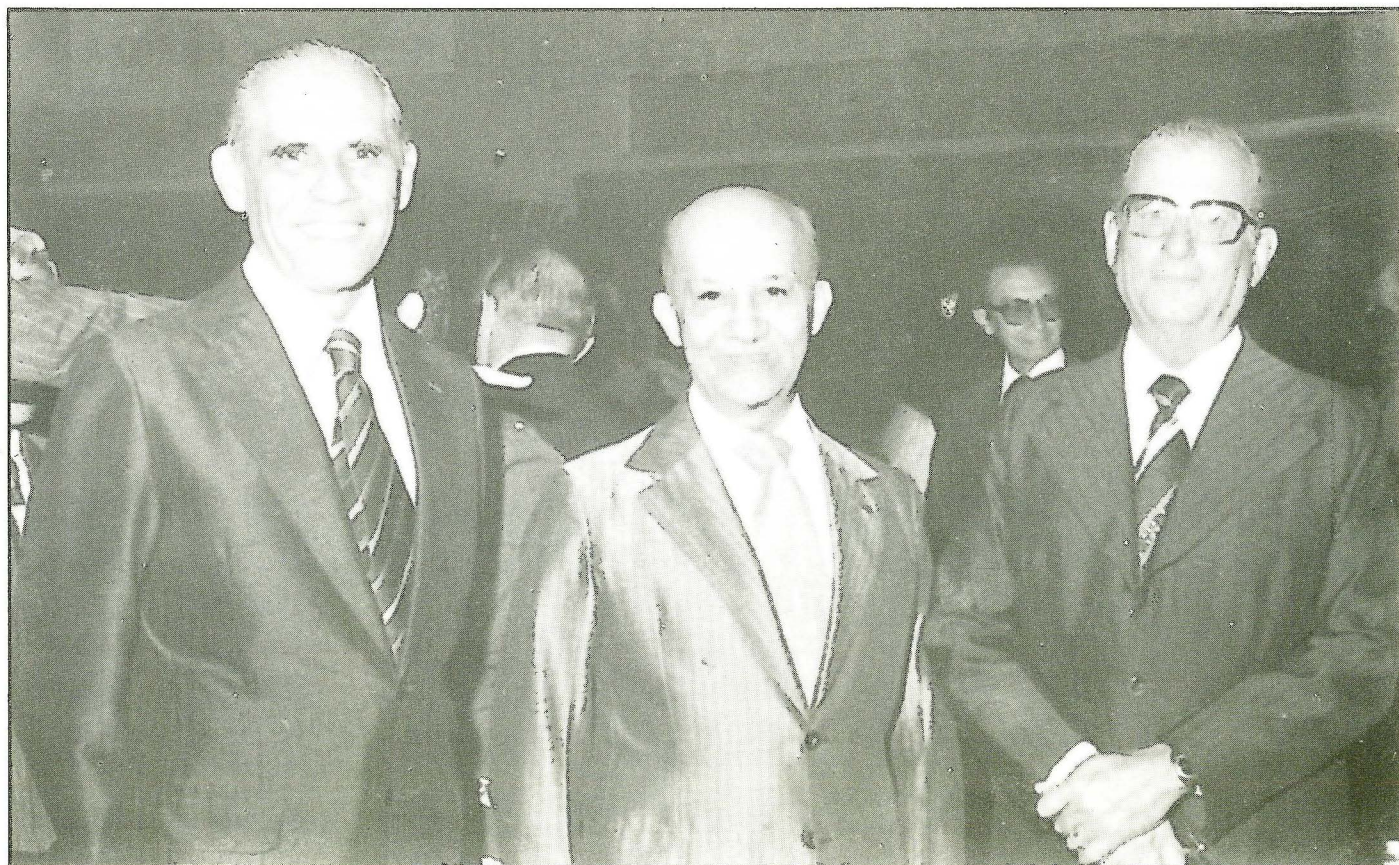
- transferência da Diretoria para a Sede Desportiva, liberando áreas de alto rendimento econômico-financeiro, com o mesmo propósito acima;
- aquisição da casa própria, em condições compatíveis com os rendimentos dos associados.

Na "Estratégia da Continuidade da Ação" as metas são modestas como convém a uma associação de gente simples, mas envolvem o homem em sua complexa problemática do viver moderno, ultrapassando o indivíduo da Força Aérea, cujo trabalho envolvente é até lazer, para se concentrar em sua família, cujo lazer não deve pressupor trabalho.

Hoje é dia de evocação! Às comemorações de 34 anos de um passado brilhante, juntamos as esperanças que essa estratégia enseja.

Com ela engrandeça nosso Clube, na grandeza maior do bem-estar de seus associados.

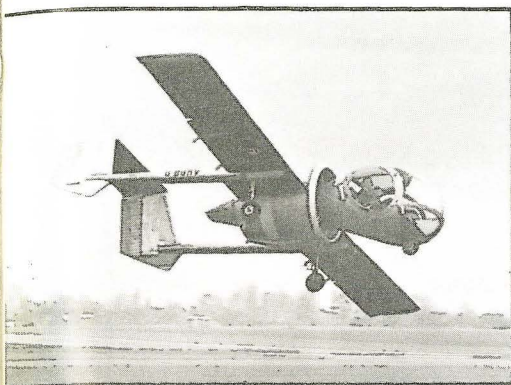
Que ela consiga estender os limites da participação social à totalidade dos Quadros de Oficiais, retomando uma posição que foi verdadeira no passado e precisa continuar a sê-lo no futuro."



O Presidente do C Aer — Ten Brig Sylvio Gomes Pires (ao centro) ladeado pelos Brig Terra e Gil Miró

INTERNACIONAIS

O "Optica", o mais novo e extraordinário avião da Grã-Bretanha, mostra suas características singulares de desenho, durante um recente teste de voo no sul da Inglaterra. A nova aeronave, conhecida como "Bug-Eyed Monster", carrega três tripulantes e sua velocidade é de apenas 50 Knots, quando "flanando" à procura de qualquer objetivo. (Foto BNS)



O "Optica"

Um jato executivo Gulfstream American GIII, com motor Rolls-Royce, estabeleceu dois novos recordes mundiais da categoria ao fazer o percurso direto, sem escalas, de Savannah, Georgia, nos Estados Unidos, a Hanover, na Alemanha Ocidental, numa distância de 4 600 milhas, à velocidade média — recorde — de 511 mph. O voo, realizado por esse novo aparelho comercial, foi a 26 de abril último, constituindo-se num dos maiores sucessos na Exibição Aeroespacial Internacional da Feira de Hanover.

AS 30 LASER — ATLIS II

Uma primeira série de tiros, em 1979, já havia provado a validade do míssil Ar-Superfície AS 30 Laser, desenvolvido pela Aerospatiale e equipada com o autodiretor Ariel de Thomson-CSF.

Uma nova campanha de testes permitiu que fossem constatadas as qualidades do conjunto do sistema de arma

constituído pelos AS 30 Laser e a nacele de designação ATLIS II realizada por Thomson-CSF, com o concurso de Marin Marietta e equipada com o iluminador Laser da C.I.L.A.S. (Compagnie Industrielle des Laser).

Os tiros foram realizados sobre alvos de pequenas dimensões, alguns deles camuflados e a distância que atingiam o alcance máximo do míssil. O avião Jaguar equipado com Atlis II efetuava desempenhos de caráter operacional imediatamente após a partida dos mísseis.

Todos os mísseis alcançaram o centro do alvo que lhes havia sido destinado.

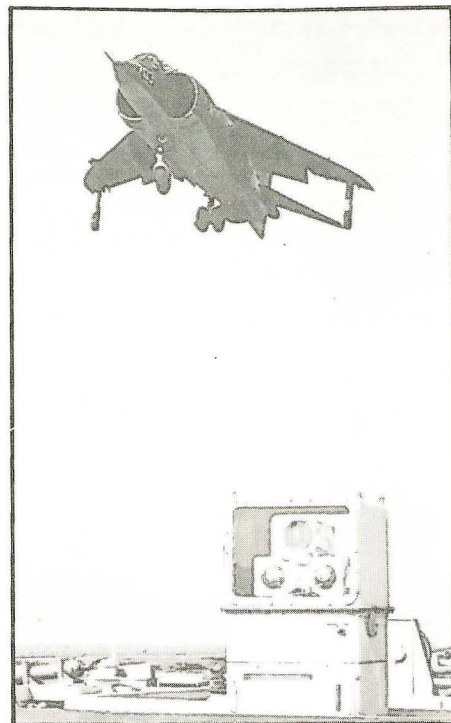
Este sistema está destinado ao ataque em velocidade considerável e muito baixa altitude de objetos endurecidos e defendidos em terra ou no mar, com uma precisão jamais realizada.

A capacidade de penetração bem como a potência de sua carga explosiva conferem-lhe uma eficácia excepcional contra as estruturas betonadas e blindadas. O sistema de arma Atlis II — AS 30 Laser apresenta a possibilidade de desprender logo após o tiro, continuando a iluminar o objetivo sob fator de carga, e assegurando a salvaguarda do avião face às defesas antiaéreas do objetivo.

Atualmente é o único sistema no mundo que permite o tiro autônomo de mísseis de orientação Laser partindo de um avião de um só lugar.

Um Harrier paira sobre o topo do "HAPI" (Horizontal Approach Path Indicator), um novo sistema de pouso instalado para testes a bordo do porta-aviões "HMS Hermes". O novo sistema — criado pelo Real Estabelecimento Aéreo, em Bedford — emprega uma série de projetos de luz vermelha e branca para orientar os pilotos em todas as condições de tempo, durante o dia ou à noite.

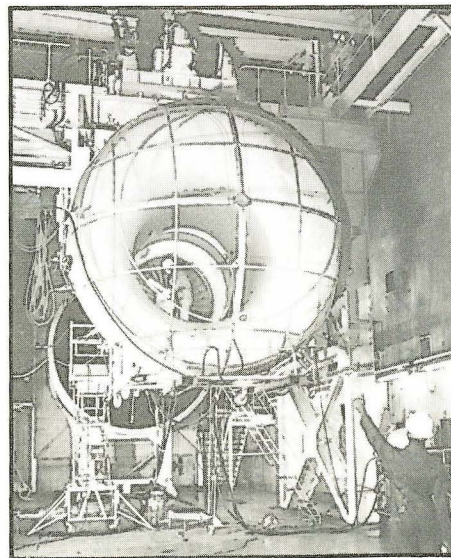
Esse sistema é similar do "Visual Approach Slope Indicator" (VASI), também do Real Estabelecimento Aéreo, já instalado nos melhores Aeroportos do mundo, inclusive no Heathrow, de Londres. (Foto BNS)



"Harrier"

O motor aéreo RB 211-535C, da Rolls-Royce, escolhido para acionar o jato duplo Boeing 757 quando este entrar em operação em 1983, completou com êxito 700 horas de funcionamento em terra, inclusive com um teste de duração equivalente a quatro vôos diários durante um ano. Na foto, o motor é visto na instalação de testes da fábrica da companhia em Derby, centro da Inglaterra (FOTO BNS)

O motor RB 211-535C, da R. Royce



TODA CRÍTICA OU SUGESTÃO APRESENTADA PELO CLIENTE É IMPORTANTE PARA O NOSSO DESENVOLVIMENTO TÉCNICO

Decapantes, Fosfatizantes, Desengraxantes e Descarbonizantes, Preservativos, Solventes, Detergentes Polidores, Tinta especial para Equipamentos e Produtos Anti-Chama (Ignifugação), Etc.

Fábrica e Escritório: Rua Gelabert Simas, 148 — Tel. 371-1655 — Jardim América

C.G.C. 42.188.185/0001-50

CEP 21.240

RIO DE JANEIRO

INSC. 81.880.999



GRILLEX 701 — para metais ferrosos e não-ferrosos, podendo ser usado como impermeabilizante de madeira ou alvenaria.

GRILLEX 800 — formulado para neutralizado de corrosão em superfícies ferrosas e não-ferrosas.

GRILLEX 801 — composto líquido, de PH ácido, especialmente formulado para decapagem e fosfatação de superfícies como alumínio, magnésio e ferrosos.

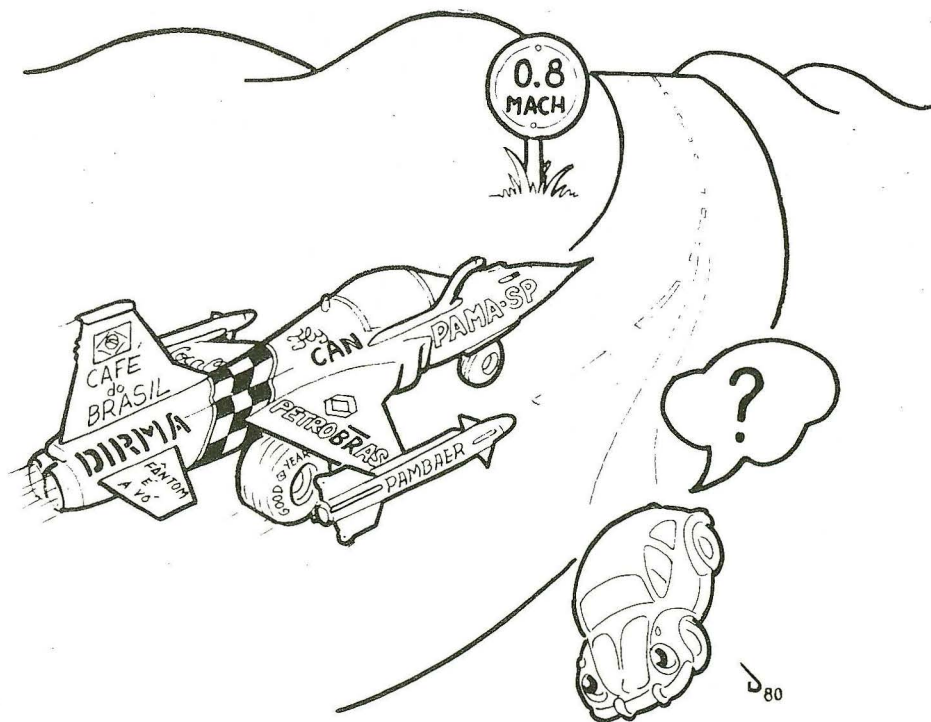
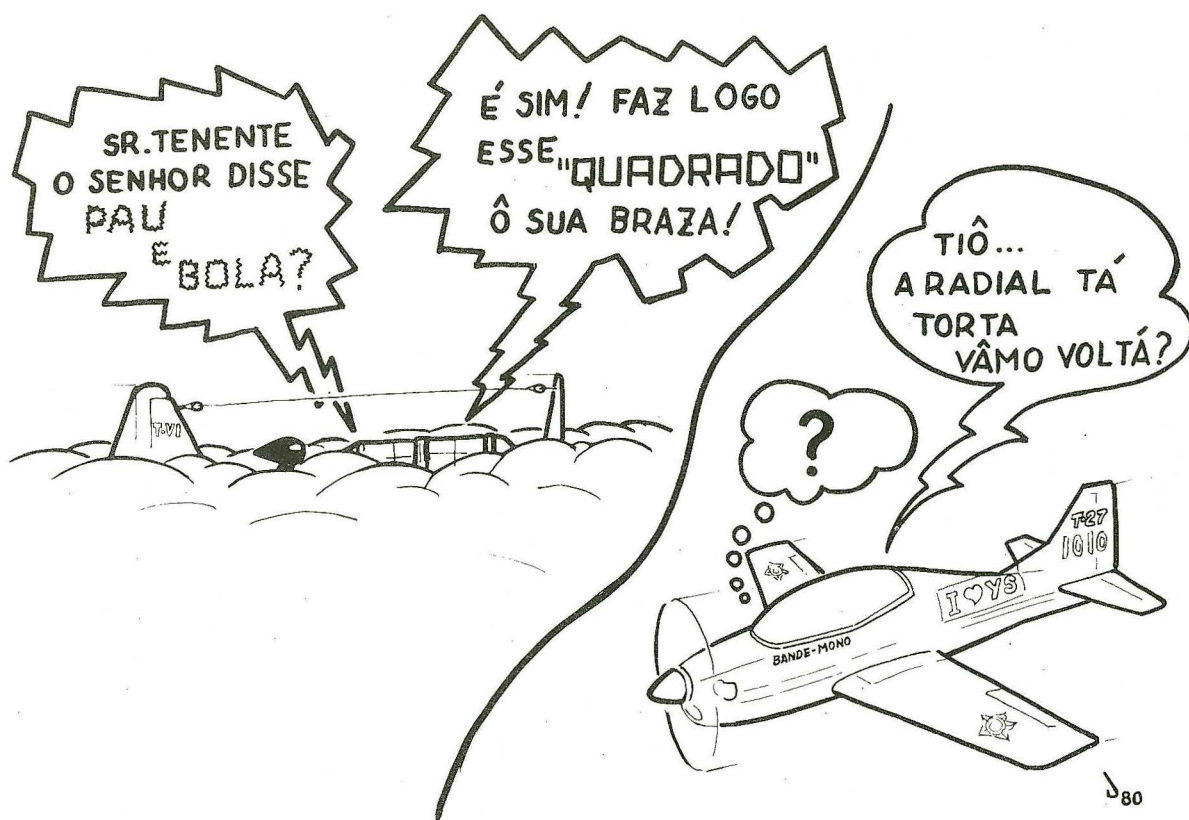
GRILLEX AUTO —EXTINGUE — composto líquido, incolor e transparente, usado para diminuir em 90% os perigos de incêndio, sendo um dos mais eficazes produtos utilizados na prevenção desse tipo de sinistro. Amplamente empregado em fábricas de móveis, de plásticos, de papel, na construção civil, lavanderias, estaleiros, aviação, etc.

GRILLEX 335 — composto cremoso e coloração leitosa, utilizado como desengraxante de motores, chassis, radiadores, carburadores, trens-de-pouso e áreas afins.

CINPRO é um dos fornecedores de produtos químicos para o Ministério da Aeronáutica, Rede Ferroviária Federal, Companhia Siderúrgica Nacional e Petrobrás.

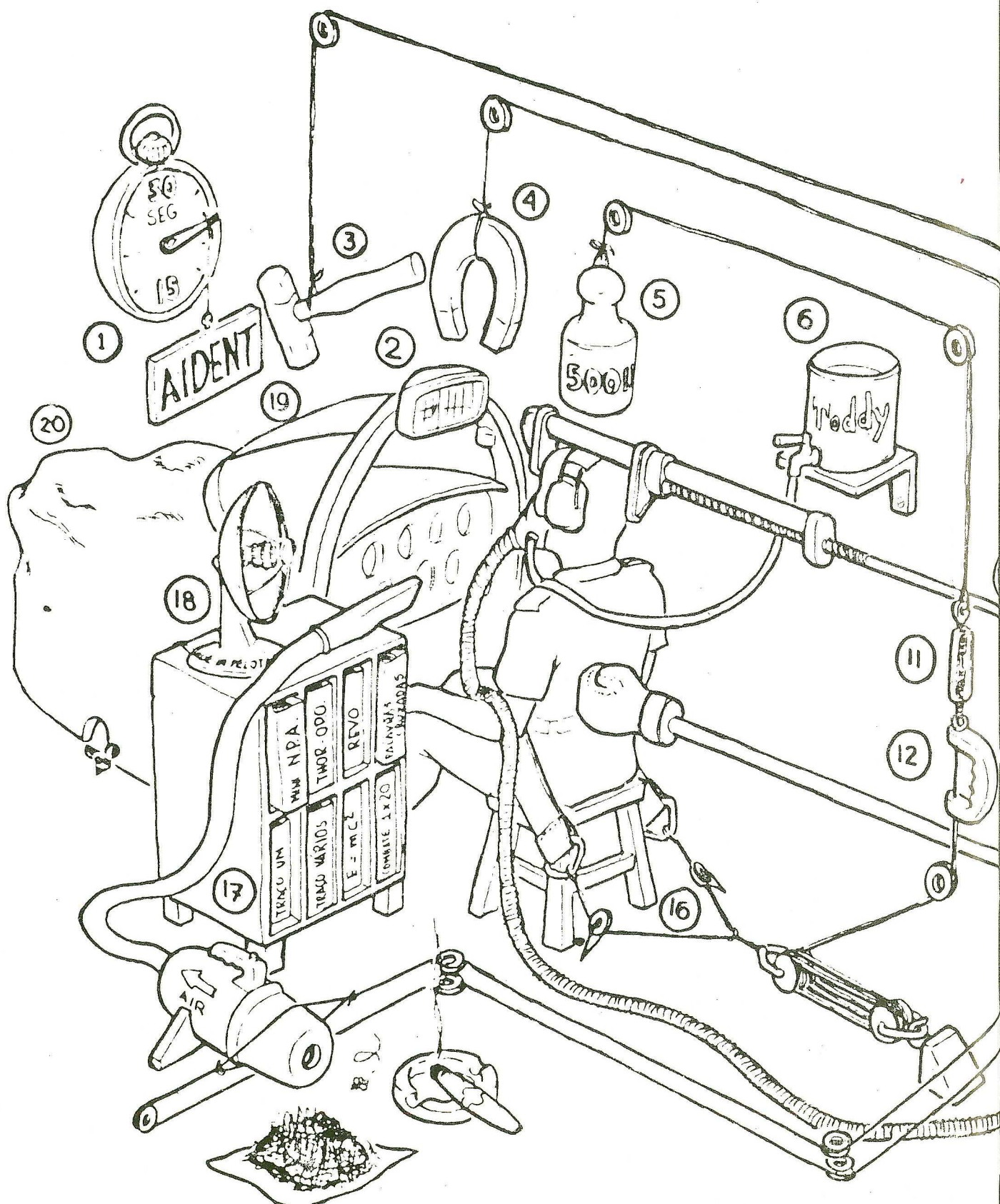
**G
R
I
L
L
E
X**

CINPRO COMÉRCIO E IND. DE PRODUTOS QUÍMICOS LTDA.



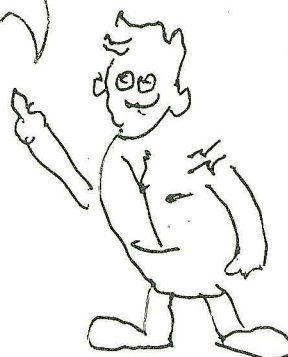
HUMOR

CB. AREINHO
(ENTRANDO NA ONDA...)



043

TAÍ O
SIMULADOR
IDEAL!...

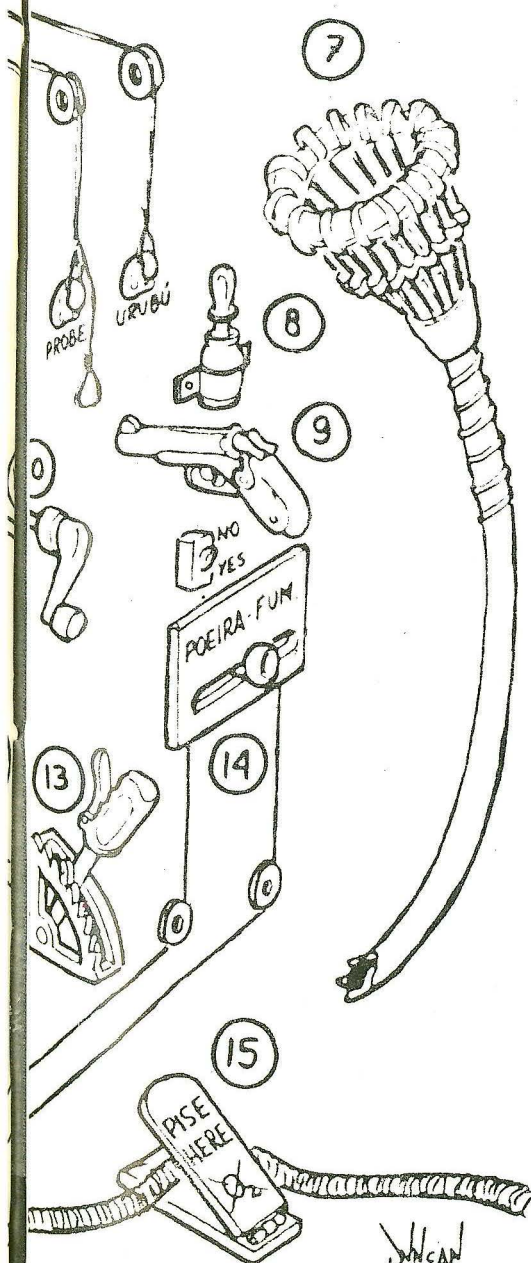


ESPECIFICAÇÕES

- 1) CRONÔMETRO, que criteriosamente relembra ao piloto (a cada 30 segundos), que o THOR pediu ou vai pedir para identificar-se.
- 2) FAROL DE MILHA, para simular o SOL, ou a cristalização do CANOPI (ou ainda as lanternas do pessoal da pista, durante a partida para o vôo noturno).
- 3) Dispositivo para ser acionado, se for o caso, quando houver muito URUBU na área do aeródromo.
- 4) Aparato que, para fins de simulação, equivale à SONDA DE REABASTECIMENTO (PROBE).
- 5) Simulacro do peso do CAPACETE DE VÔO (afrouxar o destendedor nº 11 uma volta cada 5 minutos de vôo).
- 6) Lata de preparado especial, para que o piloto MANTENHA A ENERGIA (inventado pelo Maj. Blower).
- 7) Pedaco de MANGUEIRA E CESTA DE REVO, que veio presa a um avião de um piloto, que ao reabastecer, mantinha a escuta nos dois VHF, e desavisado, obedeceu ordem de 180° EM POSIÇÃO JÁ/..." do pessoal que fazia 5F na área de instrução.

Deve ser usada para dar CACETADAS no equipamento, simulando desta forma a realidade (usar no nariz, antenas, canopi, etc).

- 8) CONTA-GOTAS com ADRENALINA, para ser usado no item nº 6 quando for o caso.
- 9) Usar em caso extremo de PERDA DO COMBATE.
- 10) Dispositivo para simular o CAPACETE DE VÔO (virar 1/2 volta à direita, para cada 5 minutos de vôo).
- 11) Vide item nº 5.
- 12) GUNITÔMETRO (levantar o punho para adicionar Gê positivo).
- 13) Dispositivo equivalente ao encosto do assento MARTINS-BRAKER (avance e alavanca 1 dente para cada 15 minutos de vôo).
- 14) Simulador de AVIÃO DO DORSO, ou FUMAÇA NA NACELE (varia o posicionamento da entrada de ar do aspirador em que está conectado).
- 15) Dispositivo auto-elucidativo (pane de oxigênio, ou válvula entupida).
- 16) Banco, com a mesma função do item nº 13 (fabricado especialmente de MACHAERIUM TITANICUS, mais conhecido por JACARANDÁ MACHO").
- 17) Pequena MINIBIBLIOTECA, para consulta rápida de alguns pequenos dados que devem ser sabidos de cor (notar livro de PALAVRAS CRUZADAS, para ser utilizado, enquanto o piloto aguarda o ALINHAMENTO DO INERCIAL).
- 18) VENTILADOR DE GAÚCHO deve ser usado durante todas as operações no solo.
- 19) PARABRISA propositalmente deformador de imagem (apresenta a PISTA DE POUSO desviada para um dos lados, o que ocorre fatalmente quando se termina o P.A.R.)
- 20) NARIZ arranhado, amassado e corroído, em virtude do uso do dispositivo nº 7.



JUNCAN
22/1/78

FATOS E GENTE

— A Aeromot Aeronaves e Motores Ltda, empresa de capital brasileiro localizada no sul do País, ganhou concorrência, entre dez firmas, para desenvolver e fabricar as "caixas pretas" de controle de Aeronave T27, recentemente lançada pela EMBRAER. A Aeromot já fabrica inúmeros tipos de aeropeças para a EMBRAER, tais como berços de motores, poltronas dos Bandeirantes e da linha Piper, além de executar revisões e IRAN em aviões T25 (Universal) e nos próprios Bandeirantes, para a Força Aérea Brasileira.

— Consta que a EMBRAER está oferecendo nova opção para os usuários: equipamentos Bendix em contrapartida aos Collins, originalmente usados em sua linha de aeronaves, inclusive os Bandeirantes da FAB.

— O Ministro da Aeronáutica assinou portaria, datada de 28 de agosto, instituindo o Dia da Indústria Aeronáutica Brasileira. A data refere-se ao primeiro voo do avião Muniz M-7 em 1935.

— A EMBRAER iniciou o projeto de uma nova versão do avião Bandeirante — o EMB-110P3, versão pressurizada, com capacidade de transportar 19 passageiros. A decisão de desenvolver o EMB-110P3 foi tomada tendo como base as informações obtidas dos 53 operadores de mais de 250 aviões Bandeirantes que voam pelos cinco continentes. Assim, dentro de 3 anos, a EMBRAER oferecerá ao mercado uma nova versão do EMB-110 que dará plena satisfação a seus operadores nacionais e internacionais.

— Em Sessão realizada dia 11 de dezembro p. findo, o Conselho do Clube de Aeronáutica aprovou a proposta da Diretoria, elevando o associado Brigadeiro Jerônimo Baptista Bastos à categoria de Sócio Benemérito.

— De 25 a 29 de janeiro de 1981 será realizado, no Rio de Janeiro, o III

Congresso Brasileiro de Odontologia das Forças Armadas, paralelamente com o V Congresso Internacional de Odontologia, que terá como Presidente de Honra o Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Délio Jardim de Matos.

É Presidente da Comissão Organizadora do III Congresso Brasileiro o nosso associado — Ten Cel Dentista Rodolfo Sydney da Silva.

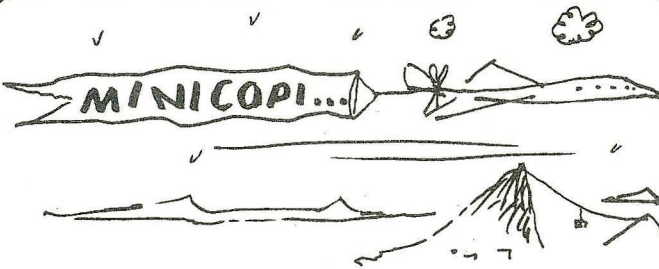
— A Fokker B.V., um dos maiores fabricantes de aviões do mundo, completou 61 anos de existência. Desde a sua fundação, a empresa desenvolveu 125 tipos de aviões civis e militares, entre eles o F27 Friend-ship, que no Brasil é operado pela TAM.

Dia 19 de agosto, durante 30 minutos, o protótipo 001 do T-27 voou pela primeira vez, exatamente 5 meses e 10 dias após o início de sua construção. A solenidade realizada em São José dos Campos marcou, também, a passagem do 11º aniversário de criação da EMBRAER.

No seu primeiro voo, o T-27 teve como Comandante Luiz Fernando Cabral, piloto-chefe da EMBRAER, e Luiz Carlos Hideo Otaka como 2º tripulante, engenheiro responsável pelo planeamento do voo.

Em seu "debut", foram testadas a reação do avião aos comandos e a controlabilidade lateral e direcional e foi verificada a sua estabilidade.

Na configuração de cruzeiro — trem e flapes recolhidos — o T-27 alcançou a velocidade máxima autorizada para o primeiro voo: 180 nós (335 km/h). Nessa velocidade, 80 km/h abaixo da velocidade de cruzeiro máximo especificada, foram realizados testes para verificar o raio de curva e a força necessária para manobrar a aeronave.



**... na era
supersônica,
o serviço
a jato!**

● CÓPIA XEROX	● PROGRAMAÇÃO VISUAL
● XEROX 1860	● ARTE FINAL
● (Cópias reduzidas)	● OFFSET/CÓPIAS RÁPIDAS
● CÓPIAS HELIOGRÁFICAS	● ENCADERNAÇÕES
	● PLASTIFICAÇÕES

É SÓ TELEFONAR 220-7768/220-7818

minicopi S/C LTDA

Rua Santa Luzia, 405 - 1º and.

FATOS E GENTE



— Edilberto Coutinho produziu e está apresentando, na Rádio MEC, todos os sábados às 20:00 horas, o programa o "LIVRO NO BRASIL".

Cada ouvinte poderá tornar-se uma espécie de produtor do programa, enviando sugestões de autores e outros especialistas comprometidos com a atividade literária — editores, livreiros, agentes literários, divulgadores, professores de Letras — que poderão ser convidados para entrevistas. Cada mês serão sorteados livros, entre os leitores que oferecerem sugestões.

Cerca de 500 companhias e indústrias de produção de equipamentos aeroespaciais de 14 nações foram representadas no Salão Aéreo de Farnborough, que se realiza bienalmente na localidade do mesmo nome, em Hampshire, sul da Inglaterra, organizado pela Sociedade de Companhias Aeroespaciais Britânicas.

A indústria aeronáutica brasileira, representada pela EMBRAER, mostrou o "turboprop" leve Bandeirante.

A Cruzeiro do Sul já está operando com dois "Airbus" A-300, sendo a primeira empresa a voar com os "wide body" da Airbus Industries, na América Latina.

Até 29 de julho último, a VASP transportou um total de 2.024.088 passageiros, o maior número na história da empresa. No mesmo período do ano passado, foram transportados 1.860.127 passageiros, prevendo-se, até o final do ano, um volume bem superior ao alcançado em 1979.

Do total de passageiros, 1.960.916 se utilizaram das linhas regulares da empresa e 63.172 viajaram em vôos de fretamento.

— O Ministro da Aeronáutica assinou, em 6 de agosto de 1979, a Portaria nº 909 que instituiu o "Dia da Intendência".

Ao comemorar-se o evento, no corrente ano, o Ten Brig Délio Jardim de Mattos baixou a seguinte ordem de Dia:

"Companheiros Intendentes.

A vossa luta não conhece tréguas porque o vosso tempo de fazer é sempre e antes: prevendo o imprevisto e suprimindo o necessário.

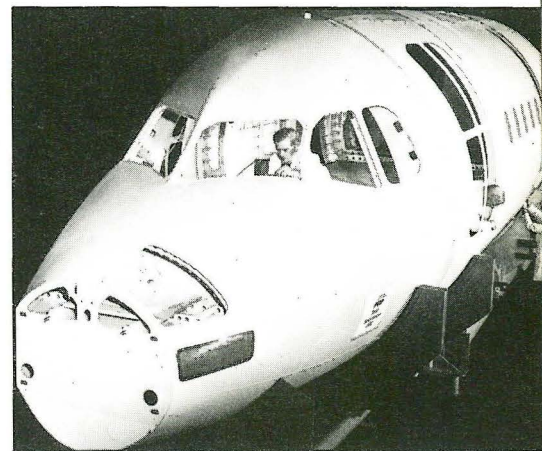
Este anônimo fazer, que não conhece o brilho e a glória das conquistas, mas que decide a sorte dos combates; esta anônima presença que, apoiando o homem, sustenta a força; este anônimo servir que honra e enobrece, encontra, hoje, o reconhecimento público do Ministério da Aeronáutica.

A instituição do Dia da Intendência, que evoca a implantação do serviço, em 23 de agosto de 1945, espelha a alta consideração que emprestamos ao trabalho desenvolvido nesse importante segmento do nosso sistema logístico.

Na figura do vosso patrono Brig José Epaminondas Granja, homem de invulgar conhecimento profissional e 1º chefe do Serviço de Intendência da Aeronáutica, homenageamos a todos aqueles que, em 34 anos de profícuo labor, lutaram pelo engrandecimento e pela consolidação do Quadro de Intendência.

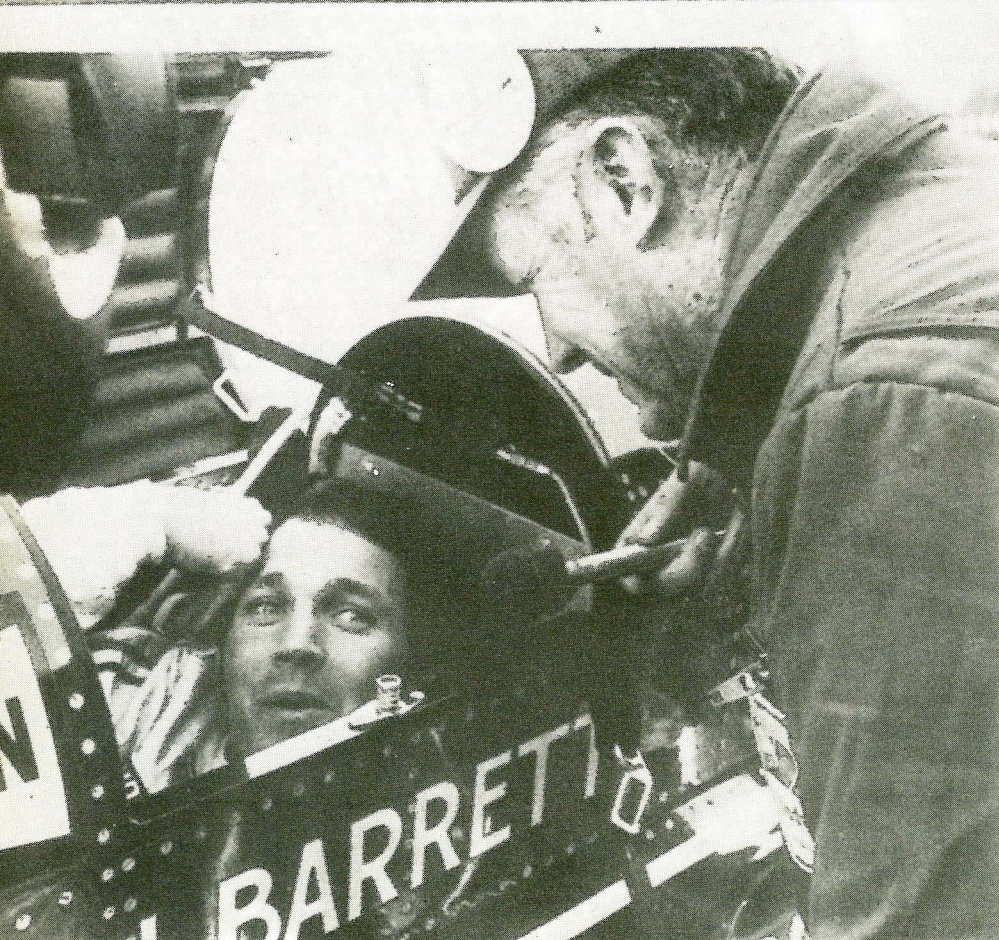
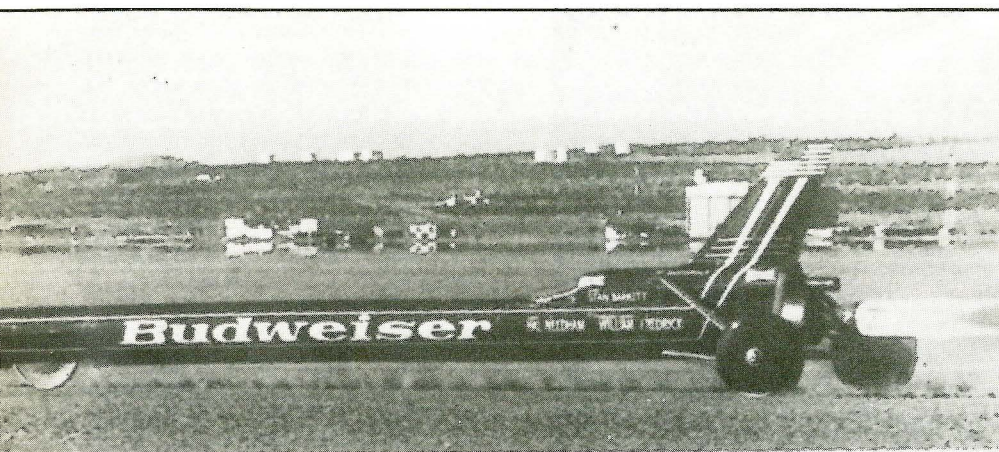
Olhando para homens que vivem o servir como um dever, por dever vos digo que jamais faltará a sensibilidade para entender, prestigiar e enaltecer a grandeza do vosso trabalho."

Elza Cansação Medeiros, Major-Enfermeira do Exército e associada do Clube de Aeronáutica, foi homenageada pela Marinha no dia 11 de junho, por ocasião das comemorações da Batalha do Riachuelo, tendo sido condecorada com a Medalha do Mérito Tamandaré.



Esta seção do nariz e fuselagem dianteira do avião 146, da British Aerospace, está sendo preparada para passar sua vida útil... sob a água. O aparelho será colocado em um gigantesco tanque na fábrica em Hatfield, onde testes subaquáticos, consistindo principalmente de ciclos repetidos de pressurização de cabina, começaram em maio deste ano e deverão durar 12 meses. Isto equivale a 25 anos de árduo funcionamento em linha aérea (FOTO BNS)

FATOS E GENTE



O MAIS RÁPIDO SOBRE O SOLO

Labaredas se desprendem da cauda do carro-foguete norte-americano Budweiser (foto superior), quando seu piloto, Stan Barrett, o conduzia a 1 190km por hora, acima da velocidade do som, sobre uma pista da Base Aérea de Edwards, na Califórnia. Instrumentos de rastreio confirmaram ser

Barrett o primeiro homem a bater a velocidade do som sobre o solo. Na foto inferior ele recebe os cumprimentos de Chuck Yeager, que se tornou o primeiro homem a ultrapassar a velocidade do som, em avião, sobrevoando o mesmo local no ano de 1947.

A Associação de Pilotos do Brasil realizará, de 1 a 23 de outubro, um vasto programa, como parte dos III Jogos Olímpicos realizados sob os seus auspícios.

As competições, constantes de vôlei, tênis de mesa, futebol de salão, aeromodelismo, futebol de campo, xadrez, basquete, sinuca, tênis de campo, natação, ciclismo e atletismo, serão realizadas nas sedes do CIAGA, à Avenida Brasil, Clube Caiçaras, na Lagoa, N.S. Aeroviários, Av. Presidente Wilson, GEFUVAR, Rua Santo Amaro, ACA, ao lado do Autódromo Rio, e Barra Play Tênis, na Avenida das Américas.

Realizou-se em São José dos Campos o VI Salão de Artes EMBRAER, aberto aos empregados e dependentes da empresa e ao qual podiam concorrer trabalhos de pintura, desenho, escultura e técnicas especiais.

A mostra ocupou toda a área do Salão Gênesis do Tênis Clube de São José dos Campos e constituiu-se numa das maiores exposições de arte do interior do Estado de São Paulo, não só pelo valor da premiação, como pela categoria dos trabalhos apresentados.

Entre as pesquisas e trabalhos experimentais em andamento no Departamento de Propulsão da Divisão de Engenharia Aeronáutica do ITA, podemos destacar: a) Estudo de mistura entre dois ou mais jatos fluidos; b) Projeto e construção de um banco de ensaio de motor alternativo (em conjunto com pessoal de outras Divisões do ITA); c) Projeto e construção de um banco de ensaio didático para motor-foguete; d) Estudo e projeto de componentes de motor alternativo; e) Estudo e projeto de dispositivos para obtenção de parâmetros de desempenho de turbo-motores e motores-foguetes.

Além dessas atividades, o pessoal do Departamento faz ensaios experimentais para analisar o desempenho de uma turbina hidráulica, atendendo à solicitação feita ao ITA pelo inventor da mesma.

GENTE QUE VIAJA BEM NO EXTERIOR,
CHEGA AQUI VIAJA VASP.



Quem chega de fora sai dos mais avançados jatos e entra nos mais avançados jatos da Vasp. A maior frota de Boeing 737 de toda América Latina. E no Brasil quem voa Vasp é atendido por pessoas que sabem receber do jeito brasileiro e com a classe das melhores companhias estrangeiras. Porque só a Vasp voa com jeito brasileiro e padrão internacional.

VASP

JEITO BRASILEIRO, PADRÃO INTERNACIONAL.



"La Maja Desnuda" e "La Maja Vestida", Goya, Museo del Prado, Madrid.

Com a Iberia você sempre tem opções.

A Iberia é uma das poucas companhias aéreas do mundo capaz de realizar os seus pequenos e grandes sonhos de viajar. E viajar do jeitinho que você gosta.

Porque a Iberia tem mil opções para sua viagem render o máximo.

Por exemplo: você pode começar seu passeio na Europa pelo

país onde os europeus passam suas férias: a Espanha, onde você escolhe o sol quente de uma praia, o ski nas montanhas ou a arte de Goya no Museu do Prado.

A Iberia leva você diretamente a Madri, com a opção de 5 vôos semanais, e de lá para o resto da Europa, Ásia, África e América.

Pois a Iberia está presente em 52 países e 93 cidades.

E oferece também conexões para Grécia, Rússia, Polónia, Hungria e outros países que não têm uma linha de origem para o Brasil. Se você vai viajar, viaje com as opções da Iberia.

