

REVISTA

AERONÁUTICA

Nº 127



REDAÇÃO

Diretor e Editor

Gilberto Pacheco Filho

Redator-Chefe

Wilson Jorge de Paula

Diretor-Comercial

Hermano Paes Vianna

Redatores:

José dos Telles — Francisco de Paula Filho —
Bengo Kazavubu — Hermano Júnior — João
Mendes da Silva — Antonio Linhares — Durval
de Abrahão — Esperidião Benevides — Antonio
Celente Videira e Carlos Sérgio S. Cesar.

Arte e Diagramação

Joaquim Dias Corrêa, Eddie Moyna, Evilazio P.
Filho e Gilberto Pacheco Filho

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

Colaboradores

Brig do Ar Sérgio Burguer — Anaclino Valério
Alves — Maria Lúcia Gonçalves Cruz Ribeiro e
Noé da Motta Liz

Circulação

Alfredo Rodrigues Braga Malmestrom e Antonio
Celente Videira

Secretária

Maria Auxiliadora dos Santos

Distribuição

Rogério Cordeiro Silva

Capa

Arte — Francisco Pereira
Foto e Produção — Francisco Pereira Studio

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 1.600,00

No Exterior — US\$ 30,00

Número avulso, unicamente vendido na Redação:
Cr\$ 250,00

Composto
e Impresso na



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

EDITORIAL

Esta é uma edição dedicada aos homens que, tão estoicamente, levaram a cabo a missão de unir os povos deste País. Sabemos que, em face da extensão de nossa Terra, das tão comentadas dimensões continentais, a nossa gente assume peculiaridades regionais. Tão peculiares e tão regionais que, se não fosse o trabalho incansável desses novos bandeirantes, talvez o elo civilizatório, que nos une como um cordão cultural, se tivesse desatado. A identidade de brasileiro foi reforçada, foi mantida, foi acalentada e alentada, pelos Fernão Dias do mundo contemporâneo. E não se caçavam esmeraldas; a procura era mais nobre, mais altruísta, era maior. Por outro lado, quando se fala em correio pelo ar, vem logo à mente a figura de um homem chamado Eduardo. Procuramos, neste número, dedicar algumas palavras que, certamente, não conseguirão descrever a grandeza da alma do Patrono do Correio Aéreo Nacional. Outros, também, merecem uma parcela considerável dos louros: Wanderley, Casimiro, Lysias, Lemos Cunha, Presser Belo, Sampaio, Araripe, Faria Lima, para citar tão somente os pioneiros, dentre os pioneiros.

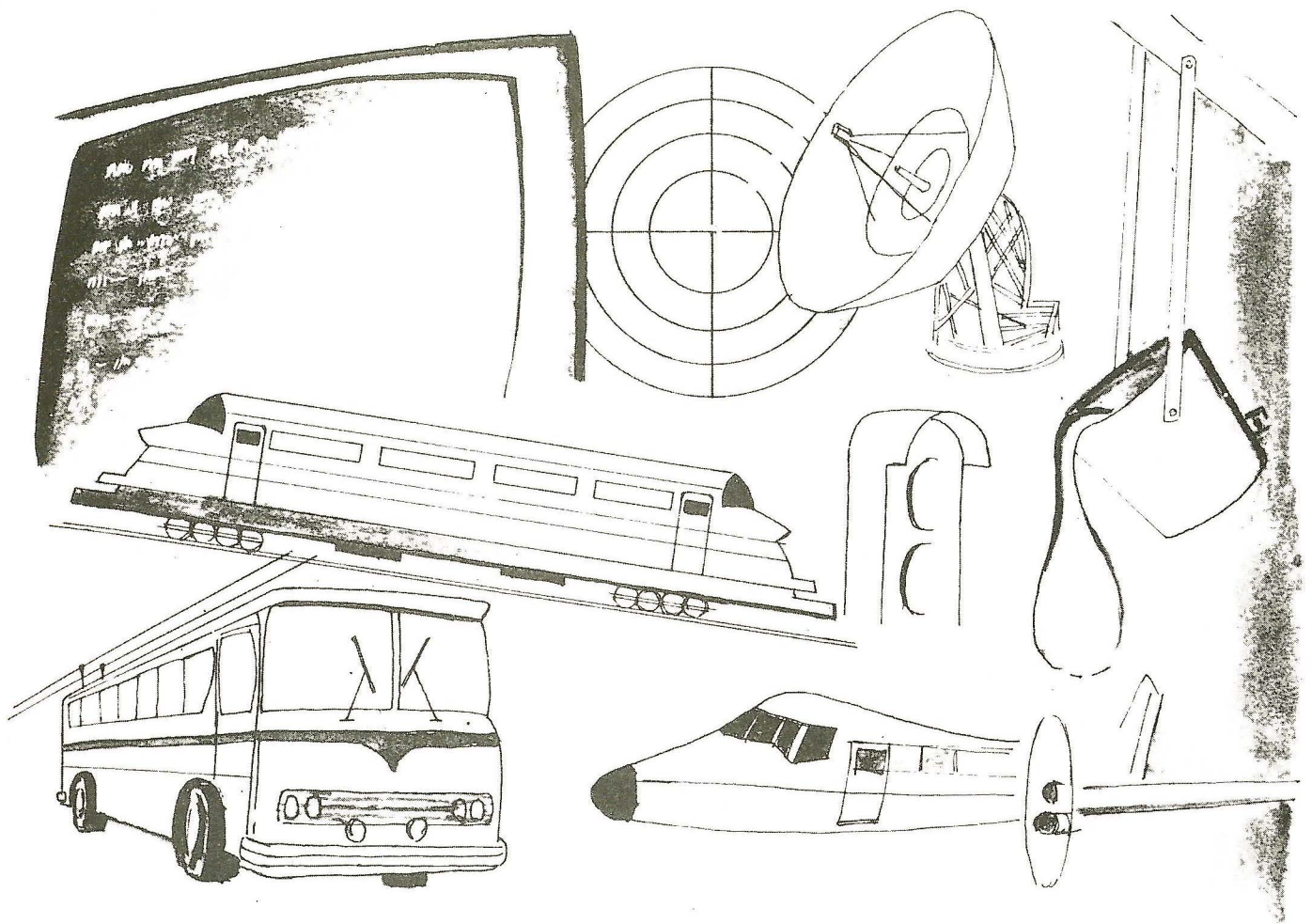
Vale lembrar, neste ensejo, a figura do General Leite de Castro, um dos mais dinâmicos Ministros que a História registra. A ele se deve a idéia do Correio, quando Ministro da Guerra. A materialização do sonho contou com a inestimável colaboração do homem chamado Eduardo ou, como querem alguns, do homem chamado Correio Aéreo.

Espaços foram preenchidos, povoações se desenvolveram sob a égide desses homens "teimosos" e suas máquinas, cuja teimosia também merece ser cultuada.

Hoje, 50 anos depois da primeira linha, o espírito sobrevive na Amazônia... ou onde quer que se faça necessária a sua presença.

A Redação.

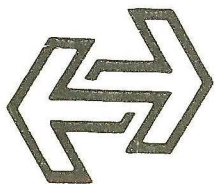
Tudo sob controle



A extraordinária quantidade de veículos ou elementos que o homem coloca na terra, no mar e no espaço, para atender às suas necessidades, exige a criação de rotas e planos de percurso cada vez mais sofisticados.

Planos que orientam harmoniosamente e com segurança o movimento, prevendo todos os problemas possíveis, possuindo, também, todas as alternativas de solução adequadas, previstas por um sistema de controle automático.

E É ISTO QUE A ESCA FAZ.



ESCA

**Engenharia de Sistemas de
Controle e Automação S/A.**

"Sempre criando tecnologia nacional"

Av. Rebouças, 1669 — SP.
Fone: 280-7944
Telex (011) 22290 ENSE. BR

AERONÁUTICA

SUMÁRIO

Editorial

- A Redação 1

Colunas

- Panorama — Biogás: A solução energética para o campo — Luiz Fernando R. Rodrigues 7
 — Ecologia — Agressão à Fauna — 1º Ten Antonio Celente Videira 7
 — Comida — Pousando Seguro — Vaz de Caminha 11
 — Comportamento — Com um pouco de paciência a gente se acostuma 11
 — Balonismo — A convivência no céu (Informativo Souza Cruz nº 147) 15
 — Pesquisa — A Redação 15
 — Arte — E viva Picasso! — De Paula W.J. 19
 — Plastimodelismo — Diorama — Hangar de Campanha Alemão — 1918 — Antonio Linhares 20
 — Saúde — Do Pagê ao Pai de Santo — Xucford Osics 21
 — Vôo Livre — Deu Geiser na cabeça — Icaro Dummont 23
 — Música — O som que vem da África — Hermano Junior 24
 — Cinema — Glauber Rocha ou Cinema Nacional na Idade da Terra — Hermano Junior 25

Reportagem Especial

- Um homem chamado Eduardo 27

Seções

- Cartas dos Leitores 4
 — Internacionais 60
 — Fatos e Gente 62

Ficção

- Espera — Hélio A.R. Simas 46

Especial

- Do "Viramundo" ao Bandeirante 36
 — A expansão do Correio pelo Ar 50

Esporte

- Correr pra quê?... Pra que correr? — Cel Av RR Ricardo Curvello de Mendonça 58

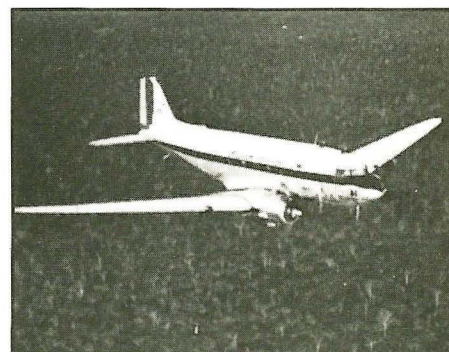
Capa — Curtiss Fledgling K-263 do 1º vôo de CAN. Este aparelho pertence ao acervo do Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, de onde foi retirado, desmontado e remontado no campo para ser fotografado, graças à boa vontade e cooperação do Major João Maria Monteiro, Diretor daquele Museu.



Um homem chamado Eduardo — Pág. 27



Do "Viramundo" ao Bandeirante — Pág. 36



A expansão do Correio pelo Ar — Pág. 50

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente Tenente-Brigadeiro-do-Ar RR Sylvio Gomes Pires — 1º Vice-Presidente Major-Brigadeiro-do-Ar RR Jorge José 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 Hécio 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 RR José Pinto Cabral — Departamento Desportivo Tenente-Coronel-Aviador RR Werther Souza Aguiar Temporal — Departamento Técnico Cultural Tenente-Coronel-Aviador Gilberto Pacheco Filho — 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 Tenente-Coronel-Intendente Olavo Delpino de Moraes — Departamento Patrimonial Tenente-Coronel-Aviador RR Luiz Alberto de Araújo Cunha — Departamento Cooperativo Coronel-Intendente Daniel Ferreira Alves

CARTAS DOS LEITORES

O Major Av Ref JOSÉ ALEXANDRE MOREIRA PENNA enviou-nos, para conhecimento do Asp Av Res Godofredo Bastos, uma carta, reportando-se ao artigo de sua autoria publicado no nº 125 da Revista Aeronáutica, sob o título "A morte de um palhaço".

A fim de que todos os nossos leitores tomem conhecimento da bonita carta escrita pelo Maj Av MOREIRA PENNA, publicamo-la na íntegra.

"Rio, 08-06-81.

Godofredo:

"Palhaço" que fui, como ex-comandante da Esquadrilha da Fumaça, foi com o coração apertado e com lágrimas nos olhos que cheguei ao fim da leitura de "A morte de um palhaço".

O "aperto no coração" sentia por ver um velho AS da aviação, a quem tive o prazer de conhecer e com quem cheguei mesmo a conviver por certo tempo, em Sorocaba, nos idos de 1946, tratado de maneira tão desprimorosa pelo órgão que, ao contrário, deveria enaltece-lo, zelando assim, como de direito e obrigação, pelas mais lúdimas tradições que honram a Aviação Brasileira.

Sabemos, entretanto, que atitudes assim somente caracterizam a personalidade de despeitados, a quem o valor e a glória dos outros lhes pesam demasiadamente.

Por este meio dou-lhe os meus parabéns pela maneira tão precisa como soube exaltar as qualidades morais e profissionais do Bertelli, uma das mais belas páginas da história da nossa aviação, colaborando assim para que o seu nome permaneça no lugar onde sempre esteve e de onde nunca sairá — o coração dos brasileiros. Esta não foi a primeira e certamente não será a última vez que ataques descabidos são desferidos contra pessoas ou organizações voltadas para o permanente esforço de colocar sempre mais alto o nome da Aviação. Também a Esquadrilha da Fumaça foi alvo de invectivas que tentaram diminuir-lhe o valor e elemento utilizado, em certa época, para justificar críticas à atuação de nossas autoridades governamentais de então.

Em contrapartida também estamos certos de que tais tentativas, que escondem no seu bojo o sentimento de pequenez e mesquinha dos que a fazem, encontrarão sempre — como

agora em você encontraram — quem não permita que fiquem sem o devido reparo.

Com admiração e respeito de

José Alexandre Moreira Penna — Maj Av Ref



Do Brig do Ar Ref A.C. PARREIRAS HORTA, recebemos a seguinte carta:

"Senhor Redator:

No dia 16 p.p. o Jornal "O Globo", em sua seção de Cartas dos Leitores, publica carta assinada pelo Exmo. Senhor Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss, com o título de Brigadeiro Eduardo Gomes.

Não conheço nada que tenha sido publicado sobre este nosso Chefe, recentemente desaparecido, que tão bem retrate o que realmente foi o Brigadeiro.

E é por isto que, com a devida autorização do Marechal Henrique Fleiuss, venho solicitar à Redação da Revista Aeronáutica que publique em suas páginas as palavras justas e precisas que, de maneira tão própria, foram expressas por aquele que tão bem o conheceu.

O Marechal Henrique Fleiuss é por demais conhecido em nosso meio e dispensa qualquer referência minha às suas excepcionais qualidades profissionais, intelectuais e de chefia.

Talvez poucos saibam das suas qualidades de piloto e destas sou testemunha, pois era Chefe da Instrução de Vôo quando realizei o meu curso de Aviador Naval, na antiga Escola de Aviação Naval, no ano de 1934.

Nesta ocasião presenciei uma das mais belas manobras acrobáticas, efetuadas pelo então Capitão-Tenente-Aviador-Naval Henrique Fleiuss.

Visitava a Aviação Naval o novo Adido Aeronáutico Inglês no Brasil e como de costume nossos pilotos, voando os "Gipsy Moth", pequenos aviões de instrução primária, mostravam que também sabíamos voar.

O Tenente Fleiuss decola frente a todos nós e a cerca de 20 metros do terreno efetua um "Shap-Roll" de absoluta precisão.

Não sei se o Marechal de hoje se recorda da perfícia e audácia do Tenente — mas nós, "manicacas" de então, nunca mais nos esquecemos do que havíamos presenciado.

Sem mais,
Atenciosamente,
Brig Ref A.C. Parreiras Horta"

Transcrevemos a carta do Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss, publicada em "O Globo" de 16-6-81:

"Brigadeiro Eduardo Gomes.

Desaparece, deixa-nos, o Brigadeiro Eduardo Gomes. Sua passagem pela vida é toda uma história de heroísmo, sacrifício, dedicação e vitórias.

Foi um líder incontestado e símbolo da dignidade humana. Foi estimado sem ser temido, foi respeitado sem intimidações, foi bravo por índole e estrutura e, isso, sem os desprimores da exibição.

Sua palavra de ordem era obedecida mesmo antes de chegar a seu destino; vinha silenciosamente — amparada pela força de uma liderança real, efetiva e verdadeira. Nas divergências, guardava tranqüilidade e sua vontade se impunha com naturalidade. Quando cedia à apresentação de argumentos ponderáveis, crescia em autoridade.

Desconheceu os caminhos da arrogância, do ódio e da malquerença e do rancor. Realizou muito, com sucesso, e sempre com discrição. Não incorporou vaidades e presunções. Planejava dentro da realidade, desconsiderando tudo marcado por grandiosidades incompatíveis com os meios.

Foi uma vida gloriosa a que viveu o Brigadeiro Eduardo Gomes. Convocado pelo Senhor, lá foi ele cumprir agora, no céu, o seu destino de bravura.

Um dia, alguém contará sua existência ponto por ponto e sempre balizada pelo heroísmo, pela fé, pela grandeza da alma e coração, pela dignidade envolvida pelos grandes e verdadeiros atributos morais.

Assim será escrita uma das mais belas páginas da História do Brasil. Tenho desse grande chefe, então Ministro da Aeronáutica, o elogio que marcou minha saída do serviço ativo: é a mais valiosa condecoração que posso.

Deus guardará a sua alma; nós, a sua memória.

Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss.
Rio"



OLDIR PEDREIRA RODRIGUES — Maj Int da AFA. Sua contribuição foi entregue ao Redator-Chefe para posterior publicação. Todos os endereços foram atualizados. Parabéns pelo seu trabalho como representante da Revista na AFA.

Prezado Senhor,

Aos 25 de maio, houve, no mundo das telecomunicações por satélite, um acontecimento importante que deve marcar o início de uma nova era neste mercado em expansão.

Com efeito, o Dr. ALI AL MAS-HAT, Diretor Geral da Organização árabe de comunicações por satélite (ARABSAT) e o Sr. JACQUES MITTERRAND, Presidente-Diretor Geral da Aérospatiale (França), assinaram um contrato para o desenvolvimento e o fornecimento de 3 satélites de comunicações para os 22 países da Liga Árabe.

O contrato de um valor de 134 milhões e 350 mil dólares abrange o fornecimento de três satélites — dois modelos de voo e um de reserva. Esses satélites compatíveis com um foguete europeu ARIANE e o SPACE SHUTTLE americano serão lançados a partir do final de 1983.

O satélite proposto a ARABSAT pela AEROSPATIALE e seus parceiros é um satélite muito moderno, aproveitando as mais avançadas tecnologias atuais.

O satélite terá uma carga útil mista: 25 canais de telecomunicações na faixa C (8 000 circuitos telefônicos simultâneos) e um canal operando na faixa S para televisão comunitária, permitindo a recepção no solo com antenas de diâmetro reduzido (3 metros).

AEROSPATIALE e seus parceiros do programa INTELSAT V demonstraram, com esse novo programa em comum, a sua vontade de estarem presentes, no mercado dos satélites de classe média (500-700 kg), bem adaptados às missões de comunicações regionais ou nacionais. O êxito da equipe no programa ARABSAT comprova a sua capacidade de competir com êxito nesse mercado em forte expansão.

Portanto, achamos a notícia bastante importante, e gostaríamos que seu veículo contribuísse para a sua divulgação.

Agradecendo pela sua atenção, subscrevemo-nos,

Atenciosamente
Jean-Noel Ardy

Vide notícia sobre o ARABSAT à pág. 15 deste número.

Do Chefe do Departamento de Auditoria do Instituto Nacional de Vitivinicultura de Mendoza, Argentina, recebemos a carta abaixo:

"Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los efectos de remitirle un ejemplar de la Revista Oficial de este Organismo, N° 17, del mes de mayo de 1981, donde se publica — en Suplemento Especial — un trabajo del suscripto.

Le quedo permanentemente agradecido por el envío de la Revista Aeronáutica, que tiene una excelente y moderna diagramación y un valioso contenido estructurado en base a artículos de jerarquía.

Me comprazco en saludarlo, con el mejor testimonio de mi más respectiva cordialidad.

Lic. ORLANDO R. MASERA
PLASTINA

Jefe Departamento Auditoria"

Agradecemos o envio do exemplar n° 17 do INV — Instituto Nacional de Vitivinicultura, revista muito bem compilada e que fornece informações completas sobre o assunto de sua especialidade.

Agradecemos, também, o envio da conferência realizada pelo Lic. Orlando R. Maser Plastina por ocasião do VII Congresso Nacional de Administração Pública, realizado em Salta, República Argentina.

LEMBRANÇAS E HOMENAGEM

Após assistir o programa "Globo Repórter" sobre o Cinquentenário do Correio Aéreo Nacional — CAN, eu não podia deixar de expressar o que senti.

Achei o programa bom, mas muito frio, em se tratando de um tema em que entra muito de amor e abnegação ao próximo.

Isto é uma homenagem que presto em pensamento e de coração àqueles que se foram, dando a vida apenas por idealismo.

Sou quase que parte desse tema e por isso me acho em condições de também falar sobre a história desses homens pelo interior do nosso Brasil.

Acordar de madrugada, sair com o avião carregado de mantimentos, remédios e outros materiais, desde pequenas peças até aquelas destinadas à construção de casas e estradas.

Medicamentos, assistência médica, correspondência, tudo aquilo que faz a integração de um país.

Desciam em lugares que nem pista tinham, apenas picadas abertas no meio do mato.

Transportavam pessoas pobres de um lugar para outro, muitas vezes doentes em estado grave, que, se não fosse esse transporte, morreriam sem assistência médica.

Houve um caso (isto é um grão de areia) em que uma criança, com um caroço parado na garganta e quase sem poder respirar, foi salva, pois em dois pássaros metálicos do CAN foi transportada com todo o cuidado, carinho e amor, para ser atendida por médicos com condições para isso.

Esses homens nunca receberam remuneração por esses atos de humanidade. Simplesmente ficavam felizes em poder prestar auxílio em horas de aflição.

Não, mintó. Sabe o que recebiam? Coisas irrecusáveis, como uma dúzia de ovos ou alguns frangos e um "Moço, Deus lhe pague". E isso era tudo.

Quantas páginas de sofrimento e abnegação foram gravadas com lágrimas por esse requerido CAN!

Essas não foram mostradas pelo programa de televisão.

Viajando pelo interior, quantos por lá ficaram? Quando um desses aviões caía, quantas famílias não perdiam seu marido, pai, filho!

Quantas esposas viram seus maridos saírem ao amanhecer e não mais voltarem! Algumas conseguiram se refazer, outras não.

Com elas aprendi muito. Foram fortes, criaram seus filhos, mas a peso de muitas lágrimas, saudade e sofrimento.

Eu não posso me calar e deixar de voltar meu pensamento a esses valerosos homens, que na selva amazônica, no oeste brasileiro ou no sul do nosso País, ficaram para sempre, deixando um rastro de saudade e admiração naqueles que conviveram com eles.

Às "Velhas Águias" o meu carinho, pois estão aí, graças a Deus, para recordar os anos cheios de aventura, idealismo, heroísmo e beleza que viveram nas asas das velhas garças da FAB, cujas remanescentes hoje des-

cansam orgulhosamente no Museu Aeroespacial.

LEDA PALMA PEREIRA

Rio de Janeiro, 13 de julho de 1981



Do MOBRAL, recebemos a seguinte carta:

“Senhor Diretor,

Usando a permissão gentilmente dada por V.Sa., estamos enviando, em anexo, o artigo abaixo discriminado para possível publicação no seu house-organ.

Caso sejamos atendidos, gostaríamos de receber um exemplar da publicação que veicular nossa matéria.

Esteja V. Sa. certo de que sua colaboração é de grande valor para a divulgação das atividades do MOBRAL, empenhado na gigantesca tarefa de levar a Educação Comunitária a nossa população mais carente, tarefa que só chegará a bom termo com a participação ativa de todos os brasileiros de boa vontade.

Atenciosamente,

ROBERTO MARIO CUNHA DA COSTA

Gerente de Comunicação Social

O artigo enviado acha-se publicado à pág. 63 deste número.



Pirassununga, 15 de junho de 1981

Prezado Senhor,

Queremos cumprimentá-lo e, ao ensejo, expressar nosso agradecimento pelo pontual recebimento da Revista Aeronáutica, bem como pelo conteúdo da mesma.

O objetivo desta é vos apresentar alguns dados sobre o Hino dos Aviadores, os quais, se forem julgados oportunos, podem ser publicados na Revista Aeronáutica.

HINO DOS AVIADORES

Há vinte e cinco anos, venho observando quanto nosso Hino dos Aviadores é empolgante! Desde que integrei uma Banda de Música da Aeronáutica, na Base Aérea de Canoas, Rio Grande do Sul, tenho vibrado com o Hino dos Capitães João Nascimento e Armando Serra de Menezes. Mas não é só isso. Tenho observado, também, quando da instrução aos soldados recrutas, que o nosso maior Hino é de todos um dos mais emocionantes, tal a vibração com que a tropa o canta.

Desde 1968, quando assumi a direção da Banda de Música da BACO, tenho tido o costume de sempre encerrar as apresentações da Banda que dirijo com o Hino dos Aviadores e verifico, então, que o público que o ouve pela primeira vez, também, vibra com o ritmo e a melodia da obra, mesmo sem apreciar a beleza do poema de Armando Serra de Menezes, pois normalmente nestas ocasiões a execução é puramente instrumental.

Como surgiu nosso Hino? Este, ainda, é um assunto a ser pesquisado. Entretanto, o Capitão Nascimento (hoje com 83 anos) me contou alguma coisa sobre o mesmo, que, a julgar pela excelente memória do 1º Mestre de Música da Aeronáutica, nos parece ser de grande valor para a história da Música Militar da Força Aérea Brasileira.

Nascimento conta que “estava no antigo Regimento de Aviação dos Afonsos, organizando a primeira Banda de Música da Aeronáutica, hoje Banda Sinfônica da Academia da Força Aérea, quando foi chamado pelo então Capitão-Aviador Armando Serra de Menezes que o convidou para fazerem juntos um Hino à Aeronáutica, pois ele, Serra de Menezes e outros Oficiais ficaram até certo ponto envergonhados quando de uma visita à Argentina. Lá, numa solenidade militar, eles ouviram a oficialidade argentina cantar o seu Hino Nacional e o Hino da Força Aérea, com uma vibração fora do comum, ao contrário dos nossos Oficiais que, além de não possuírem seu Hino, ainda, não sabiam cantar o Hino Nacional Brasileiro.”

Após este encontro Nascimento/Serra de Menezes, nossos Oficiais não teriam mais com que ficarem aborrecidos, pois no dia 13 de novembro de 1935 o Hino dos Aviadores era cantado por um Coral de 1 500 pessoas (Soldados, Cabos e Sargentos), juntamente

com a estréia da Banda de Música do 1º Regimento de Aviação, do Campo dos Afonsos.

Aí estão alguns elementos sobre o Hino Oficial da Aeronáutica, em especial dos Aviadores, os quais podem muito bem servir para pesquisadores futuros organizarem sua História.

Segundo, ainda, o Maestro João Nascimento, a primeira vez que o Hino dos Aviadores foi cantado ocorreu em uma Feira Internacional de Amostras, realizada no local onde hoje está construído o Aeroporto Santos-Dumont, precisamente no dia 13 de novembro de 1935, tendo a assistência o aplaudido efusivamente.

Hermes de Andrade
Mestre de Música da Aeronáutica



JOÃO EMENÉSIO PINTO — Ten
Cel Ref — São Paulo — Capital

“Recebi o nº 122/1980 da Revista Aeronáutica em 14/11/80.

Depois não recebi nenhum número e agora, a 5/6/81, recebi o número 125 de 1981.

Evidentemente, faltam alguns números e estou interessado em ler esses números, pois considero a Revista Aeronáutica como padrão de cultura no ambiente aeronáutico.

Assim, peço a remessa dos números não recebidos ou extraviados, com o que ficarei muito grato. E aqui continua às suas ordens o Ten Cel Reformado

João Emenésio Pinto

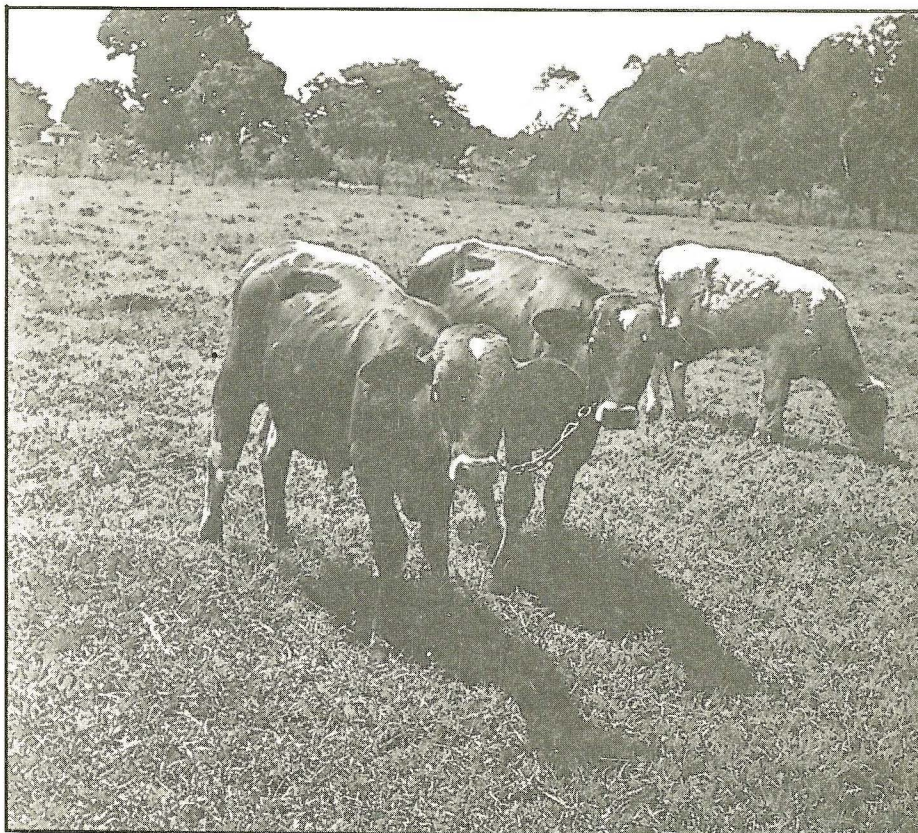
Sua solicitação já foi atendida. As Revistas foram remetidas para o seu endereço.



MANOEL JOSÉ FERREIRA PENNA NETO — Jacaré — São Paulo — A assinatura da Revista (1 ano) custa Cr\$ 1.600 (hum mil e seiscentos cruzeiros) que devem ser remetidos em cheque pagável no Rio de Janeiro, em nome do Clube de Aeronáutica. Cada número avulso custa Cr\$ 250,00. Aguardamos seu pronunciamento.

— ** —
PAULO AFONSO DA CÂMARA CHINA — Natal — RN — Sua carta tem a mesma resposta dada à carta do Sr. MANUEL JOSÉ FERREIRA PENNA NETO.

BIOGÁS: A SOLUÇÃO ENERGÉTICA PARA O CAMPO



Desde o histórico colapso do fornecimento de combustíveis fósseis, e conseqüente aumento de preços, nosso Governo tem desenvolvido um enorme esforço na busca de fontes alternativas de energia, no sentido de dotar nosso País de um modelo mais independente e seguro de suprimentos externos, que proporcionará os meios energéticos suficientes para continuidade de nosso desenvolvimento.

Dentre as diversas opções viáveis já pesquisadas temos a da fabricação de biodigestores, na produção de biogás — gás produzido a partir da fermentação de resíduos orgânicos em fossas de alvenaria — para a queima dos derivados de petróleo na área rural. Sua importância cresce a partir do momento que sua utilização em grande escala poderá reduzir os custos de produção e melhorar as condições de vida do homem no campo, aliado a sua simplicidade tecnológica e seu baixo custo.

O biodigestor é uma câmara constituída com tijolos compactos, de preferência enterrada no solo, com caixas de carga e de descarga, que produz gás metano (biogás) oriundo da fermentação anaeróbica (sem a presença do ar) de qualquer matéria orgânica (esterco de animais, capim, restos de culturas, vinhoto e outros).

Sua técnica de fabricação é elementar, uma vez que a mistura de materiais colocados dentro da câmara exige apenas a adição de água para começar a fermentação e produzir o biogás. Hoje, já temos em funcionamento fogões domésticos, chuveiros, lampiões, ferros de passar roupa, motores de explosão, lâmpadas incandescentes, esfriadores de leite, picadeiras de cana e secadores de grãos, através da utilização deste precioso e econômico gás. O grande passo para que estes produtos entrem em larga produção industrial foi dado com a fabricação de

AGRESSÃO À FAUNA

Há 3 milhões de anos surgia na Terra o último espécime animal. Tratava-se do *Australopithecus*, o mais antigo homínido, tronco raiz do homem atual. Apesar de recém-chegado, tem características de ser o maior destruidor do seu próprio ambiente, além de desprezar a vida dos outros seres. Gabando-se de ter sido feito à imagem e à semelhança de Deus, conforme pregam algumas religiões, parece incapaz de conviver com os outros componentes do meio ambiente. Não respeita os mínimos direitos dos animais silvestres. Considera os animais maiores como "Bichos de Caça" e os menores "Bichos Supérfluos" ou "Bichos à Toa".

Através dos milênios veio-se aperfeiçoando fisicamente. Em contrapartida, à medida em que essa perfeição se realizava, sua índole depredadora se formava, principalmente contra seus irmãos animais, de escala inferior.

No princípio, sob a lei da natureza da prevalência do mais forte sobre o mais fraco, o homem matava para alimentar-se. Depois, já mais recente, várias espécies passaram a ser perseguidas, devido ao valor econômico dos seus subprodutos. No momento atual, a fauna mundial vem-se ressentindo para atender uma famigerada sociedade de consumo, que vê, nos casacos de pele, na guloseima dos cardápios e na raridade da beleza de algumas espécies exóticas, motivo para a sua dizimação.

A ignorância, somada à ganância dos lucros fáceis e imediatos, tolhem o caráter do homem. A insensatez cega-lhe a visão da beleza da natureza. O equilíbrio natural dos ecossistemas impregnados da variedade de matizes do mundo animal não mais lhe comove.

Devido a essa compostura, é que os grandes mamíferos do final da era cenozóica foram extintos. E é com esse mesmo comportamento, análogo ao do homem de neandertal, porém agravado por possuir arma de fogo e armadilhas, cujo princípio de funcionamento utiliza até técnicas eletrônicas, que o tigre de bengala, a baleia, o

COMO NASCE UM BOEING.



O 757, da nova geração Boeing, e que já está sendo construído, economizará milhões de litros de combustível.

Comparado com os aviões que vai substituir, um 757, voando 2.1 milhões de quilômetros por ano, economizará 6.8 milhões de litros de combustível, anualmente.

A economia sempre foi um fator importante no projeto de um novo avião. Agora, com a crise do petróleo, ela é fundamental.

Doug Miller é um engenheiro especialista em novos projetos e desenvolvimento. Ele e seu grupo participaram do desenvolvimento de uma nova asa, com excepcionais características aerodinâmicas, que permitirá ao 757 decolar e



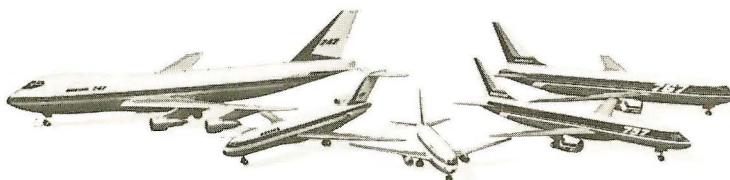
voar consumindo menos combustível que qualquer outro avião do seu tamanho.

Esta nova asa só foi possível após a Boeing ter pesquisado no-

vos materiais de baixo peso e ligas de puro alumínio capazes de resistir a grandes tensões.

O esforço contínuo da Boeing, visando ao avanço no campo da aerodinâmica e da engenharia, permitiu que o projeto do 757 tenha se transformado em realidade.

A Boeing acredita que quase tudo é possível em termos de desenvolvimento. Doug e seu grupo representam uma pequena parcela do imenso complexo que, com a nova geração de aviões, está criando a aviação do futuro, que permitirá ao transporte aéreo continuar a ser viável em um mundo onde a inflação continua a crescer.



A FAMÍLIA BOEING

Tornando o Mundo Menor

ECOLOGIA

elefante, a tartaruga, o peixe-boi, e outros têm seus dias contados.

O contrabando de animais se processa cada vez com mais ênfase. O itinerário, geralmente, é dos países do terceiro mundo para a Europa

Ocidental, sendo a Alemanha o país que mais recebe

sapo cururu, no Nordeste brasileiro, para a venda de sua pele, no período de 1970-71, redundou no extermínio de cerca de 2 milhões de indivíduos, o que resultou em seríssimos prejuízos para a lavoura. Em Campos (RJ), a estúpida destruição de gaiolas e muitas outras aves levou a lavoura canavieira a ser



Mais de 80 mil peles de jacarés foram embargadas aqui no Brasil, quando iam ser levadas para a Colômbia.

mercadoria desse mercado ilegal.

Para que se tenha uma idéia, em 1976, 80 mil peles de jacarés foram embargadas aqui no Brasil, quando iam ser levadas para a Colômbia, a fim de se somarem a mais de 80 mil obtidas da Amazônia Colombiana. Só no Pantanal Mato-grossense, apenas na parte Sul, são abatidos por mês cerca de 25 a 40 mil jacarés, cujas peles são contrabandeadas para Paraguai e Bolívia, onde a caça é livre, e daí são comercializadas legalmente, a preços exorbitantes, para a Europa.

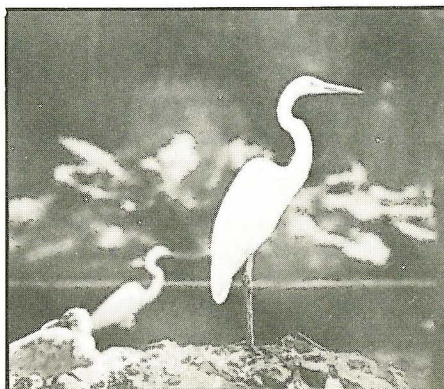
Afora o contrabando de animais que visam ao lucro fácil, deparamo-nos com os aficionados pelo esporte cinegético, ou seja, a arte de caçar. Embora a caça seja regulada pela Lei. 5.197, ainda é praticada em larga escala, clandestinamente. Aqui no Brasil, onde o nosso patrimônio faunístico ainda é desconhecido e de valor imensurável, a insensatez, por parte desses maus brasileiros, vem afetando sensivelmente o número populacional de espécies em vias de extinção.

O número de caçadores no Brasil é elevado. Só no Rio Grande do Sul há mais de 18 000 registrados. Nós sabemos, por cálculos empíricos, que para cada caçador registrado existem pelo menos 9 (nove) clandestinos. Podemos, assim, ver que a atividade venatória ainda hoje apaixonou e empolga centenas de milhares de brasileiros.

Toda essa investida sobre a fauna afeta os elos mantenedores do equilíbrio da natureza. Assim é que a pilhagem de predador de insetos como o

fortemente atacada por uma espécie de gafanhoto, o qual teve que ser combatido com defensivos químicos, daninhos à própria saúde humana. No próprio Pantanal Mato-grossense, a investida sobre o jacaré está provocando surto de piranhas nos rios da Região. Essa proliferação era controlada pela ação dos jacarés, que agiam como se fossem os garis do Pantanal. Desta forma, os pecuaristas da Região se expõem ao ataque daquele peixe, quando têm de fazer com que o gado atravesse os rios.

Em nosso País, onde a fauna está sendo perseguida e abatida indiscriminadamente, existe a Lei n.º 5.197, lei de proteção à fauna, que proíbe o exercício da caça profissional, e dá outras competências para inibição de tal atividade. Uma delas é a permissão da autoridade policial ou das Forças Armadas, por iniciativa própria, em fiscalizar a caça ilegal. Outra é a exigência de livros escolares de leitura, que tenham textos sobre a proteção da fauna.



PANORAMA

compressores portáteis, que permitem a armazenagem de biogás em botijões comuns, a exemplo do que ocorre com o gás derivado do petróleo, o butano, amplamente usado em todo o País. Deste modo, o biogás poderá ser injetado em botijões por qualquer pessoa, o que permitirá a ampla estocagem e comercialização do combustível.

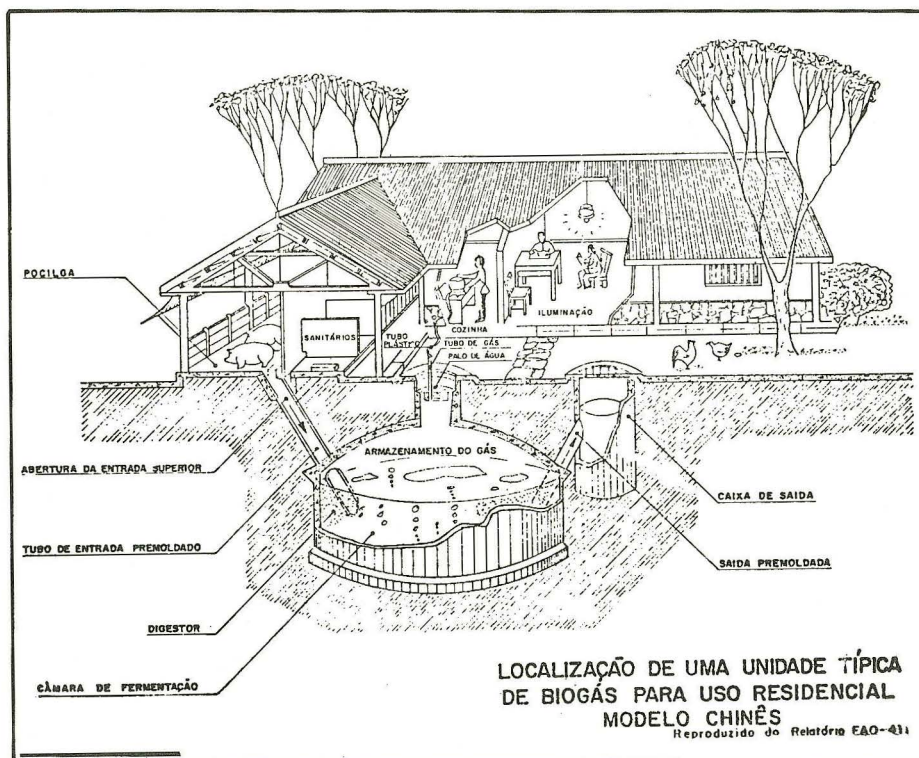
Dentre os diversos tipos de biodigestores existentes nas várias partes do mundo, os que mais despertaram interesse foram os de origem chinesa e outro indiano. O indiano caracteriza-se pelo fato de possuir o gasômetro em cima da própria cuba de fermentação, economizando-se com isto a construção de um tanque; o chinês, não tendo gasômetro, torna-se mais econômico, porque este, sendo de metal, constitui a parte mais dispendiosa dos biodigestores. Entretanto, apesar da preferência demonstrada pelo de origem indiana, por oferecer maior rendimento, principalmente quando usado como combustível para motores de explosão, o modelo nacional a ser adotado deverá ser adaptado às nossas condições, utilizando-se parte dos dois geradores de biogás asiático.

Potencial Brasileiro de Biogás — Agricultura (Dados de 1977)					
Cultura	Produção 10 ⁶ t	Kg M. Seco Kg Prod. Colhido	Milhões de m ³ Biogás Ano 10 ³	Ton. Equiv. de Petróleo Ano 10 ³	
CANA-DE-DE					
ACUCAR	120 0	0 30	14 4	6 640	
SOJA	12 5	2 55	12 7	5 882	
MILHO	19 3	1 50	11 5	5 324	
ARROZ	8 9	1 22	4 3	2 022	
TRIGO	3 2	1 50	1 9	888	
FEIJÃO	2 2	2 00	1 8	844	
MANDIOCA	25 9	0 15	1 5	717	
CACAU	0 2	12 00	1 2	552	
SISAL	0 2	8 5	0 8	399	
CAFÉ	1 9	0 4	0 3	142	
TOTAL				24 712	
Potencial Brasileiro de Biogás — Lixo					
Discriminação	População Urbana (60%)	Lixo per capita kg. dia	Milhões de m ³ Biogás Ano 10 ³	Ton. Equiv. de Petróleo Ano 10 ³	
Lixo	66 milhões	0 50	1 2	595	

FONTE: Programa Biogás, Secretaria de Tecnologia do Ministério das Minas e Energia (1979).

Além da produção de gás metano e biofertilizantes, a partir de dejetos humanos, animais e vegetais, cabe-lhe repor no solo uma parcela importante do conteúdo retirado. Assim, o biodigestor passa a ser um instrumento de proteção das terras, e um precioso subproduto de nutrição do solo.

Com o objetivo de acelerar a implantação de biodigestores, o Governo



Federal autorizou o Banco Central a liberar recursos oriundos do crédito rural, para os pequenos e médios proprietários rurais em todo o Território Nacional. Outro passo importante foi dado pelo Governo do Estado de Minas Gerais, que criou, em fins de 1980, o Programa Estadual de Biogás, com a colaboração da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), visando à instalação de mil biodigestores de várias capacidades até o final de 1982, que certamente contribuirá para despertar o interesse pelo biogás, e sua conseqüente popularização.

A Faculdade de Ciências Agrárias e Veterinárias de Jaboticabal (SP), que estuda desde 1975 a sua aplicação no País, elaborou um quadro comparativo com os derivados de petróleo que estabelece as quantidades de biogás produzidas por estes insumos energéticos. Neste quadro verifica-se que: 1 litro de gasolina produz no máximo 2,22 m³; o litro do diesel ou querosene vale 2,18 m³; o litro do óleo combustível corresponde a 2,08 m³. Ao mesmo tempo convém saber que: 10 kg de esterco fresco bovino produzem 0,4 m³ de biogás; 1 kg de esterco seco de galinha, 0,43 m³ de biogás; 1 kg de esterco de

suíno, 0,35 m³ de biogás; 1 kg de matéria seca de resíduo vegetal, 0,4 m³ de biogás; 1 kg de resíduos sólidos de frigorífico (úmido), 0,07 m³ de biogás; e, por fim, 1 kg de lixo, 0,05 m³ de biogás. Considerando-se que um boi adulto dá 30 kg/dia de esterco, o porco adulto dá 2,6 kg/dia de esterco (sem urina), uma galinha dá 0,12 kg/dia, um equino 12 kg/dia, fazendo-se as transformações poderemos constatar enorme potencial de biogás a ser produzido.

Acreditamos que esta realmente seja a grande solução energética para o campo, principalmente quando o Governo coloca a agricultura como a sua prioridade econômica, e pelo alto custo exigido para a eletrificação das propriedades rurais, são pontos importantes para viabilizar sua utilização em grande escala, que, temos certeza, proporcionarão resultados positivos no desenvolvimento econômico e social de nosso País.

Luiz Fernando R. Rodrigues.

O Órgão do Governo que está afeto à fiscalização da caça é o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), cujo interesse em resguardar o nosso patrimônio faunístico é o melhor possível, porém sua ação é precária, tendo em vista o reduzido efetivo da sua guarda florestal.

Mediante essa agressividade e a fragilidade do Órgão Público competente, só nos resta a alternativa de modificar o comportamento de nosso povo. Isso poderia ser articulado, através de uma ação conjunta IBDF e EMBRATUR, onde o estímulo de concursos de trabalhos escritos sobre a fauna, a flora e outros recursos naturais agraciaria os primeiros colocados com viagens a locais do País, cujas características da fauna predominante na Região Ihes seriam apresentadas, a título de enriquecimento cultural. Afóra isso, poder-se-ia promover concurso de fotografia de espécies cinegéticas, em seus ambientes naturais, bem como concurso de gravações, em fita magnética, das vozes de aves e animais de caça.

Outra medida importante de caráter econômico é a implantação de criadouros, a fim de perenizar o extrativismo de subprodutos de algumas espécies viáveis à exploração comercial.

Como nós vimos, todo o potencial faunístico está sendo exaurido em detrimento de valores culturais, econômicos, e sobretudo ecológicos. Esperamos que as gerações futuras, cuja formação sentimental para com a natureza é indubitavelmente diferente da atual, possa em tempo hábil corrigir e apontar os erros praticados, hoje, por nós.

ANTONIO CELENTE VIDEIRA
— 1º Ten Int Aer



COMIDA

POUSANDO SEGURO

“...A terra, porém, em si, é de muito bons ares, assim frios e temperados como d’Antre Doiro e Minho, porque neste tempo d’agora assim os achávamos como os de lá. Águas são muitas, infindas. E em tal maneira é graciosa que, querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo por bem das águas que tem.

Beijo as mãos de Vossa Alteza.

Deste **Porto Seguro**, da vossa Ilha de Vera Cruz, hoje, sexta-feira, primeiro dia de Maio de 1500.

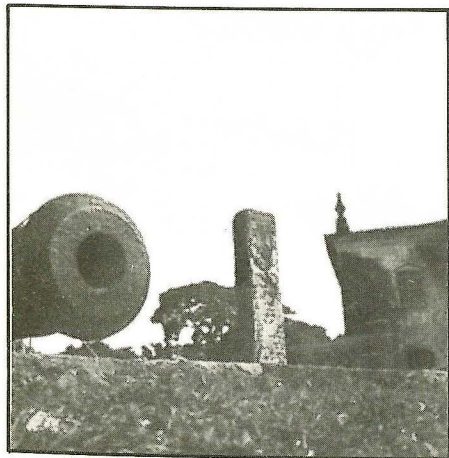
Pêro Vaz de Caminha”

Ando seriamente desconfiado de que Cabral não foi pego por nenhuma calmaria. Andou, sim, vagando pelo nosso litoral, tão fascinado pelo que via, que não conseguia resolver onde atracar.

Mas justiça se lhe faça, sua escolha foi irrepreensível. Porto Seguro é realmente um dos pontos mais, se não o mais bonito deste litoral.

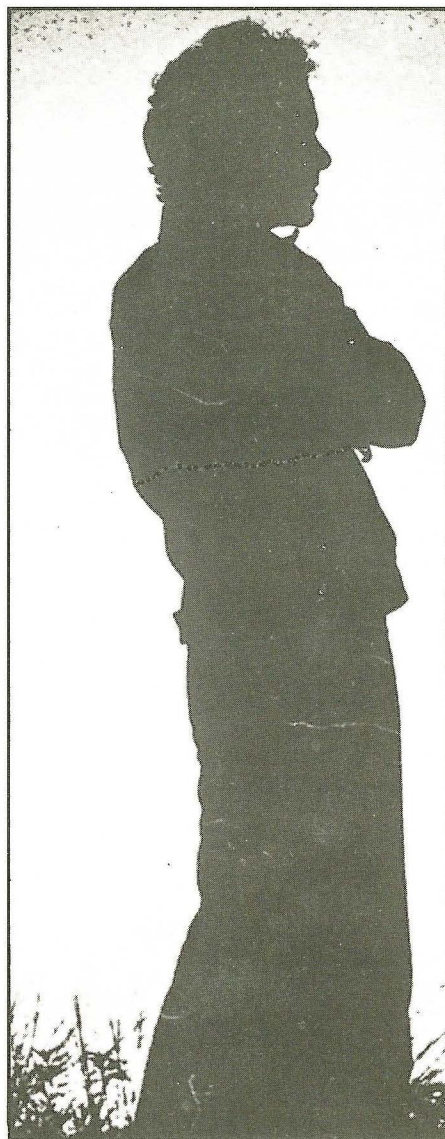
E o mais importante é que hoje, passados 500 anos, o progresso, no seu

• *O Marco do Descobrimento do Brasil.*



COMPORTAMENTO

COM UM POUCO DE PACIÊNCIA, A GENTE SE ACOSTUMA...



A gente se acostuma a acordar de manhã sobressaltado porque está na hora. A tomar café correndo porque está atrasado. A ler o jornal no ônibus porque está cansado. A deitar cedo e dormir pesado, sem ter vivido o dia.

A gente se acostuma a abrir o jornal e ler notícias da guerra. E, aceitando a guerra, aceita os mortos da guerra e que haja número para os mortos. E, aceitando os números, aceita não acreditar nas negociações de paz. E, aceitando as negociações de paz, aceita ler todo dia notícias de guerra, dos números dos mortos, da longa duração.

A gente se acostuma a esperar o dia inteiro e ouvir no telefone: hoje não posso ir. A sorrir para as pessoas sem receber um sorriso de volta. A ser ignorado quando precisava tanto ser visto.

A gente se acostuma a pagar por tudo o que deseja e o de que necessita. E a lutar para ganhar o dinheiro com que pagar. E a ganhar menos do que precisa. E a fazer fila para pagar. E a pagar mais do que as coisas valem. E a saber que cada vez pagará mais. E a procurar mais trabalho, para ganhar mais dinheiro, para ter com que pagar nas filas que se cobra.

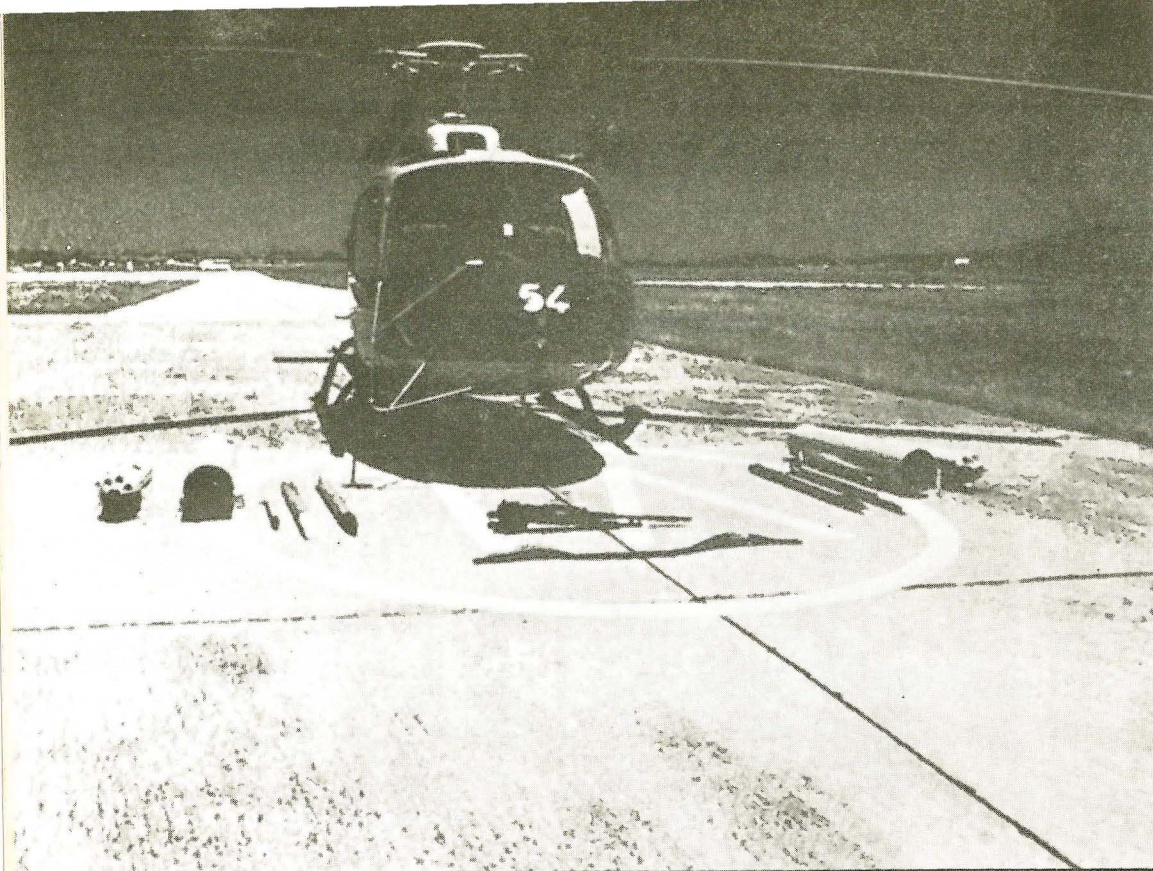
A gente se acostuma a andar na rua e ver cartazes. A abrir as revistas e ver anúncios. A ligar a televisão e assistir a comerciais. A ir a cinemas e engolir publicidade. A ser instigado, conduzido, desnorreado, lançado na infundável catarata dos produtos.

A gente se acostuma à poluição. Às salas fechadas de ar condicionado e cheiro de cigarro, à luz artificial de ligeiro tremor. Ao choque que os olhos levam na luz natural. Às bactérias da água do mar. À lenta morte dos rios. Se acostuma a não ouvir passarinho, a não ter galo de madrugada, a temer a hidrofobia dos cães, a não colher frutos no pé, a não ter sequer uma planta.

A gente se acostuma a coisas demais para não sofrer. Em doses peque-

Eu sei que a gente se acostuma. Mas não devia.

A gente se acostuma a morar em apartamentos de fundos e a não ter outra vista que não as janelas ao redor. E porque não tem vista, logo se acostuma a não olhar para fora. E porque não olha para fora, logo se acostuma a não abrir de todo as cortinas. E porque não abre as cortinas, logo se acostuma a acender a luz mais cedo. E à medida que se acostuma, esquece o sol, esquece o ar, esquece a amplidão.



ESQUILO: O NOVO HELICÓPTERO MILITAR BRASILEIRO

Foi desenvolvido no Brasil, a partir do mais moderno helicóptero do mundo, a versão militar do ESQUILO, equipado com metralhadora 7,62 na cabina e lançadores de foguetes 35 mm a 70 mm, fabricado pela AVIBRAS.

Como sua versão civil já produzida no Brasil, ele usa os materiais e processos de fabricação dos mais avançados da década:

- cabina de policarbonato, com soldagem por ultra-sons;
- pás e cabeça em fibra de vidro, assegurando a maior resistência a impactos de balas e projetis, vida infinita, como também imunidade à corrosão;
- concepção modular para os conjuntos mecânicos e a turbina, assegurando uma manutenção fácil e rápida, mesmo no campo;
- velocidade de cruzeiro elevado: 245 km/h;
- grande reserva de potência devido a uma turbina de 650 HP;
- cabina ampla para 6 (seis) pessoas, para observação, transporte de comandos, evacuação aeromédica, etc.;
- capacidade de carga externa até 906 kg;
- capacidade de carga interna até 3 m³.

Helicópteros do Brasil S.A.
HELIBRÁS

COMIDA

aspecto destruidor, ainda não aportou por lá.

Tendo despertado, como atração turística, nos últimos anos, ainda não atingiu o estágio industrial desta atividade, podendo assim oferecer realmente entretenimento e sossego a seus visitantes.

Vamos dar uma olhadela neste embrião de nossa civilização antes de entrarmos no nosso assunto predileto, "comida". Na parte alta encontramos, tombadas pelo Patrimônio Histórico, maravilhosas relíquias, como: a primeira Igreja do Brasil (1526); o marco da descoberta; o local da primeira missa; o colégio dos Jesuítas. Na parte baixa, ou seja, no litoral, a cidade propriamente dita com suas casas comerciais e residenciais. Aí, estão um sem número de Pousadas e uma quantidade razoável de restaurantes, bares e tavernas.

As Pousadas são geralmente casas antigas em que foram feitas puxadas para atender a nova atividade. Seu conforto é duvidoso, mas o ambiente é familiar e a comida caseira é normalmente saborosa. O preço oscila de Cr\$ 800,00 a Cr\$ 2.000,00, o casal, a seco ou com refeições.

Hotéis, em verdade só dois, um deles pouco conhecido e afastado uns 2 km e o Hotel Phoenicia no limite norte da cidade. O primeiro, muito luxuoso e muito caro, enquanto o segundo nos pareceu bastante acessível. Os preços para as 3 categorias de apartamentos variam de Cr\$ 2.000,00 a Cr\$ 3.500,00.

O Phoenicia, inaugurado no início deste ano, alia conforto e bom gosto na manutenção dos hábitos regionais. Assim, o café da manhã, típico das fazendas de cacau, é capaz de deixar o hóspede só pensar em comer novamente no jantar. Baianas, em vestes típicas, oferecem, em seus tabuleiros: cuscuz de milho, banana da terra frita, paçoca (de banana e coco), bolo de fubá, rabanada (fatia dourada), além de frutas típicas e seus sucos.

Quando, após uma boa praia, finalmente a fome retornar, provavelmente já no fim da tarde, o importante, para comer bem, será escolher pratos de frutos do mar, é óbvio. Quanto ao local, nossa preferência ficou com o Três Vinténs e o Senzala, perdendo fortemente para o primeiro. Situado na beira do mar e "dirigido" por um casal muito jovem (ela tem 18 anos), serve moquecas deliciosas. Particularmente a de "siri mole" é de tirar Vadinho do túmulo. Peixe e camarão em seus diversos preparos são, também, excelentes opções. E a conta, bebendo-se refrigerante ou cerveja, não ultrapassará a Cr\$ 1.200,00, o casal.

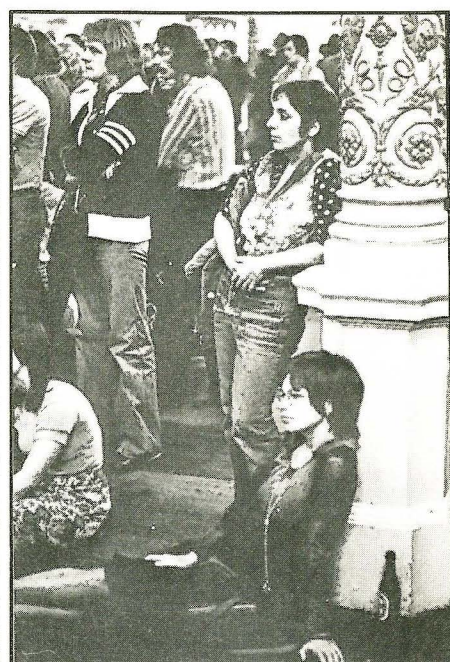
À noite, hora do "footing" em toda a cidade pequena, o "quente" são os bares ou restaurantes que se alinham em determinado trecho da beira-mar, entre eles o Três Vinténs, o Senzala, o Arrastão, o Preto Velho, etc. Posicionado em uma mesa externa, você poderá saborear excelentes "tira-gostos" e petiscos regados por uma cerveja ou caipirinha, enquanto aprecia o movimento. O céu estrelado fundindo-se ao mar no horizonte, o barulho das pequenas ondas e a brisa marinha são ótimo cenário para saborear acarajés, casquinhas de siri, camarões ou peixinhos e, quiçá, enfrentar uma outra moqueca mais tarde.

Não depois das 22 horas, quando cessará o serviço de alto-falantes e o movimento será reduzido pelo recolhimento dos habitantes locais e dos turistas mais cansados. Os mais boêmios e curtidores poderão esticar até a meia-noite, quando provavelmente o proprietário do local, já sonolento, indicará que é hora de partir. Quem não pegou de moqueca poderá pedir uma sopa de peixe para embalar o sono.

Uma caminhada pelo litoral de retorno a seu hotel, pousada ou barraca de "camping" (há um bom camping no local), gozando o silêncio da noite, marcará o fim da jornada.

- Vaz de Caminha

COMPORTAMENTO



nas, tentando não perceber, vai afastando uma dor aqui, um ressentimento ali, uma revolta acolá. Se o cinema está cheio, a gente senta na primeira fila e torce um pouco o pescoço. Se a praia está contaminada, a gente molha só os pés e sua só no resto do corpo. Se o trabalho está duro, a gente se consola pensando no fim de semana. E se no fim de semana não há muito o que fazer, a gente vai dormir cedo e ainda fica satisfeito porque tem sempre sono atrasado.

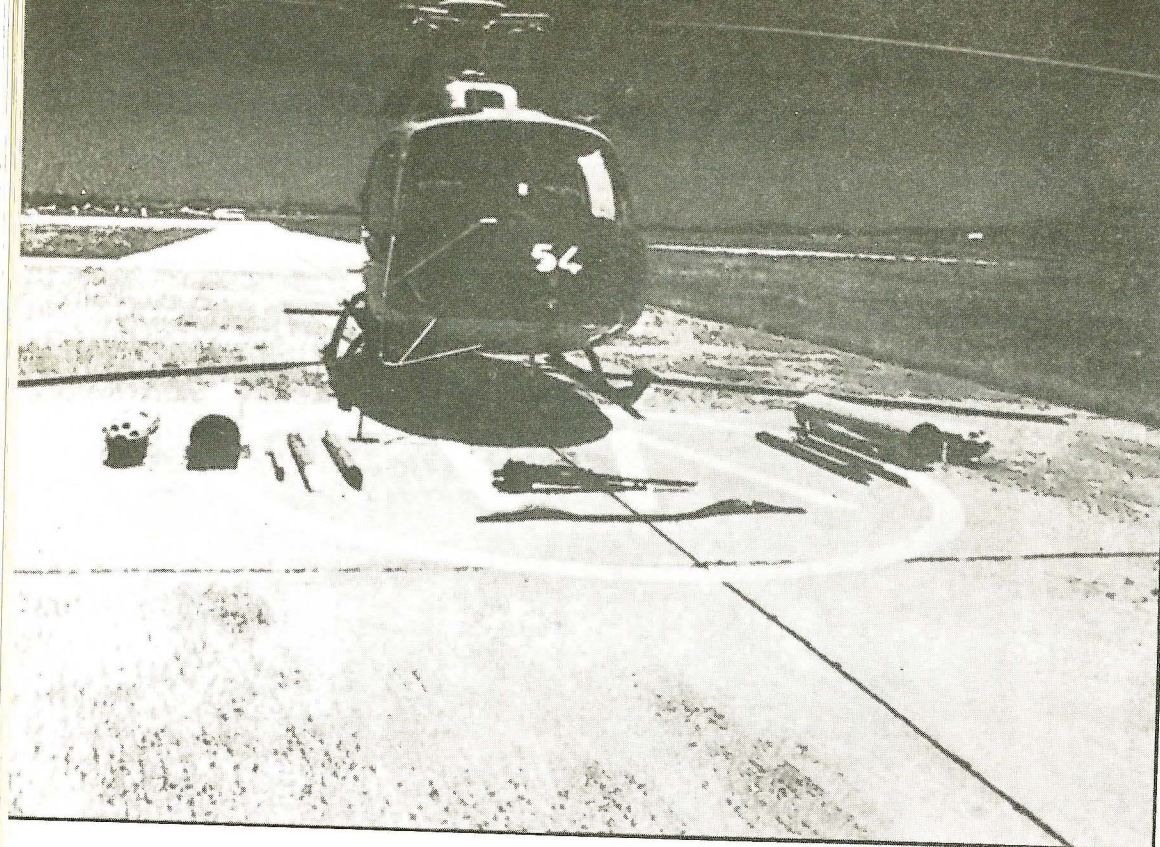
A gente se acostuma para não se ralar na aspereza, para preservar a pele. Se acostuma para evitar feridas, sangramentos, para esquivar-se de faca e baioneta, para poupar o peito.

A gente também se acostuma ao sofrimento. Com aquele masoquismo interior, a gente se acostuma à dor e vai curtindo com prazer, num desejo de autoflagelação. Para ter piedade de si mesmo.

A gente se acostuma para poupar a vida. Que aos poucos se gasta, e que, gasta de tanto acostumar, se perde de si mesma.

(e às vezes nunca mais se acha...).





ESQUILO: O NOVO HELICÓPTERO MILITAR BRASILEIRO

Foi desenvolvido no Brasil, a partir do mais moderno helicóptero do mundo, a versão militar do ESQUILO, equipado com metralhadora 7,62 na cabina e lançadores de foguetes 35 mm a 70 mm, fabricado pela AVIBRAS.

Como sua versão civil já produzida no Brasil, ele usa os materiais e processos de fabricação dos mais avançados da década:

- cabina de policarbonato, com soldagem por ultra-sons;
- pás e cabeça em fibra de vidro, assegurando a maior resistência a impactos de balas e projetis, vida infinita, como também imunidade à corrosão;
- concepção modular para os conjuntos mecânicos e a turbina, assegurando uma manutenção fácil e rápida, mesmo no campo;
- velocidade de cruzeiro elevado: 245 km/h;
- grande reserva de potência devido a uma turbina de 650 HP;
- cabina ampla para 6 (seis) pessoas, para observação, transporte de comandos, evacuação aeromédica, etc.;
- capacidade de carga externa até 906 kg;
- capacidade de carga interna até 3 m³.

Helicópteros do Brasil S.A.

HELIBRÁS

COMIDA

aspecto destruidor, ainda não aportou por lá.

Tendo despertado, como atração turística, nos últimos anos, ainda não atingiu o estágio industrial desta atividade, podendo assim oferecer realmente entretenimento e sossego a seus visitantes.

Vamos dar uma olhadela neste embrião de nossa civilização antes de entrarmos no nosso assunto predileto, "comida". Na parte alta encontramos, tombadas pelo Patrimônio Histórico, maravilhosas relíquias, como: a primeira Igreja do Brasil (1526); o marco da descoberta; o local da primeira missa; o colégio dos Jesuítas. Na parte baixa, ou seja, no litoral, a cidade propriamente dita com suas casas comerciais e residenciais. Aí, estão um sem número de Pousadas e uma quantidade razoável de restaurantes, bares e tavernas.

As Pousadas são geralmente casas antigas em que foram feitas puxadas para atender a nova atividade. Seu conforto é duvidoso, mas o ambiente é familiar e a comida caseira é normalmente saborosa. O preço oscila de Cr\$ 800,00 a Cr\$ 2.000,00, o casal, a seco ou com refeições.

Hotéis, em verdade só dois, um deles pouco conhecido e afastado uns 2 km e o Hotel Phoenix no limite norte da cidade. O primeiro, muito luxuoso e muito caro, enquanto o segundo nos pareceu bastante acessível. Os preços para as 3 categorias de apartamentos variam de Cr\$ 2.000,00 a Cr\$ 3.500,00.

O Phoenix, inaugurado no início deste ano, alia conforto e bom gosto na manutenção dos hábitos regionais. Assim, o café da manhã, típico das fazendas de cacau, é capaz de deixar o hóspede só pensar em comer novamente no jantar. Baianas, em vestes típicas, oferecem, em seus tabuleiros: cuscuz de milho, banana da terra frita, paçoca (de banana e coco), bolo de fubá, rabanada (fatia dourada), além de frutas típicas e seus sucos.

Quando, após uma boa praia, finalmente a fome retornar, provavelmente já no fim da tarde, o importante, para comer bem, será escolher pratos de frutos do mar, é óbvio. Quanto ao local, nossa preferência ficou com o Três Vinténs e o Senzala, perdendo fortemente para o primeiro. Situado na beira do mar e "dirigido" por um casal muito jovem (ela tem 18 anos), serve moquecas deliciosas. Particularmente a de "siri mole" é de tirar Vadinho do túmulo. Peixe e camarão em seus diversos preparos são, também, excelentes opções. E a conta, bebendo-se refrigerante ou cerveja, não ultrapassará a Cr\$ 1.200,00, o casal.

À noite, hora do "footing" em toda a cidade pequena, o "quente" são os bares ou restaurantes que se alinham em determinado trecho da beira-mar, entre eles o Três Vinténs, o Senzala, o Arrastão, o Preto Velho, etc. Posicionado em uma mesa externa, você poderá saborear excelentes "tira-gostos" e petiscos regados por uma cerveja ou caipirinha, enquanto aprecia o movimento. O céu estrelado fundindo-se ao mar no horizonte, o barulho das pequenas ondas e a brisa marinha são ótimo cenário para saborear acarajés, casquinhas de siri, camarões ou peixinhos e, quiçá, enfrentar uma outra moqueca mais tarde.

Não depois das 22 horas, quando cessará o serviço de alto-falantes e o movimento será reduzido pelo recolhimento dos habitantes locais e dos turistas mais cansados. Os mais boêmios e curtidores poderão esticar até a meia-noite, quando provavelmente o proprietário do local, já sonolento, indicará que é hora de partir. Quem não pegou de moqueca poderá pedir uma sopa de peixe para embalar o sono.

Uma caminhada pelo litoral de retorno a seu hotel, pousada ou barraca de "camping" (há um bom camping no local), gozando o silêncio da noite, marcará o fim da jornada.

- Vaz de Caminha

COMPORTAMENTO



nas, tentando não perceber, vai afastando uma dor aqui, um ressentimento ali, uma revolta acolá. Se o cinema está cheio, a gente senta na primeira fila e torce um pouco o pescoço. Se a praia está contaminada, a gente molha só os pés e sua só no resto do corpo. Se o trabalho está duro, a gente se consola pensando no fim de semana. E se no fim de semana não há muito o que fazer, a gente vai dormir cedo e ainda fica satisfeito porque tem sempre sono atrasado.

A gente se acostuma para não se ralar na aspereza, para preservar a pele. Se acostuma para evitar feridas, sangramentos, para esquivar-se de faca e baioneta, para poupar o peito.

A gente também se acostuma ao sofrimento. Com aquele masoquismo interior, a gente se acostuma à dor e vai curtindo com prazer, num desejo de autoflagelação. Para ter piedade de si mesmo.

A gente se acostuma para poupar a vida. Que aos poucos se gasta, e que, gasta de tanto acostumar, se perde de si mesma.

(e às vezes nunca mais se acha...).



**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 Lider. Afinal, a Lider tem a maior frota. Por isso, você nunca perde um minuto: tem sempre um avião da Lider pronto para você voar.

É muito mais fácil e muito mais tranquilo. A Lider 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 Lider é homologada pelo DAC e FAA dos Estados Unidos. Os tripulantes, de alto nível. Com uma bagagem de mais de 1 milhão de horas de vôo.

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

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

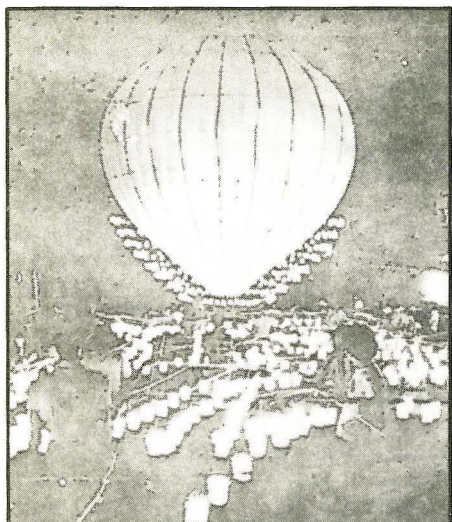


LIDER TAXI AÉREO

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

BALONISMO

A CONVIVÊNCIA NO CÉU



A antiga brincadeira infantil nas festas do interior cedeu lugar, nas grandes cidades, a um perseguido esporte de adultos. Para participar dele é preciso desenvolver muitos conhecimentos, incluindo-se princípios matemáticos, noções de física e engenharia, técnicas de combustão e explosão, perícia, engenho e, naturalmente, muita arte.

Soltar balões tornou-se atividade tão complexa, que deixou de ser praticada individualmente. Verdadeiras equipes, com 30 a 50 pessoas, são formadas para planejar, construir e soltar um balão. E isso se faz necessário, já que alguns deles pesam acima de 60 quilos, chegam a medir quase 100 metros e custam mais de Cr\$ 200 mil.

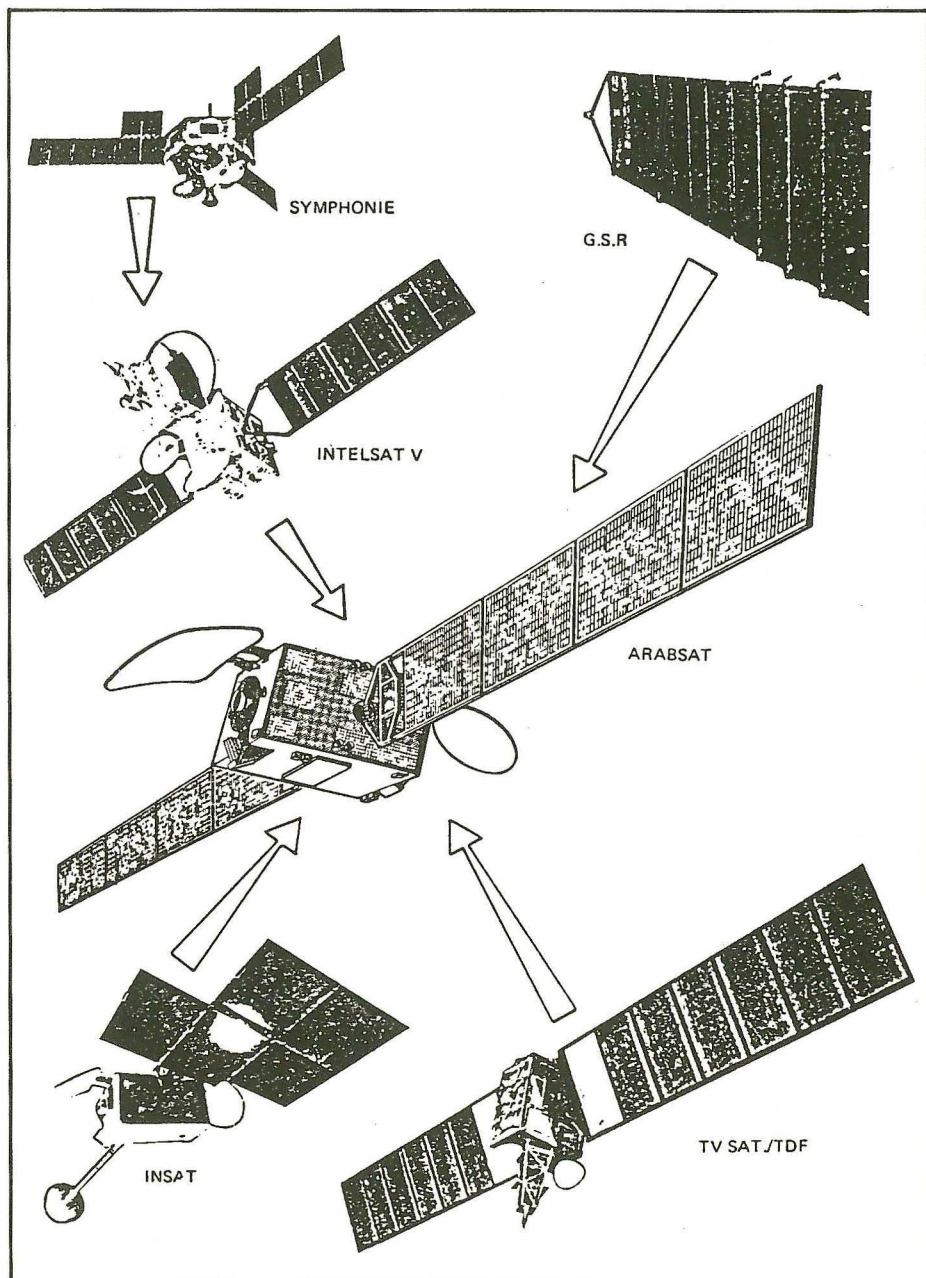
Talvez por isso, os balões médios e pequenos se tornam mais escassos e deixam de iluminar as noites e os sonhos de crianças e adultos. Mas o fascínio pela liberdade no ar permanece.

Ser baloeiro é desrespeitar o Artigo 28 da Lei das Contravenções Penais, ir contra o Código Florestal Brasileiro e estar sujeito às punições estabelecidas em Resoluções das Secretarias de Segurança estaduais, que prevêem desde multas até prisões. As autoridades, justificadamente, estão zelando pela segurança das matas, indústrias e da população, de modo geral.

Os defensores dos balões — homens cujas idades se situam entre 30 e

PESQUISA

O SATÉLITE MÉDIO DE TELECOMUNICAÇÕES



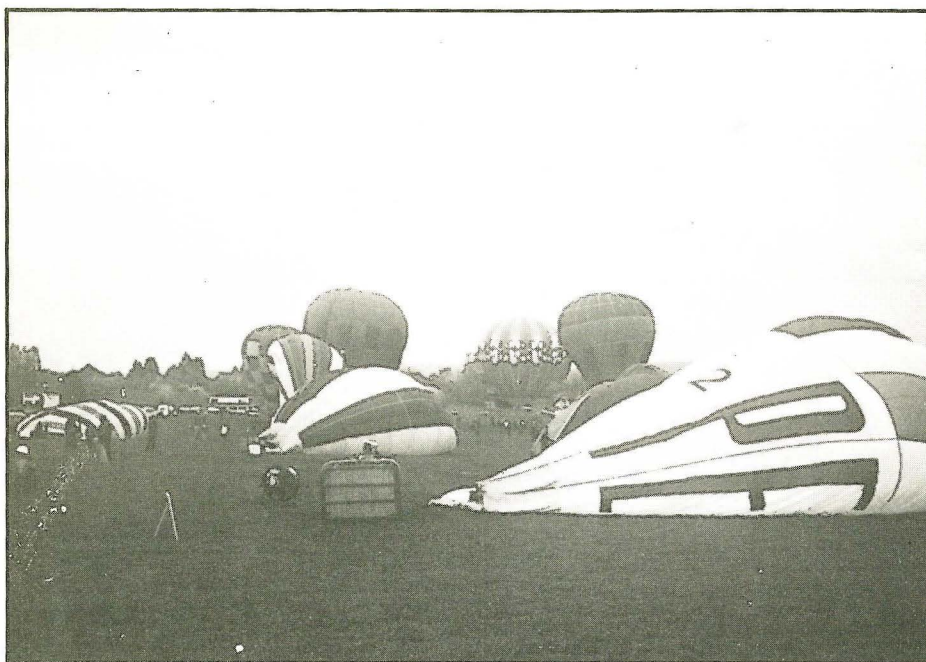
O Satélite ARABSAT é o herdeiro de toda uma família.

Os satélites de telecomunicações já têm demonstrado consideravelmente sua capacidade operacional. Fora a rede internacional do INTELSAT, numerosos sistemas de telecomunicações por satélite estão sendo explorados atualmente no mundo, tanto nos países industrializados (EUA, JAPÃO, CANADÁ, EUROPA), quanto naque-

les em vias de desenvolvimento (INDONÉSIA, ÍNDIA e outros). A lista dos países que desejam adotar tais sistemas nacionais ou regionais continua aumentando (FRANÇA, AUSTRÁLIA, BRASIL, COLÔMBIA, os países ÁRABES, os ESCANDINÁVOS, a CHINA).

A plataforma geostacionária de

BALONISMO



60 anos — garantem que talvez no futuro eles deixem de ter a conotação de perigo que hoje possuem. É que os verdadeiros baloeiros adotam várias normas de segurança. Uma delas é: assim que o balão se levanta, formar equipes em até 30 carros que acompanham sua trajetória, carregando extintores de incêndio. Além disso, eles afirmam que o balão só é solto após um estudo que garanta sua queda no mar. Dizem até que os incêndios são provocados por balões pequenos com grandes buchas, feitos por quem não tem hábito de soltá-los: os **balão-zeiros**.

A verdade é que, apesar das proibições, eles insistem. Só no Rio de Janeiro, há perto de 12 turmas de baloeiros, em média com 30 integrantes que trabalham em círculo fechado e locais muitas vezes desconhecidos até dos moradores do bairro. E cada uma delas destaca-se da outra pelas características de seus balões. Algumas só utilizam temas infantis, como os balões CEBOLINHA, PATO DONALD, PANTERA COR DE ROSA. Outras preferem o engenho às figuras e fazem balões com cargas de fogos de artifício, que explodem sincronizadamente a alturas que vão de 300 a 500 metros.

Verdadeira confraria, com rígido código de ética, onde o líder de cada grupo é mantido no anonimato, só

aparecendo na hora de soltar, os baloeiros têm até um jornal, a FOLHA DO BALOEIRO, onde se divulgam os balões que subiram, as festas e até se dão conselhos aos iniciantes. Com redação precária, utilizando copiadoras para a multiplicação, o jornal às vezes adota linguagem só decifrável para os iniciados. São os recados, os avisos de subida, os desafios e as gozações entre as turmas.

Uma dessas mensagens anunciava: "O Skylab caiu no cafundá e já era a Turma da Alegria", numa clara alusão ao balão-pião feito pela turma do Cachambi, o Skychambi, tido por muitos como o maior do mundo. Com permanência no ar calculada em 10 horas, a uma velocidade média de 70 km/h, com quase 100 metros de comprimento, utilizando 18 linhas comandadas por um mecanismo que as acendia em seqüência cronometrada, esse balão perdeu-se de vista, literalmente. Surgiram inúmeras hipóteses sobre o local de queda do balão. Os mais experientes juram que ele caiu mesmo foi no mar.

Apesar da grandiosidade do Skychambi, os mais antigos lembram com saudades é de CAPICO, um fino especialista em balões de recorte, geralmente em forma de animais. Naquele tempo, contam eles, eram realizados concursos de balão às margens da Baía de Guanabara, no lado de Niterói, onde agora param as barcas, e nin-

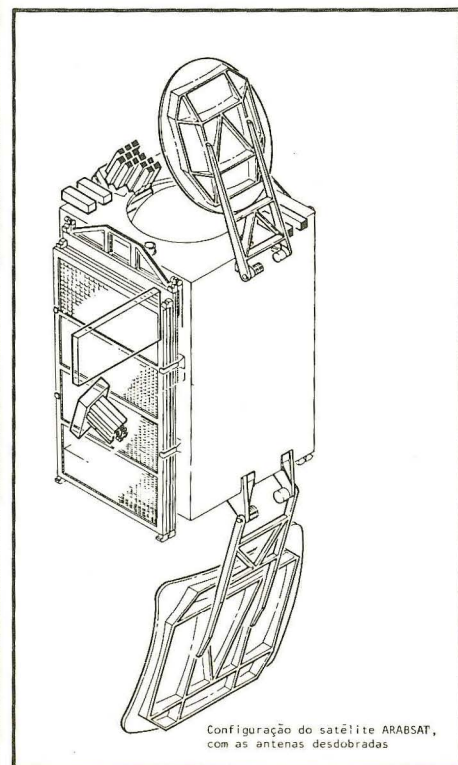
PESQUISA

capacidade média destina-se a cobrir uma vasta parte da gama das missões de telecomunicações por satélite. Está particularmente adaptada às missões regionais ou nacionais, cujo mercado se acha em plena expansão, porquanto ela constitui a solução complementar, até mesmo alternativa dos meios de transmissão clássica (cabos e feixes hertzianos).

Esta plataforma média é o veículo que permite construir satélites da Classe dos 600 kg em Órbita Geostacionária, cujo lançamento pode ser assegurado, quer por ARIANE/SYLD, quer por SHUTTLE/PAM D., ou ainda por DELTA 3 920/PAM D.

Beneficia-se da experiência adquirida no curso dos programas SYMPHONIE, e INTELSAT V, que foram precursores, tanto no ponto de vista dos conceitos, quanto no da tecnologia.

A capacidade de transmissão embarcada a bordo da plataforma média permite explorar integralmente as possibilidades dos serviços fixos de telecomunicações por satélites na faixa de frequência 4-6 GHz e/ou na faixa 11-13 GHz.



No interior de uma região ou de um país, realizam-se ligações de ponta a

BALONISMO

guém até hoje pôde superar o mestre, cuja inventiva foi capaz de projetar um balão que representava uma cozinheira matando a galinha para o almoço. Uma coisa tão bonita quanto difícil de descrever. Tudo isso numa época em que era preciso pintar o papel, pois não havia folhas coloridas, combinar diversos combustíveis e vencer outras tantas dificuldades.

Embora as sensações não sejam as mesmas, talvez a saída para os baloeiros, daqui para frente, seja o ingresso no balonismo, uma forma também de fazer lazer, mas que não tem tantos contratempos legais. Mesmo sendo um esporte ou forma de diversão mais cara, tem muitos pontos em comum e pode aproveitar a experiência desses homens.

O balonismo também exige muitos conhecimentos, mobiliza e integra várias pessoas numa equipe, e, acima de tudo, não oferece violência alguma contra a natureza. Além disso, incorpora uma novidade: permite ao homem participar e não apenas contemplar sua obra.

Já bastante desenvolvido na Europa e nos Estados Unidos, como prova o recente feito de três jovens norte-americanos que percorreram mais de 5 mil quilômetros, desde uma pequena cidade no Estado do Maine até Paris, repetindo a extraordinária aventura de Charles Lindberg ao cruzar o Atlântico, o balonismo tem várias formas de disputa e até mesmo um campeonato mundial. O próximo, aliás, realiza-se em Michigan, nos Estados Unidos, tendo já formada a equipe brasileira que dele participará.

São os membros do Strato Clube de Balonismo, com sede em Americana, São Paulo, mas com adeptos espalhados por todo o País que se preparam para a disputa mundial. Alguns deles, mesmo sabendo que o Rio de Janeiro não oferece condições para o esporte, por estar espremido entre o mar e a montanha, insistem em fazer seus treinamentos nos céus da cidade, acostumando-se a perigos que não enfrentarão no campeonato mundial. Mais que a procura de emoções, o que eles pretendem mesmo é divulgar ao máximo o balonismo. E justificam a escolha do Rio de Janeiro porque, segundo eles, muita coisa de importante só acontece ali.

(Informativo Souza Cruz — n.º 147)

PESQUISA



Cobertura do Sistema ARABSAT.

ponta, que asseguram serviços de telefonia (até 12 000 canais duplos), de transmissão de dados, de distribuição de televisão. De acordo com a natureza e a extensão do serviço, as estações utilizadoras comportam antenas cujo diâmetro está compreendido entre 3 e 11 m.

Graças a suas excelentes performances, a plataforma média autoriza o transporte, a mais da carga útil de telecomunicações (ou no lugar dela), de canais especializados para um serviço de televisão direta comunitário ou mesmo individual, em regiões de pouca superfície. Também são possíveis telecomunicações com estações móveis (marítimas ou terrestres).

A confiabilidade intrínseca da plataforma (0,9 para 7 anos) dá as melhores garantias atualmente desejáveis para a exploração de um serviço de telecomunicações espaciais.

O satélite médio desenvolvido pela AEROSPATIALE e seus parceiros é um veículo espacial moderno, que se beneficia das tecnologias as mais avançadas no momento atual.

Como SYMPHONIE, "o precursor", o satélite é do tipo "estabilizado nos três eixos", isto é, mantido em uma atitude fixa com relação à Terra, o que constitui vantagens seguras para as telecomunicações. A estabilização é também do tipo "três eixos" em órbita de transferência.

Sua arquitetura modular aumenta a eficácia de sua realização e da integração em um âmbito de cooperação.

O corpo central paralelepípedo é formado pelo encaixe de dois , dos quais um compõe o módulo "carga útil", o outro o módulo de servidão.

A rigidez do conjunto é assegurada por um tubo central que abriga o subsistema de propulsão bilíquido do tipo "unificado" (apogeu + controle de órbita e de atitude).

Os painéis Norte e Sul suportam os equipamentos dissipadores da carga útil e constituem seus radiadores térmicos com os revestimentos apropriados. Sobre estes painéis estão também fixadas as 2 asas orientáveis de gerador solar rígido (GSR).

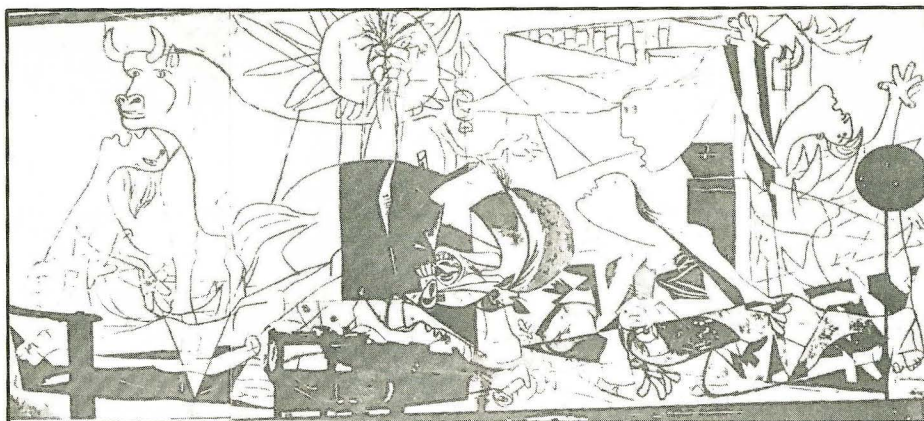
Voe sempre Boeing 727.

**Pela maior frota de
Boeing 727 da América do Sul.**

TRANS  **BRASIL**
Brasil é com a gente

ARTE

E VIVA PICASSO!



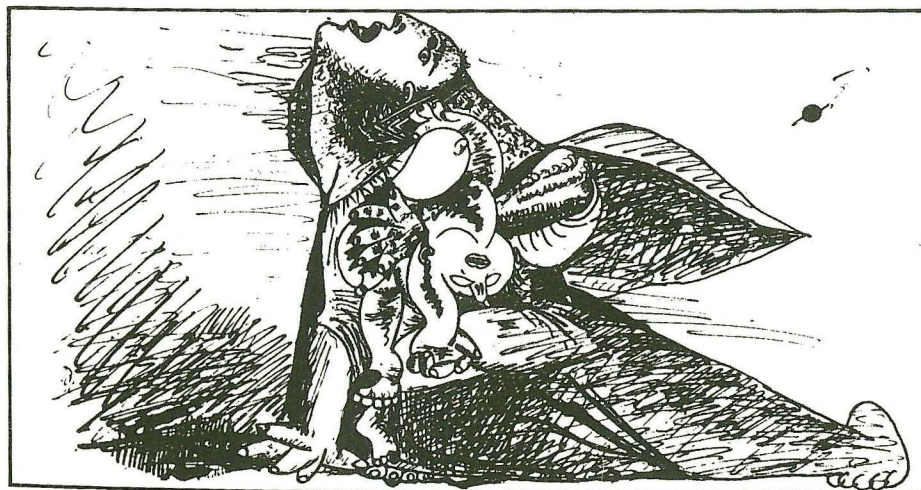
Uma das primeiras versões de *Guernica*, ainda muito diferente da obra definitiva.

Vinte e cinco de outubro de 1881. Em Málaga, região da Espanha, famosa no mundo inteiro por causa de uma canção que exalta a beleza e o temperamento da mulher espanhola, nascia PABLO PICASSO. Poucas pessoas puderam alcançar tão grande fama e exercer tanta influência, em vida, quanto ele, considerando o seu mister. Poucos pintores produziram tanto. Em seus longos 91 (eu disse noventa e um!!) anos de vida, Picasso criou aproximadamente 20 mil (eu disse vinte mil!!!) obras que vão de gravuras a esculturas, passando por desenhos, montagens, quadros e colagens. Como acentuaria Vitali Suslov, Picasso, mesmo se morresse antes de completar trinta anos, seria considerado um dos grandes artistas do século.

Temperamental por excelência, ou

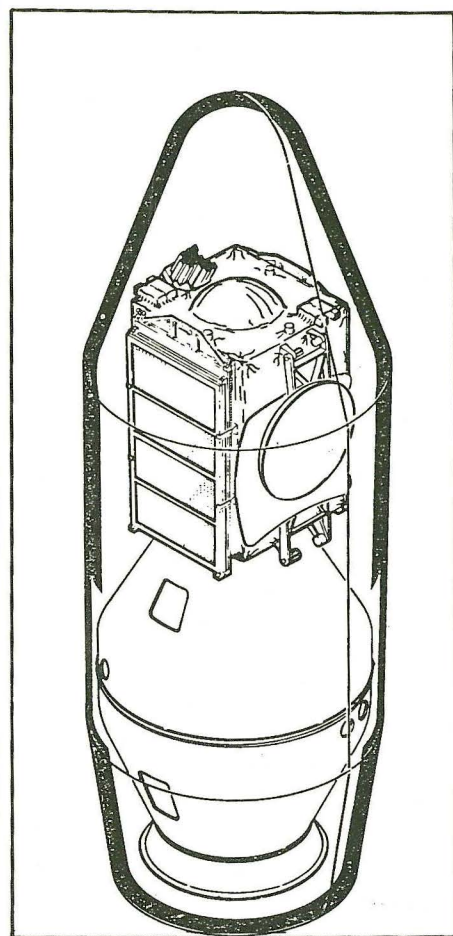
por ter nascido espanhol, amando sua terra a seu modo, Pablo Picasso jamais deixou de ser reconhecidamente um gênio espanhol, fiel às raízes, apesar de ter passado cerca de setenta e cinco por cento da sua vida no seio da França. O francês é latino, mas é francês. É um latino frio, não muito identificado com o sul-americano. O espanhol, não; o espanhol (e as espanholas são um bom exemplo) tem o temperamento ardido, moreno, quente.

Picasso retratou a angústia do homem do século XX. Sua arte atingiu significação universal; ele cantou a vitória e a derrota, a exaltação, o prazer e a tragédia do homem contemporâneo. No entanto, parece-nos relevante o fato de ter ido beber, em fontes não européias (e não ter-se envergonhado de tal), conceitos de



Mulher com uma criança morta

PESQUISA



Configuração no lançamento pelo ARIANE-SYLD.

A estrutura recorre ao máximo à tecnologia das "fibras de carbono".

As antenas da carga útil são dobradas contra o corpo do satélite durante o lançamento, o que autoriza o transporte simultâneo de 3 refletores de antenas de diâmetro de 1,5 a 2 metros.

As possibilidades de transporte de cargas úteis são muito vastas: entre 120 a 180 kg e até cerca de 1,5 Kw. Elas podem pôr em prática combinações de repetidores que operam em diferentes faixas de frequência (apropriadas às missões).

As perspectivas de um mercado tão vasto quanto o dos satélites de telecomunicações e de radiofusão conduziram várias empresas a reter um acesso industrial baseado na operação, e bem adaptado ao mercado internacional. A Sociedade apresenta-se nas competições com seus parceiros tradicionais que dispõem de uma longa experiência de trabalho e de êxito em comum.

A Redação

ARTE



Dois nus-óleo

arte que revolucionariam o jeito de ver e sentir o pictórico, o visual.

A sua busca, os caminhos percorridos para solução do dilema fundamental da expressão, ao plano de um universo tridimensional, a procura desses atalhos, tudo desaguou, incrivelmente, nas costas da África. E a



Banhista-óleo.

PLASTIMODELISMO

DIORAMA — HANGAR DE CAMPANHA ALEMÃO — 1918

Baseado em fotos da época, o hangar foi feito sobre uma estrutura de arame soldada nas junções. Na cobertura do mesmo foi utilizado papel plástico de embalagem de disco.

Inicialmente, cola-se o papel sobre a estrutura. Em seguida, pinta-se o conjunto com tinta fosca cáqui. É recomendável usar a pistola para tal fim.

Depois de seco, deve-se flambar com cuidado na chama do fogão. Retira-se o conjunto quando o plástico começar a esticar.

O hangar é montado sobre uma peça de madeira de 0,50 m x 0,60 m. O relevo do terreno é feito em gesso e serragem.

A grama é obtida com serragem

sobre a cola de madeira. A pintura da grama e da terra é feita com guache batendo-se o pincel.

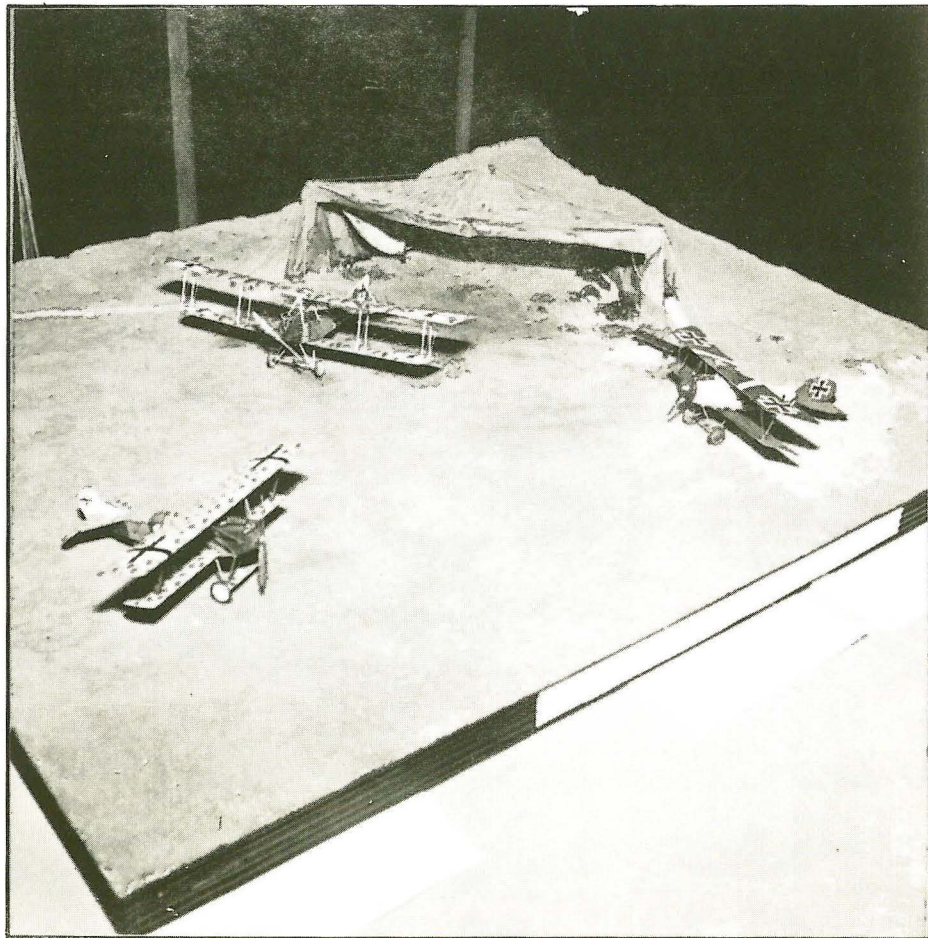
Na etapa final, impermeabiliza-se o Diorama com verniz fosco da marca Wanda.

O cenário depende da criatividade individual ou de fotos que auxiliarão na relativa proporção das peças exibidas.

O hangar tem o formato de um pentágono irregular. É de pequeno porte e, geralmente, destinava-se a abrigar 2 aviões de caça.

O mérito do trabalho é devido ao modelista Henrique Lins de Barros que, merecidamente, foi agraciado durante a 2ª Convenção da Sociedade Brasileira de Plastimodelistas.

Antonio Linhares

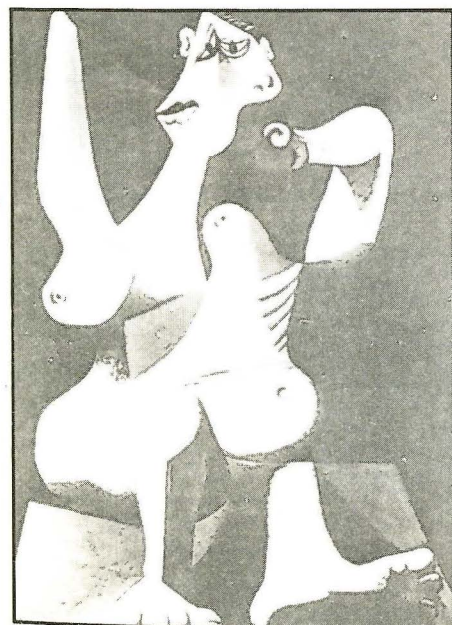




Mulher na poltrona.

arte dos povos "negros como a noite" reviveu numa escola denominada Cubismo.

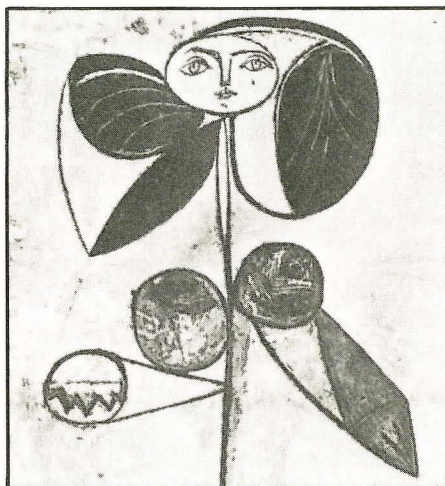
O Cubismo é uma decomposição do objeto através da sua visão tridimensional e a síntese no plano. Em outras palavras, é como se a gente olhasse um objeto de frente e anotasse o que ele tem de mais significativo; depois, contornando o objeto, procurasse fixar em outros ângulos (ou planos) aquilo que se fizer digno de nota. Finalmente, percorresse o caminho de



Mulher penteando o cabelo.

recompor essas imagens numa tela, ou seja, no plano, a tão-somente duas dimensões.

O critério utilizado para temas concretos como um objeto qualquer (que pode ser um vaso de plantas, uma flor, um instrumento musical, a tocadora de violão ou bandolim, etc.) é válido para coisas abstratas. Essa tensão do conceito de decomposição para fatos marginais em relação à realidade física é que torna o Cubismo uma escola mais complicada e, às vezes, fora do alcance do homem não-iniciado em artes visuais. Decompor um pensamento, uma emoção ou um conjunto de emoções, em parcelas, de acordo com um ângulo ou ponto de vista, e jogar a síntese num quadro requerem uma dose de abstração que, não raro,



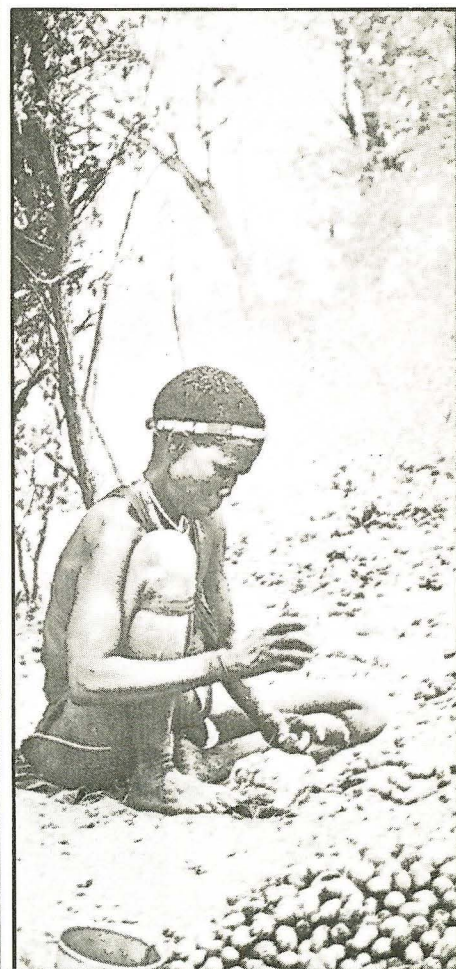
deixa o apreciador com aquele jeitão de "vaca de presépio".

A realidade física do Cubismo foi extraída da arte africana, quase que copiada. Evidentemente, levou uma boa dose de molho espanhol para assimilação no gosto ocidental. O importante, mesmo, é que o pintor de Guernica, o indomável, que passou por uma série de fases (azul, ou rosa, em que utilizava matizes, degradês, etc., tudo numa ou noutra cor), criando escolas ou se filiando a movimentos, deixou mais que uma proposta para ser mais "realista que o real" ou para solucionar o paradoxo do bidimensional; importante, mesmo, foi o seu amor pela arte, sua sofreguidão pela vida e o profundo carinho e respeito por tudo de simples que compõe o mundo dos verdadeiros gênios.

De Paula W.J.

DO PAGÊ AO PAI DE SANTO

Nas tribos de indígenas das Américas, notadamente as que viviam no hemisfério sul, uma figura desempenhava funções de proeminência por ser um misto de médico e mágico. Além de curandeiro, o pajé era também uma espécie de vidente, e psiquiatra. Ele, constantemente, se utilizava de estupefacientes para provocar descontração, com objetivo final de conseguir uma aproximação com os problemas mais íntimos do "paciente".



A índia prepara um medicamento para um doente.

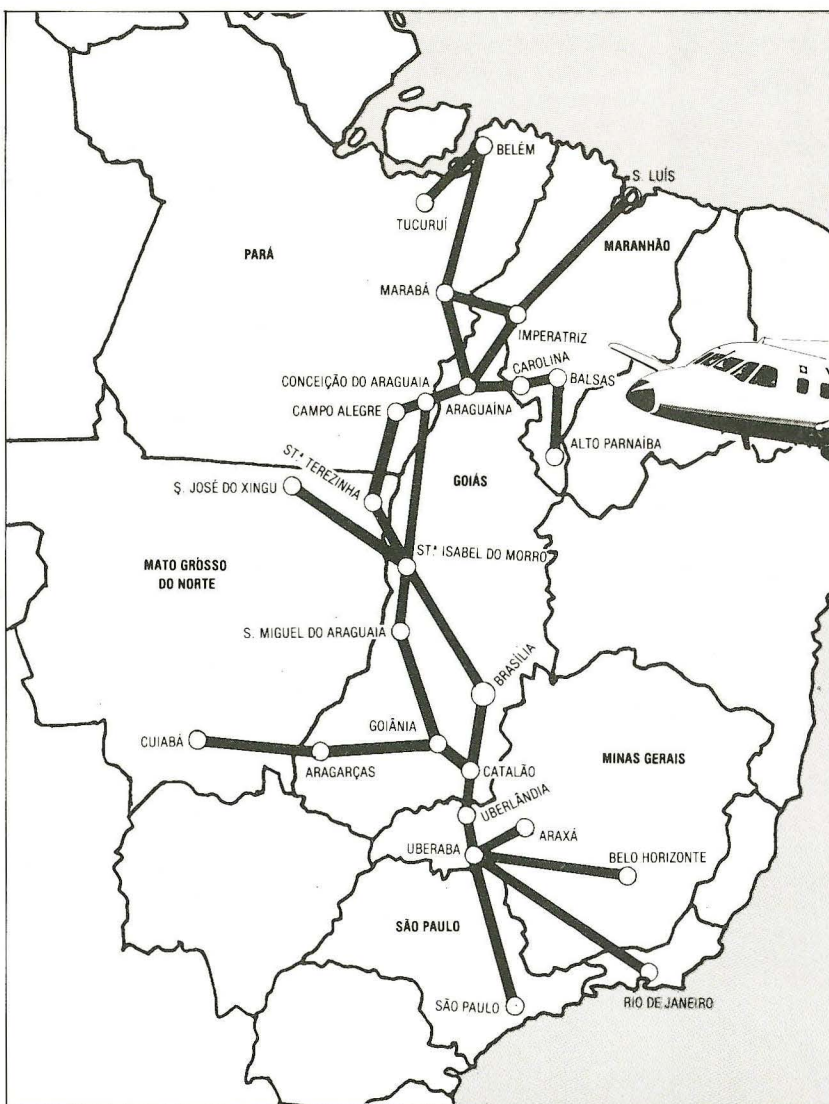
Temos relatos de diversos alucinógenos empregados em razoável escala, que conferiam ao pajé uma aura social invejável. Só ele podia provocar sonhos.

VOE VOTEC ESTAS ROTAS BRASILEIRAS.

Para viajar pelo interior do Brasil, a negócios, a passeio ou com ambas as finalidades, a VOTEC é a melhor opção de transporte rápido e eficiente.

A VOTEC tem vôos regulares para dezenas de cidades em Estados do Sudeste, Centro e Norte do Brasil, numa imensa área antes só alcançada em viagens demoradas e cansativas.

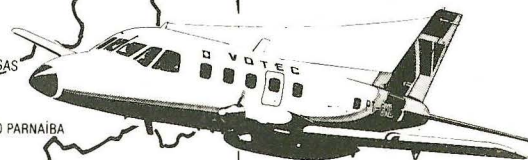
Caso deseje atingir outros pontos do Brasil, fora das rotas regulares, a VOTEC terá prazer em conduzi-lo a bordo de



aviões e helicópteros em vôos fretados, com serviço de Táxi Aéreo. Voe VOTEC.

Serviços de helicópteros (modelos da Sikorsky e da Hughes).

Vôos fretados (aviões e helicópteros).



Para informações e reservas consulte a VOTEC ou o Agente de Viagens de sua preferência.

Táxi aéreo e vôos turísticos • Operações "Offshore"

- Instalação e inspeção de linhas de transmissão • Apoio à construção civil • Montagem de torres e cabos de alta tensão • Operações aeroagrícolas • Inspeção de oleodutos e minerodutos • Transporte de postes e tubos • Fotografias e filmagens aéreas • Transporte de toras ("logging") • Pequenas encomendas • Operação de busca e salvamento • Serviços de aviação em geral.



A MAIOR EMPRESA
DE HELICÓPTEROS
DA AMÉRICA LATINA.

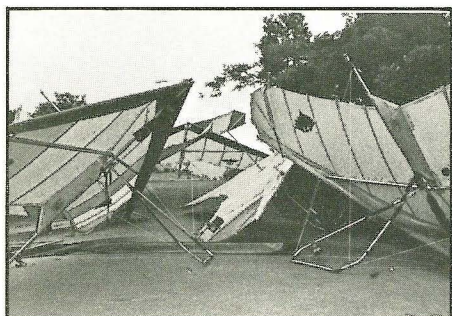
VOTEC

SERVIÇOS AÉREOS REGIONAIS S.A.

Rio de Janeiro - Av. Franklin Roosevelt, 115 - 12º andar - RJ - tel. (021) 262-6822 - Reservas - tel. (021) 220-7318 - 220-8418 - telex: (021) 21644 - 23603 VTECBR - Aeroporto - tel. (021) 220-9328 - 220-8478 São Paulo - tel. (011) 299-2422/61-4361 - Brasília - tel. (061) 225-9528 - Belo Horizonte - tel. (031) 224-3464 - Belém - tel. (091) 224-1466 - Goiânia - tel. (062) 225-5544/225-5646 - São Luís - tel. (098) 222-5322 - Manaus - tel. (092) 232-8112/234-8112.

VÔO LIVRE

DEU GEISER NA CABEÇA



Num dos lugares mais maneiros de Niterói, a Praia das Charitas, realizou-se, nos dias 6, 7, 13 e 14 de junho passado, o 2º Campeonato Fluminense de Vôo Livre. Como não podia deixar de ser, o dedo organizador do Marcos Gorresen Cardoso — Presidente da AFVL, Associação Fluminense de Vôo Livre — se fez presente.

Trinta e três concorrentes compareceram, sendo dois terços da própria Cidade de Araribóia e 11 "loucos por voar" inscritos pela Cidade Maravilhosa, começando a competição com pontualidade britânica.

Os vôos iniciavam-se na rampa do Parque da Cidade, tendo os competidores que efetuar os pousos na Praia das Charitas, com ótimas condições de ventos.

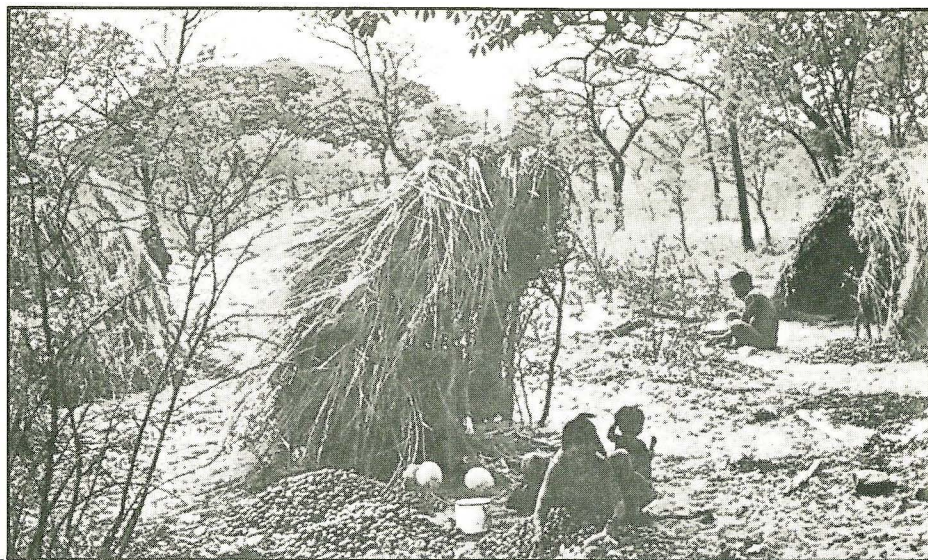
Parecia até que São Pedro estava assistindo ao certame.

Convém ressaltar, também, o excelente nível técnico dos pilotos. Digase de passagem que estavam inscritos caras como o Haakon Loretzen (campeão brasileiro do esporte) e o Paul Geiser (homem-pipa que já badalou em competições internacionais tendo-se dado muito bem).

As provas foram realizadas por duplas, ou seja o sistema homem a homem, com tempo ou percurso determinado, dependendo das condições do vento na hora do salto.

Tudo transcorreu na melhor, conforme previsto no regulamento, terminando no domingo, dia 14, à tarde.

SAÚDE



Evidentemente, com tanta mordomia inerente à função, havia muita gente querendo ser pajé. Por isso mesmo, no processo de identificação, eram feitas várias provas de coragem.

O pajé era responsável pela saúde e bem-estar da tribo. A palavra designativa desse status é encontrada de forma parecida, desde o mar das Caraíbas até o sul do Brasil. Isto leva a crer numa unidade, em termos de origem, não apenas dos ensinamentos "médicos", como de sua função social.

Apesar das diferenciações culturais, a medicina dos indígenas brasileiros possui aspectos comuns, em quantidade considerável.

Utilizavam os dentes da paca para efetuar sangrias, da mesma forma que na Europa. Além disso, era costume usarem-se lavagens intestinais.

As dores em determinadas regiões cabia um recurso estranho, em termos de prática médica atual, se bem que largamente mostrado em filmes. Ao pajé cabia chupar o lugar e cuspir, como se estivesse sugando o mal e jogando-o fora. Logo após, a região dolorida era tratada com vários tipos de sumos vegetais, em especial o bálsamo-de-tolu, usado também em casos de doenças venéreas. Acredita-se que tais doenças tenham sido trazidas pelos descobridores, como costumam enfatizar vários homens de pesquisa, e tenham ensinado também seu tratamento, extensivo a outros males.

As feridas graves costumavam ser tratadas por aquecimento direto ao

fogo. A boubá, uma doença dermatológica tropical, era curada com aplicações de compressas de jenipapo ou folhas de caroba. Febres costumavam ser tratadas com papa de carimã. Usavam também purgativos, anti-helmínticos. Alguns de seus medicamentos foram incorporados à quimioterapia do homem civilizado, dentre eles se destacando a ipeca e o jaborandi.

Uma série considerável de costumes africanos, por outro lado, foram incorporados à farmacopéia brasileira.

Hoje sabemos que o valor das poções, os tão temidos "pozinhos" nada mais são que substâncias venenosas, incorporadas ao organismo de um desafeto, em doses homeopáticas. Quando alguém tinha um inimigo, quando um escravo se julgava muito maltratado pelo senhor de engenho ou feitor, providenciava logo, logo, uma consulta com um "líder espiritual" do grupo que aviava uma receita de "pozinho". Breve o inimigo, senhor ou feitor iria passar mal.

Muito embora, sob o aspecto quimioterápico, os costumes dos aborígenes brasileiros e africanos tenham um ressaltado valor (vide as jurubebas da vida), inegavelmente é no prisma psicológico que reside sua principal atuação, estendendo-se aos dias de hoje através de "consultas a pretos velhos e demais entidades", como uma opção paralela ao divã do analista.

— Xucford Osics



As duas últimas provas do domingo foram realizadas da rampa do Morro da Viração e o pouso para o lado da Lagoa de Piratininga, em face da mudança do vento para sudoeste.

Quando os organizadores foram fazer a apuração, deu o que muita gente já esperava: Paul Geiser na cabeça. O gatão arrebatou corações das moçoilas (será que existem moçoilas?! Ou será que para um gatão, só gatonas?! e o prêmio de 50 pilas patrocinado pela Shop.

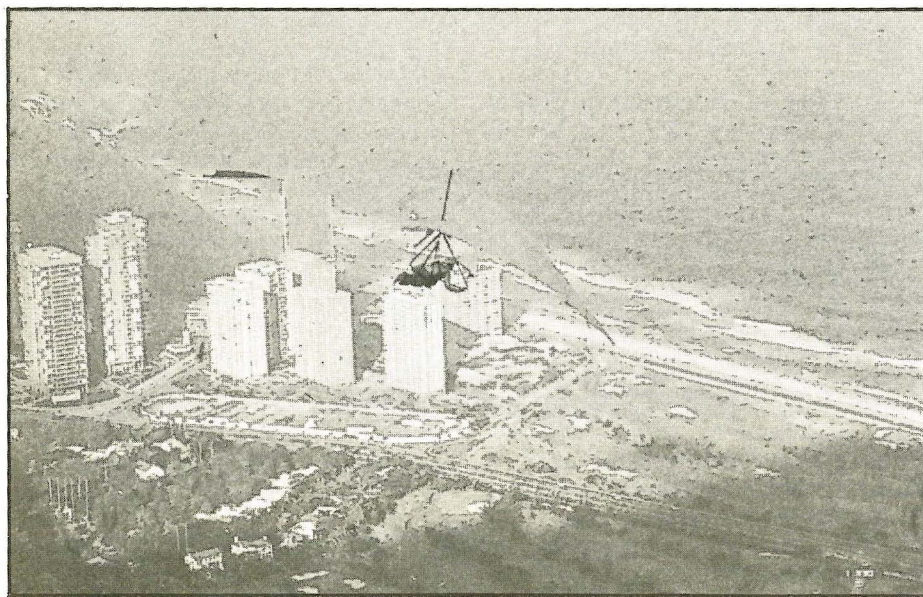
De segundo a quinto, o negócio ficou distribuído na seguinte ordem:

Carlos Niemeyer, Guto, Haakon Lorentz e João Batista.

O Fernando Viana Filho se deu com o cobiçado troféu "O melhor de Niterói", pela sua colocação em 6º lugar no contexto geral e o primeiro dentre os concorrentes filiados à AFVL.

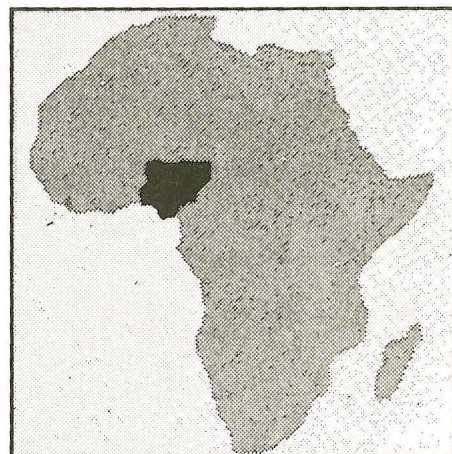
Pra quem não sabe — ou pra quem já sabe e quer mais — a sede da AFVL (que está de parabéns sob a batuta de Marcos) fica na Rua Coronel Américo Fróes nº 46, Niterói, onde as águias se reúnem para traçar os planos dos próximos vôos.

Ícaro Dumont



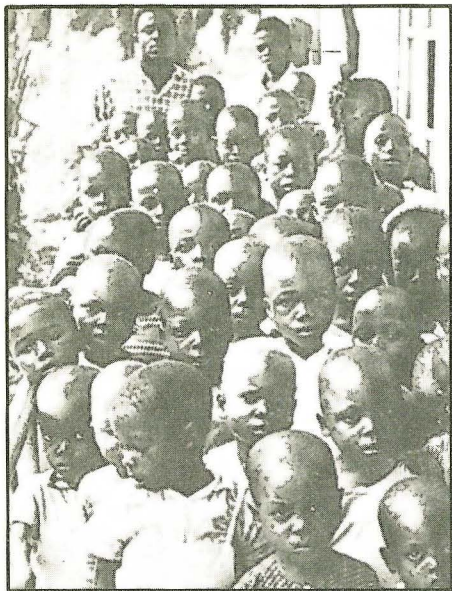
O SOM QUE VEM DA ÁFRICA

O nome de Fela Anikulapo Kuti pode parecer engraçado, mas é desconhecido pela grande maioria dos brasileiros. Nenhum de seus discos foi lançado no nosso mercado e poucos foram os comentários feitos sobre sua música na nossa imprensa. Desatenção? Pode ser, mas isto não explica tudo. Afinal somos constantemente bombardeados por novidades musicais. O objetivo é fisgar o nosso público para mais uma moda lucrativa. Talvez, se um dia a África virar moda, Fela possa subir nas paradas. Mas não acredito que o seu som se preste para planos tão sórdidos.



Afinal o Black Presidente, como é chamado carinhosamente na Nigéria (sua terra natal), não está preocupado com este tipo de "status". Sua Música está engajada na luta pela unidade africana e seus acordes atingem com enorme força qualquer tipo de dominação cultural, qualquer tipo de racismo. Suas letras abordam claramente estes assuntos. Quando ele nos fala, por exemplo, da mulher africana em Lady, suas palavras não estão preocupadas em criar um mito hollywoodiano. Elas exaltam a beleza e o poder desta negra, características sempre menosprezadas pelo etnocentrismo. Sua banda, a África 70, é composta por músicos excelentes. Cada gravação é um improviso coletivo, marcado por uma percussão quase mágica. É difícil ficar sem dançar.

MÚSICA



Muito folclore gira em torno da figura do Fela. Em sua última excursão européia, o rei afro-“beat” levou, além de seus músicos, uma comitiva com suas 27 esposas. Além disso, sua história é conturbada. Principalmente por ter formado uma república independente, a Kalakuta, dentro da Nigéria. Esta república foi totalmente destruída depois de um confronto com a polícia. Neste ataque, sua mãe de 78 anos morreu dramaticamente. Fela foi preso e viveu em semiclandestinidadade. Seus discos eram fabricados em Ghana e contrabandeados para seu país. Em 1983 haverá eleições presidenciais na Nigéria e Fela vai-se candidatar. Se conseguir concorrer, é bem provável a sua vitória. Respaldo popular é o que não lhe falta.

A música atual africana não se resume no nome de Fela Anikulapo Kuti. Existem inúmeros grupos com um trabalho consistente atuando nos quatro cantos do continente. Da Nigéria ainda temos os nomes de Victor Uwaifo e de Olatinji (ás da percussão) e do HARUNA ISOLA AND HIS APALA GROUP. No Kenia temos o SAHARA. Em Madagascar temos a grande orquestra MALAGASI. No Senegal temos o multi-instrumentista MATCH SAMBA. Temos ainda o som elétrico da West African Cosmos e outros nomes conhecidos internacionalmente como o grupo OSIBISA, MANU DIBANGO e HUGH MASEKELA.

Hermano Junior

CINEMA

GLAUBER ROCHA OU CINEMA NACIONAL DA IDADE DA TERRA

A câmera parada observa o Palácio da Alvorada e o imenso sol que nasce no horizonte. Sugestivamente a música que acompanha este plano inicial da Idade da Terra é uma obra de Naná Vasconcelos, influenciada por ritmos indígenas. As cartas estão dadas: não assistiremos a uma simples reflexão sobre o poder, nem devemos procurar neste filme o caráter nacional da raça. Mas isto só é o início; o jogo apenas começou. A câmera não se limita a ficar parada. Atua mais como um instrumento de investigação, também como um bisturi ou uma faca. Penetra nos corpos, nos discursos e no cotidiano. É a fonte e o objetivo de seu próprio discurso. Os limites entre o subjetivo e o objetivo caem por terra. Eles já não existem nem nas teorias de Física moderna.

A Idade da Terra não é o puro delírio, nem a completa lucidez. É a Idade em que a indagação e a descoberta nascem juntas. É a idade em que o gesto tem um significado maior do que o próprio gesticular. Não é exatamente a abertura, é o escancaramento. O filme do Glauber sobrevoa a tempestade ao mesmo tempo em que se banha em sua chuva e é iluminado por seus raios. Não é a tempestade, nem o carnaval; é muito mais: um risco a ser corrido quando já se incorporou e digeriu a angústia da modernidade.

Um risco que já estava presente em Barravento. O olho do espectador já não enxergava com a mesma passividade. Era necessário demolir as barreiras e os argumentos de uma estética colonizada. Era necessário construir tudo de novo: linguagem, técnica e cinema — Deus e o Diabo na Terra do Sol. Misticismo e revolta tornam-se presentes em imagens épicas: o risco explode e toma conta dos quatro cantos da tela. Deus e o Diabo é um daqueles momentos em que descobrimos que a Arte ainda vale a pena. Depois de mais de quinze anos de seu lançamento, ainda é visto com a mesma emoção. A terra e a tela (obrigado José Carlos Avelar) já estavam em transe.

Terra em Transe talvez seja o momento culminante de uma era do cinema nacional. É claro que o prêmio de melhor direção em Cannes (para o Dragão da Maldade) foi importante. Foi um momento de afirmação. Mas é entendendo o transe desta Terra que começamos a descobrir sua idade.



Cena de “Deus e o diabo na Terra do Sol” — 1964, de Glauber Rocha.

Não mais a idade biológica. Aqui devemos muito mais à história e aos inúmeros discursos que os homens criam para explicá-la ou medi-la.

Poucas pessoas viram a Idade da Terra. Muita polêmica, muita crítica, muito bate-papo sobre o filme rolou nas areias de Ipanema. Não vi e não gostei era uma boa argumentação. A crítica do JB deu no máximo três estrelas. Em sua maioria, os críticos consideram o último filme de Glauber Rocha como decadente. Inveja? Alienação? Não é utilizando estas palavras de vago significado que podemos explicar as polêmicas que giram em torno de um cineasta já mito. Aceitemos os mal-entendidos. Vivamos em paz.

Hermano Junior



Atenção, Senhores Passageiros. Tomem Seus Assentos nos Novos Aviões da TABA... e Boa Viagem.

Voando pela TABA, a passeio ou a negócios, você experimenta uma deliciosa viagem amazônica com todo conforto. Aviões Bandeirante e Fairchild atravessam os céus à média altura, num vai-e-vem sem descanso, cobrindo todo o lado Norte do país. Inúmeros vãos e horários diversificados próprios para a região encaixam-se nas engrenagens da TABA. A eficiência é ponto de honra tanto no ar, quanto na terra.

Percorrendo a Amazônia de ponta a ponta, a TABA

voa 30 mil quilômetros diariamente. Para intensificar esse ritmo, 4 novos FAIRCHILD já estão em funcionamento e, brevemente, mais 2 serão incorporados à sua frota. A TABA dá mais um passo à frente. E você, senhor passageiro, é o maior beneficiado.

A bordo dos aviões da TABA, você viaja através da região com quem a conhece melhor que ninguém. Escolha o destino, e deixe a Boa Viagem por conta da TABA.



Transportes Aéreos Regionais
da Bacia Amazônica S/A.



Eduardo Gomes
Sobrevivente dos Desastres da Copacabana
Homenagem do "Diário de Santos"

UM HOMEM CHAMADO EDUARDO

De Paula W J



Ten EDUARDO GOMES na E Av Militar — 1921.

Há homens que jamais se preocuparam em participar ativamente dos destinos da sociedade em que vivem; há homens que ficam imaginando o que poderiam fazer, se o destino permitisse. Há outros, porém, que não se preocupam com o que pensa o destino a respeito de suas existências; eles querem realizar; eles precisam fazer algo pelo mundo que os rodeia; eles precisam consertar; precisam viver de

acordo com as suas convicções. Normalmente, obstinados, correm o risco de virar legenda, de fundir suas personalidades com a causa que abraçaram, com a gente que procuram ajudar.

Falar sobre alguém que não se acomodou em cumprir a História, mas escrevê-la, é algo difícil. A dificuldade se apresenta na medida em que se teme, simplesmente, dizer o que todos já disseram. E aumenta, quando se verifica que o homem e o mito, a partir de determinado momento, se confundem, exigindo uma sensibilidade grande para separá-los, o que, na maioria dos casos, não se consegue. Parece até que o homem sempre foi um mito, desde a sua concepção, aguardando apenas um momento propício para se revelar, para transformar em cinética toda a força latente e potencial.

Há quem diga que o homem, depois de mito, depois de virar legenda, ainda em vida, tende a exercitar-se unicamente na personalidade deste último, apagando, em muito, o homem original.

Não sei bem o que ocorreu, na verdade, com esse homem chamado Eduardo. O mito vai nascer em 1922, no Forte Copacabana, quando o homem já contava 25 anos.

O homem nasceu, menino como outro qualquer mortal, em Petrópolis, a 20 de setembro de 1896, filho de Seu Luís e Dona Jenny.

O menino Eduardo era algo sisudo, muito sério, alto e magro. Gostava de jogar suas peladas e preferia ser atacante, enquanto estudante do Colégio São Vicente de Paulo, na sua cidade natal.

Seu Luís Gomes era jornalista, daqueles teimosos e combativos. Trabalhava para o Jornal do Brasil, na época um jornal muito conservador que não se coadunava com o espírito de Seu Luís. Não tardou que entrasse em conflito com a direção, pois atacava tudo aquilo que considerava uma injustiça. E foi esse espírito que Eduardo herdou do pai. De Dona Jenny herdou a religiosidade, que o fez um católico fervoroso.

Estudante aplicado, Eduardo sempre assumiu lideranças. Por seu destaque nos estudos, granjeara o título de

Coronel-Aluno do Batalhão Escolar. Era disciplinado e disciplinador. Quem transgredisse os regulamentos da escola certamente teria de ajustar contas com ele, sempre muito querido pela direção e respeitado pelos companheiros.

Em determinada oportunidade, os alunos resolveram fazer um movimento contra o Diretor; levaram seu intento a cabo, sempre temerosos que Eduardo os delatasse. Tal não aconteceu. Apenas o Coronel-Aluno se recusava a participar. Essa sua atitude vai-lhe custar o título que tanto fizera por merecer. Por outro lado, ganhou amigos que o seguiram por toda a vida, com uma fidelidade incomum.

A 13 de abril de 1916, sentou praça na Escola Militar do Realengo. Talvez já aí tenha começado uma elaboração maior do que seria o mito.

Na Escola, instado pela disciplina da caserna, acentua a seriedade que já se tornara uma espécie de marca registrada da sua personalidade. Era sério, sem ser descortês; firme, porém cavalheiro; profundo respeitador das leis e, acima de tudo, incorruptível em seus propósitos.

Declarado Aspirante-a-Oficial da Arma de Artilharia em 17 de dezembro de 1918, foi servir em Curitiba, no Regimento de Artilharia, onde permaneceu até 1921.

Interessado pelas coisas da Aviação, atividade que acabara de ser testada na Primeira Grande Guerra, Eduardo ingressa no Curso de Formação de Observadores Aéreos da Escola de Aviação Militar.

Naquela época, o principal emprego da Aviação de Guerra consistia em missões de observação, sendo a função de observador aéreo, sempre desempenhada por Oficial, considerada de altíssima importância.

Eduardo Gomes formou-se junto com o Capitão Newton Braga (o que se imortalizou com o vôo do Jahu e que empresta seu nome ao exemplar educandário que o Ministério da Aeronáutica mantém na Ilha do Governador); Tenente Lysias Augusto Rodrigues (o que inaugurou a Rota do Tocantins); Tenentes Ivo Borges, Amílcar Sérgio Velloso Pederneiras, Ajal-

mar Vieira Mascarenhas, Sylvino Eldívio Bezerra Cavalcante, Plínio Paes Barreto e Carlos Saldanha da Gama Chevalier, a maioria deles, posteriormente, concluindo, também, o curso de Piloto Militar, na mesma escola do Campo dos Afonsos.

A 4 de julho de 1922, instaura-se o mito. Aparece no cenário nacional a figura de um jovem Oficial do Exército, idealista por excelência. Apresenta-se ao Comandante do Forte Copacabana, Capitão Euclides Hermes da Fonseca, como adepto de um movimento que já aquecia as suas turbinas contra o Governo de então.

Esse movimento faz parte de algo mais significativo e abrangente e que vai ficar na História do Brasil como o "Tenentismo".

No dia seguinte, 5 de julho, Eduardo participa, juntamente com dois outros oficiais, um certo número de praças e um civil, daquilo que passou a denominar-se os "18 do Forte".

Recentemente foi revelado, através do historiador e político Afonso Arinos, que o próprio Eduardo lhe dissera que talvez os "18 do Forte" não passassem de uns 12 ou 13. Eduardo acrescentou, depois de questionado por Afonso Arinos, sobre tão longo silêncio em relação à incorreção histórica, que nada revelou antes, porque simplesmente não lhe fora perguntado. Se o fazia, desta feita, é porque fora consultado. E, em face disso, nada mais tinha a fazer do que efetuar a reposição da realidade.

No dia 5 de julho, sua entrada triunfal para a História dos Povos, Eduardo, enquanto caminhava pela calçada de Copacabana, carregando o seu pedaço do Pavilhão Nacional (a Bandeira do Brasil, de propriedade do Forte, fora fragmentada e os revoltosos conduziam, cada um, o seu quinhão de brasilidade) foi ferido pelas tropas governamentais.

Preso e condenado, teve como punição o desterro para a Ilha de Trindade.

Exatamente dois anos depois do movimento do Forte Copacabana, a 5 de julho de 1924, rebenta uma nova revolução, tendo os revoltosos se apossado da cidade de São Paulo, já considerada um grande centro industrial do País.

Se, em 1922, a Aviação tinha sido levemente empregada, com dois hidroaviões lançando cada qual uma bomba e não chegando a causar danos materiais, em 1924 vai ocorrer uma espécie de batismo de fogo.

A Aviação vai ser "largamente" empregada (para os padrões da época),



Ten EDUARDO GOMES (assinalado pela seta) com a Bateria por ele Comandada em 1920 — Curitiba.

ca), utilizando-se aviões Breguet 14A2, Nieuport 15M2 e Spaad Hebermont, num total de 21 missões, entre 19 a 28 de julho.

A linha de frente de combate estabeleceu-se na orla leste da cidade de São Paulo e constatou-se logo que, entre os revoltosos, estava o Primeiro-Tenente da Arma de Artilharia Eduardo Gomes, exercendo a função de observador aéreo.

Em sua obra "A História da Força Aérea Brasileira", o Tenente-Brigadeiro RR Lavenère-Wanderley comenta que Eduardo realizou quatro missões aéreas durante a Revolução de 1924. E prossegue descrevendo tais missões, como se segue:

"a) reconhecimento, à vista, das tropas legalistas, a leste da cidade de São Paulo, com um piloto italiano que, havia muito tempo, não voava; depois de terem, inadvertidamente, entrado nas nuvens e passado por dificuldades, o piloto regressou, apressadamente, para o Campo de Marte, onde quebrou o avião ao aterrar;

b) reconhecimento, à vista, das tropas legalistas a leste da cidade de São Paulo, com o ex-aluno da Escola de Aviação Militar Carlos Rodrigues Coelho; na aterragem, no Campo de Marte, o avião capotou, inutilizando-se;

c) vôo de lançamento de folhetins, com mensagem dos revoltosos, sobre o encouraçado "Minas Gerais" que se achava atracado no porto de Santos (seu piloto, na oportunidade, era o alemão Carl Herdler, de larga experiência na Primeira Guerra Mundial). Achava-se em Santos um hidroavião da Aviação Naval, que recebeu ordem de perseguir o avião dos revolucionários (na decolagem, o hidroavião capotou, quase matando o seu piloto, o Tenente Savaget).

d) a última missão aérea realizada

pelo Tenente Eduardo Gomes, durante a Revolução de 1924, foi no dia 19 de julho; decolou do Campo de Marte em um avião Oriole, pilotado por Herdler. O Oriole tinha pertencido a Thereza de Marzo, a primeira aviadora brasileira diplomada, e tinha sido completado com peças de outro Oriole existente no Campo de Marte. O mecânico que fez o serviço foi Vasco Cinquini; na linha reta entre São Paulo e Rio, depois de, aproximadamente, uma hora e meia de vôo, o motor ferveu ou houve ruptura de canalização do radiador, com grande desprendimento de vapor d'água (os aviões da época não possuíam motor refrigerado a ar); o piloto aterrou com perícia, num terreno plano encharcado, no alto da serra, na região de Cunha, tendo o avião apenas pilonado; era território dos legalistas. Quando o Tenente Eduardo Gomes e o piloto se estavam afastando do local, chegou a primeira pessoa que, por falta de sorte, era o delegado de um pequeno vilarejo próximo; o Tenente Eduardo Gomes levava no avião, sobre os joelhos, uma única bomba a ser lançada, a mão, sobre instalações do Governo na Capital Federal; a nacele do observador estava cheia de folhetins revolucionários, assinados pelo General Izidoro Dias Lopes, para serem lançados sobre os quartéis da Vila Militar, no Rio de Janeiro.

O piloto alemão não falava, praticamente, o português. O Tenente Eduardo Gomes conseguiu convencer o delegado de que ninguém deveria aproximar-se do avião, dado o risco de explosão.

Achavam-se, no vilarejo, almoçando com o delegado, quando chegou uma pessoa trazendo um dos folhetins revolucionários, retirado do interior do avião. Apesar de tudo, foram fornecidos cavalos ao Tenente Eduardo



Cavalaria da Serra (Revoltosos Mineiros) 24-Out-930, da qual EDUARDO GOMES era o Comandante.

Gomes, ao piloto Herdler e a um guia, para fazerem o trajeto até Guaratinguetá. O guia levava instruções para denunciá-los à polícia de Guaratinguetá.

Depois de uma noite inteira viajando a cavalo, para grande desconforto do alemão, que nunca tinha montado, o Tenente Eduardo Gomes obrigou, sob ameaças, o guia a regressar com os cavalos; prosseguiram a viagem, a pé, para uma fazenda, além de Aparecida do Norte, onde o capataz era seu conhecido; esse capataz conseguiu, em Aparecida, um salvo-conduto, com nome falso e com o qual o Tenente Eduardo Gomes prosseguiu, de trem, até o Rio de Janeiro.

Daí, com outro salvo-conduto e o nome de Stanley, toma um navio, com a intenção de ir para o Rio Grande do Sul, a fim de prosseguir trabalhando pela Revolução.

Quando o navio chega a Florianópolis, um sargento que tinha servido com o Tenente Eduardo Gomes no IX Regimento de Artilharia Montada, em Curitiba, reconhece-o e o denuncia, tendo sido ele aprisionado, recambiado para Santos, escoltado pelo médico militar Galotti, num outro navio mercante. Em Santos foi conduzido para o encouraçado "Minas Gerais" que zarpou, chegando no dia seguinte de manhã ao Rio de Janeiro, onde o Tenente foi levado para a Casa de Detenção.

Eduardo Gomes foi mantido sob regime de incomunicabilidade.

Seguem as palavras do Procurador Geral da República, Ministro Pires de Albuquerque, quando, na época, informou ao tribunal:

"Como ouviu o tribunal, diz o juiz que foi ele um dos implicados no movimento de julho de 1922, no qual tomou

parte saliente. Basta dizer que foi um dos oficiais que, revoltando-se contra as instituições, assestaram o Palácio do Governo, contra a Secretaria de Justiça e contra outros edifícios públicos; ele se gaba de ter, nos dias 16 e 17, em companhia de um estrangeiro, tripulado um avião para vir ao Rio de Janeiro espalhar manifestos e atirar duas bombas no Palácio do Catete. A Providência Divina não consentiu que realizasse esses pacíficos desígnios e teve de aterrar perto desta cidade. Veio depois a esta Capital com um nome suposto e conseguiu um passeio a fim de ir unir-se ao chefe da revolta; quando avisado, o Chefe-de-Polícia pediu a sua prisão e o tem preso para apuração desses fatos, naturalmente incomunicável, até que terminem os processos instaurados. Processado e pronunciado, deixou de ser preso porque se evadiu. Agora é envolvido, tomando parte salientíssima, nos sucessos semelhantes de São Paulo. Digo salientíssima, porque ele se jacta de ter sido quem apontou e disparou contra a cidade os canhões da Fortaleza de Copacabana, espalhando a esmo a morte e a destruição."

Eduardo, saindo da Casa de Detenção após obter "habeas-corpus", responde a processo em 1925, em São Paulo, sendo preso, posteriormente, em maio do ano seguinte, no Primeiro Regimento de Cavalaria. Com a mudança de Governo, é posto em liberdade.

Em 1927, novamente ameaçado de prisão, vai para a cidade de Campos dedicar-se à avicultura. Em 1929 responde a processo, ainda ligado às suas atividades conspiratórias. Libertado em 1930, voltaria a conspirar até a vitória da Revolução de Outubro desse ano.

Anteriormente, pelo decreto assinado a 15 de novembro de 1927, foi transferido para a Arma de Aviação do Exército (recentemente criada) no primeiro grupo de Oficiais.

Dentre os Oficiais de Artilharia transferidos para a Aviação na mesma oportunidade que Eduardo, estavam alguns que se imortalizariam na História da Aviação Brasileira: Capitães Raul Vieira de Mello (formado na primeira turma de pilotos da Escola de Aviação Militar e o primeiro militar brasileiro a ser instrutor no Campo dos Afonsos), Amílcar Sérgio Velloso Pederneiras, Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, Lysias Augusto Rodrigues, Ivo Borges, Armando de Souza e Mello Arigboia e o Tenente Vasco Alves Seco.

Eduardo possuía conceitos de disciplina militar arraigados ao seu espírito de maneira tão formidável e peculiar, que se recusava a admitir (como pertencente a uma nova Arma) ser promovido antes de companheiros seus que permaneceram nas Armas de origem e eram mais antigos. Assim, afastou-se da Aviação, retornando à Artilharia, como uma forma de protestar contra a quebra de hierarquia que, segundo acreditava, seria o alicerce da vida militar.

Retorna à Aviação após a Revolução de 30, por sugestão do Tenente Lemos Cunha, Ajudante-de-Ordens do Ministro da Guerra, General Leite de Castro. Nesse seu retorno já se evidencia o carisma do mito. Fora convidado para assumir o Comando do Grupo Misto de Aviação, criado no Campo dos Afonsos e cujo objetivo era transformar em realidade o correio dos sonhos de um dos mais dinâmicos Ministros que a História do Brasil registra.

O Major Eduardo Gomes (fora promovido a Capitão em 15 de novembro de 1930 e a Major cinco dias depois) assume o Comando do Grupo, requisitando elementos altamente interessados na idéia do correio pelo ar.

Fundamentais foram os esforços do Tenente Casimiro Montenegro Filho, que acabou por conseguir os aviões Curtiss-Fledgling para equipar a nova unidade. Montenegro, abnegado como poucos, é quem vai palmilhar, por terra, o caminho a ser percorrido pelo ar. É ainda o jovem Tenente que vai convencer os Prefeitos de diversas localidades a aderirem à idéia da Aviação, construindo campos de pouso nos seus municípios.

Não se pode deixar de mencionar o trabalho do Tenente Wanderley que, junto ao Casimiro, foi o inaugurador da

primeira linha do Correio Aéreo Militar, a 12 de junho de 1931.

Eduardo Gomes personificou a imagem do Correio pela teimosia com que enfrentava o desafio de unificar os Brasis, tão distantes como se navegássemos na máquina do tempo. Ele foi um dos responsáveis pela diminuição do abismo civilizatório do Norte e do Sul do País.

Da primeira linha (Rio-São Paulo), seguiram-se as esticadas até Goiás, Mato Grosso, Paraná, a linha do São Francisco e, de passo em passo, de pulo em pulo, estava conquistado e unificado o Brasil.

A 15 de maio de 1935, já no posto de Tenente-Coronel, Eduardo assume o comando do Primeiro Regimento de Aviação.

A 26 de novembro do mesmo ano, vai estourar a Intentona Comunista em Recife e Natal. Na oportunidade, o Governo envia ao nordeste uma esquadilha de Corsair, que vai contribuir para que o movimento seja sufocado.

A 27 de novembro, eclode no Rio de Janeiro. Como palco da Intentona estão a Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos, e o Terceiro Regimento de Infantaria, na Praia Vermelha.

Como acentua, em obra já mencionada, o Tenente-Brigadeiro Wanderley: "Na Escola de Aviação Militar, os revoltosos, às duas horas da madrugada, assassinaram vários oficiais, aprisionaram outros e se apossaram das instalações principais da Escola; por volta das três horas, iniciaram um ataque ao Primeiro Regimento de Aviação, no outro extremo do Campo dos Afonsos. São repelidos. Ao clarear do dia, a artilharia da Vila Militar incendeia o pavilhão de comando da Escola de Aviação Militar, que se achava na posse dos comunistas; o assalto das unidades de infantaria e a ação da artilharia fazem terminar a resistência dos revoltosos, que são presos ou se evadem."

O General-de-Brigada José Antônio Coelho Netto, Diretor da Aviação Militar, deixaria em boletim publicado o seguinte sobre os acontecimentos:

"E ainda sob a viva emoção dos trágicos acontecimentos irrompidos nesta Capital, na madrugada de 27 de novembro último, e em que os maiores delitos foram cometidos contra a Nação, enlutando-a e pondo em perigo sua organização social e política, que lamento profundamente a sedição a que foi traiçoeiramente arrastada grande parte da Escola de Aviação Militar, por alguns maus elementos que nela serviam e para os quais a crueldade e a

falta de escrúpulos pareciam familiares.

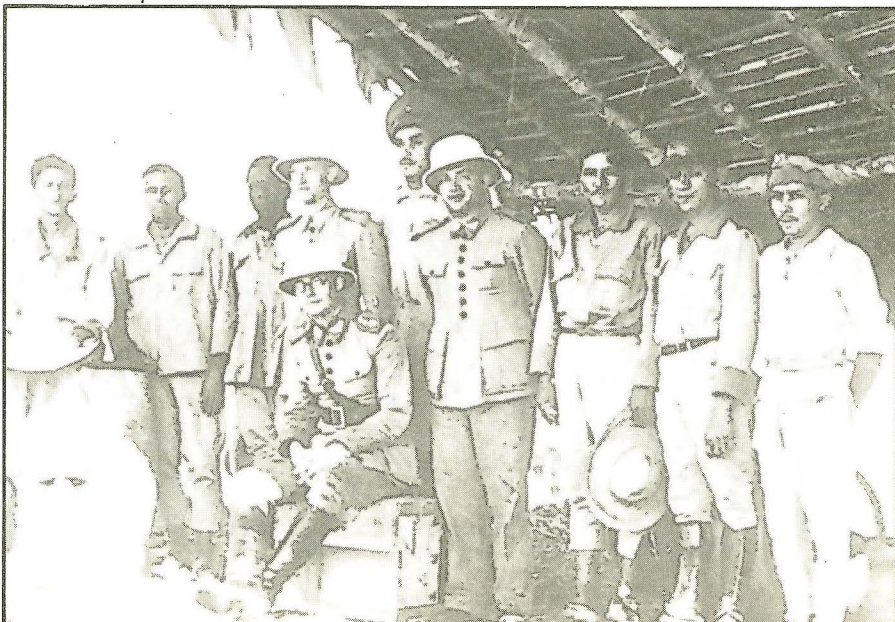
Mas, para consolo nosso, quando na escuridão da noite, tudo, ao redor de si, era tumulto e confusão, o Primeiro Regimento de Aviação reagiu intrepidamente, ante a ameaça dos traidores que, inesperadamente, o atacavam, e, numa repulsa formal contra desordem, com a confiança, a calma e a certeza da vitória, bateu-se heroicamente na defesa da causa da Pátria, até o completo triunfo.

O seu heróico comandante, o Tenente-Coronel Eduardo Gomes, ferido logo no início da áspera luta, mas consciente no seu valor e sereno na sua bravura, soube, desassombradamente, e sem esmorecimento, fazer, por uma reação magnífica, de cada um dos seus companheiros um bravo e dar-nos o exemplo máximo de grandeza moral e patriótica e de excepcionais qualidades de soldado.

Tornou-se, assim, o Tenente-Coronel Eduardo Gomes, mais uma vez, credor de minha profunda admiração e meu grande reconhecimento. Louvo-o com orgulho pela sua ação serena, enérgica e decisiva, pela sua bravura indômita, pelo alto valor de seus excepcionais predicados de caráter e pelos seus sentimentos de patriotismo e de grande amor ao Brasil, que ele acaba de servir com tanta honra, abnegação e lealdade militar."

Pouco antes, o Tenente-Coronel Eduardo Gomes, em ofício datado de 30 de novembro de 1935 e na qualidade de Comandante Interino do Primeiro Regimento de Aviação, reporta ao Diretor de Aviação os fatos, como se segue.

EDUARDO GOMES (sentado) ladeado pelos Capitães Cantídio e Belo e Soldados do Posto do Oiapoc — 1938.



"Ofício nº 1989/Do Comandante ao Diretor de Aviação.

Participo a V. Exa. que, na noite de 26 para 27 do corrente, às 3 horas da madrugada, aproximadamente, foi este Regimento atacado por praças rebeldes da Escola de Aviação Militar, comandadas pelo Capitão Sócrates Gonçalves da Silva e outros oficiais, só tendo conseguido repeli-las com o clarear do dia.

A seqüência cronológica dos fatos assim resume:

Estava prevenido de que havia ameaças de movimento comunista na cidade, com surtos, talvez, em alguns corpos, mas não esperava que o mesmo rompesse na EAvM, quando fui alertado, pouco antes das 3 horas da madrugada, por alguns tiros ouvidos nessa Escola. Antes, já havia sido avisado por V. Exa. e pelo General Andrada que o 3º RI estava revoltado, o que me induziu a reforçar as medidas de segurança desta Unidade.

Para tal fim mandei acordar o pessoal que pernoitava no Regimento, que era mais ou menos a metade da tropa posta de prontidão por ordem minha, armando e municiando os soldados. Enviei, então, uma patrulha, sob o comando do Sargento Amaral, para entrar em contato com a Escola, a fim de colher informações e, em seguida, lancei dois Grupos de Combate para a altura da caixa d'água do Regimento, com a missão de deter qualquer progressão de elementos da Escola que, porventura, se achassem rebeldes e que tentassem aproximar-se do Regimento, seguindo o eixo da estrada Rio-São Paulo.



Brig EDUARDO GOMES, no Norte da África, em março de 1943, experimenta uma carabina .30. Ao seu lado, o General Mark Clark.

Ainda empreguei elementos do Grupo Médio no valor de um pelotão, sob o comando do 2º Tenente José Zippin Grispum, com o fim de defender o Hangar desse Grupo e o Pavilhão de Comando, ficando o 1º Tenente José Moutinho dos Reis encarregado da segurança do flanco direito do Regimento e de estabelecer ligação com o Regimento Andrade Neves que, segundo comunicação do General Andrada, deveria deslocar-se até Campinho.

Os sediciosos se aproximaram em silêncio, prevalecendo-se da escuridão, aprisionando a patrulha do Sargento Amaral e caindo sobre os Grupos que tinham a missão de retardar ou deter a sua progressão na altura da caixa d'água. Mataram o Cabo Coriolano Ferreira Santiago e aprisionaram alguns homens.

Conseguiram, assim, invadir o Hangar da Esquadrilha de Treinamento, que foi, aliás, a única dependência do Regimento da qual conseguiram se apossar e isso porque se achava aberto na ocasião para saída de um avião, que deveria decolar às 3:40 horas, com destino a Recife.

Pouco depois, era de surpresa aprisionado o 2º Tenente Roberto Julião Cavalcante de Lemos, quando retirava munição do Almoxarifado e, simultaneamente, caía prisioneiro do Capitão Sócrates o 1º Tenente José Moutinho dos Reis que, ignorando a rápida progressão dos rebeldes e devido à escuridão da noite, confundiu um grupo de praças da EAvM que já se achava entre o Pavilhão de Comando e

o Primeiro Grupo, com elementos deste Regimento.

Estas foram as únicas e efêmeras vantagens obtidas pelos rebeldes, que iniciaram então renhido tiroteio contra os que defendiam as instalações do Regimento, localizados, principalmente, no Pavilhão de Comando.

Estava o Regimento, nessa altura, completamente cercado pelos rebeldes que, comandados pelos Capitão Sócrates e Tenente Ivan, atiravam a pequena distância, prolongando-se o seu fogo violento até às 04:15 horas da manhã, quando, com o clarear do dia, se entregaram, primeiro os que do campo atacavam o Pavilhão do Comando e, sucessivamente, os que se haviam colocado à retaguarda do Grupo Médio e em outros pontos, inclusive os que se achavam no interior da Esquadrilha de Treinamento.

Foram feitos, assim, 134 prisioneiros e mais os Tenentes França e Dinarco e o Aspirante Walter, e apreendidos 183 fuzis Manser, 1 metralhadora pesada Hotcliss, 10 fuzis-metralhadoras Hotckiss e 126 sabres-punhais.

Pelo número de prisioneiros e quantidade de material apreendido, pode V. Exa. avaliar a intensidade do ataque sofrido por esta Unidade durante a noite e quando se achava completamente desprevenida em relação à EAvM.

Muito se distinguiram nessa ação o Tenente Zippin, que lutou bravamente, e os Tenentes Lemos e Moutinho que, embora tendo sido aprisionados, nunca se conformaram com essa situação, conseguindo evadir-se e que, pelas disposições que energicamente

tomaram no início do ataque, muito concorreram para que não caísse o Regimento em poder dos rebeldes. Cumpre-me salientar a atitude do Telefonista-de-Dia do Regimento, soldado Alfredo de Jesus, que durante toda a luta não deixou, por um só instante, o seu posto, batido embora pelas balas, obtendo ligações que se tornaram necessárias e prevenindo, de acordo com minha ordem, os oficiais que se achavam em suas residências. Foi, ainda, graças a tal atitude que pude comunicar-me durante a luta com os senhores generais Ministro da Guerra, Diretor da Aviação, Comandante da Primeira Brigada de Infantaria e Chefe do Estado-Maior do Senhor Presidente.

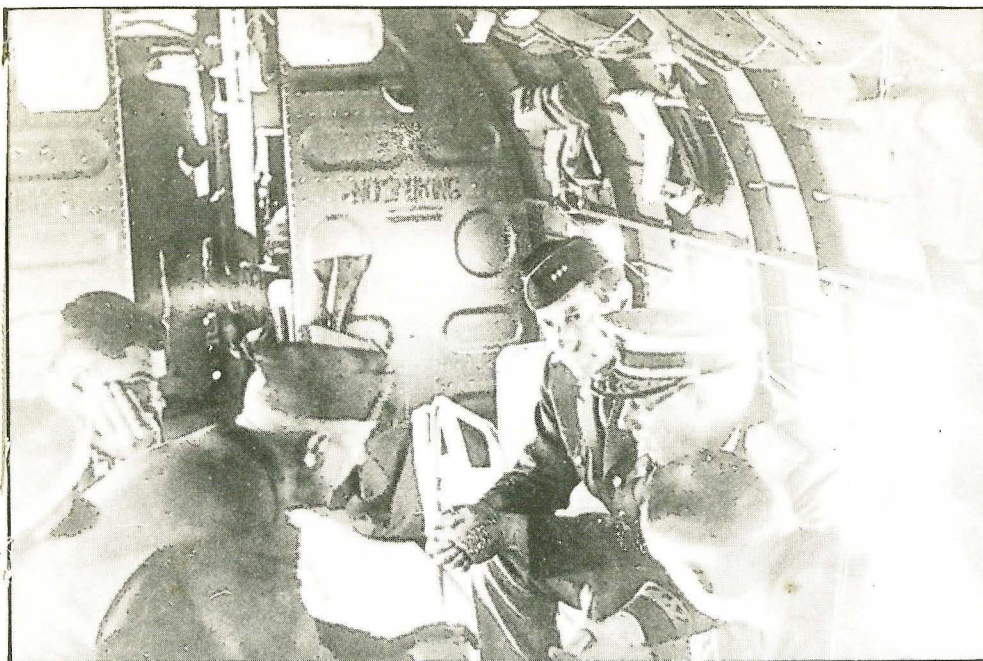
Cabe-me acrescentar que, logo após o início do ataque, fui ferido na mão direita por bala de fuzil e foram também feridos, durante a ação, o 1º Sgt João Domingos e os Soldados Álvaro de Souza Pereira, Sebastião Nivaldo de Alvarenga Ortiz e Manoel Cosme de Araújo. Pereceu em combate, além do Cabo Coriolano Ferreira Santiago, o Soldado José Harmito de Sá.

Eduardo Gomes
Tenente-Coronel
Comandante Interino."

A 01 de maio de 1938, Eduardo é promovido a Coronel. Pouco antes, tinha-se incompatibilizado com Getúlio Vargas, que proclamara o Estado Novo, mediante um golpe em que foi dissolvido o Congresso.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para a Força Aérea Brasileira, sendo promovido ao generalato a 10 de dezembro de 1941. Dois dias depois, assume o Comando da Segunda Zona Aérea, acumulando, ainda, por 45 dias, o da Primeira Zona.

Permaneceu à frente da Segunda Zona Aérea até janeiro de 1945, tendo participado da organização e construção de bases aéreas que iriam desempenhar importante papel na Segunda Grande Guerra. Pelos seus serviços à causa aliada, recebeu honrosa citação do Governo Americano que, em agosto de 1943, lhe outorgou a Comenda da Legião do Mérito.



Norte da África 1943 — Regressando do Marrocos Espanhol, EDUARDO GOMES troca idéias com Mark Clark e seu Estado-Maior a bordo do C-47 pessoal de Mark Clark.

Terminada a Guerra, Eduardo lançou-se à luta pela redemocratização do País, tendo disputado, por duas vezes, a Presidência da República. Na primeira oportunidade é derrotado pelo candidato Marechal Eurico Gaspar Dutra e na segunda, por Getúlio Vargas, em 1950.

Nomeado Diretor de Rotas Aéreas em 1946, Eduardo voltaria ao primeiro plano da política nacional a 24 de agosto de 1954, quando passou a ocupar o Ministério da Aeronáutica. Deixando o Ministério a 11 de novembro de 1955, voltou a ocupá-lo em 1965, a convite do Governo Castelo Branco, com a missão de solucionar problemas de jurisdição da Aviação Embarcada.

Passando para a reserva em setembro de 1960, por ter atingido o limite de idade para a permanência na ativa, deu por encerrada a sua vida pública a 15 de março de 1967, juntamente com o fim do mandato do Marechal Humberto de Alencar Castello Branco.

Eduardo, embora fosse Marechal, insistia em ser chamado de Brigadeiro, tendo o hábito de fazer uma caminhada diária pelo bairro do Catete. Durante uma dessas caminhadas, foi atropelado, o que lhe custou algumas escoriações e hospitalização por semanas.

Em 1972, diante do Congresso Nacional que, pela primeira vez se reunia para homenagear um cidadão como parte comemorativa dos "18 do

Forte", reafirmou sua convicção da eternidade dos princípios democráticos. Dois anos após, inaugura, na esquina da Avenida Atlântica com a Rua Siqueira Campos (Siqueira Campos foi um dos 18 do Forte), no exato local em que as tropas legalistas metralharam os revoltosos, a estátua do soldado baleado.

Desde a sua saída do Ministério, Eduardo recolheu-se ao apartamento da Praia do Flamengo, onde vivia com sua irmã Eliana. Após a morte da irmã, ficou residindo, ora na casa de Petrópolis, ora com o irmão Stanley, no Leblon. Morto o irmão, no ano seguinte, instala-se Eduardo na residência oficial do Ministro da Aeronáutica, na Ilha do Governador.

Às 18:30 h do dia 13 de junho do corrente, pára o coração do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes. Coração que resistiu às mais fortes emoções que um ser humano pode enfrentar; coração que foi mais forte o suficiente para permitir presenciar o Jubileu de Ouro da sua mais extensa e famosa obra: o Correio Aéreo Nacional. Coração que interrompeu a vida de um homem chamado Eduardo, na certeza de que o mito, a legenda continuariam, simplesmente, imortais.



NOTA OFICIAL

O Ministro da Aeronáutica lamenta informar aos companheiros da Força Aérea Brasileira o falecimento do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, ocorrido hoje, dia 13 de junho de 81, às 18:30 h, no Rio de Janeiro.

Mais que um tenente de 22, de brava presença nos "Dezoito do Forte"; mais que o combatente de 35, herói da resistência aos Comunistas no Campo dos Afonsos; mais que o Criador do CAN, onde sua palavra foi sempre o exemplo e o caminho, perde a Nação Brasileira, com a partida deste filho ilustre, uma de suas maiores reservas morais.

Jamais esqueceremos a sua atuação durante a Segunda Grande Guerra, não só no patrulhamento do Atlântico Sul, como na defesa intransigente de nossa soberania perante os aliados.

Jamais esqueceremos o homem público e sem ambições políticas que conheceu o fracasso nas urnas, sem perder a fé nos valores da democracia, pois sabia que existem derrotas que enobrecem e vitórias que comprometem todo um passado.

Jamais esqueceremos de tudo quanto representou na formação da mentalidade aeronáutica brasileira.

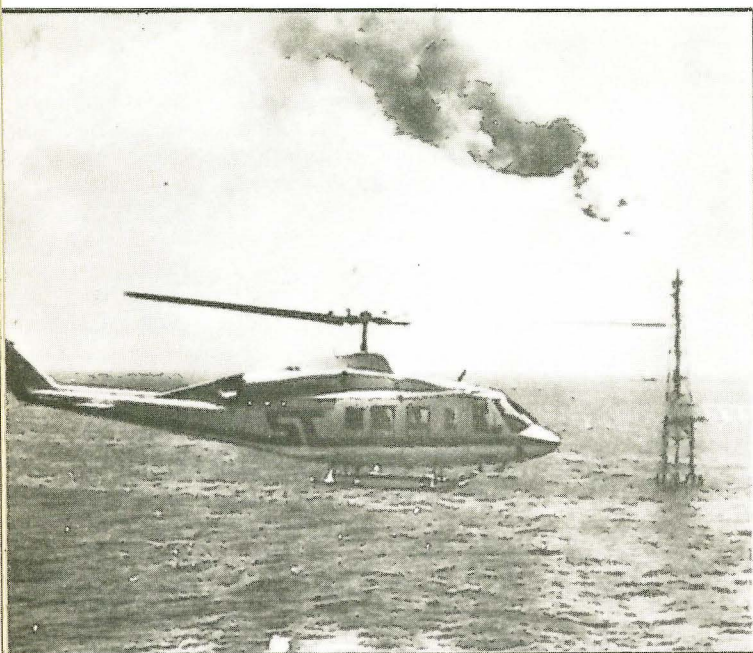
Foi o grande líder de nossa Força Aérea, a maior presença ao longo de sua história e o ministro de suas horas mais críticas.

Tudo foi como gostaríamos de ser, tudo foi-nos ensinando a ser, tudo somos a partir do que ele soube ser.

O Ministro da Aeronáutica sente o vazio de sua perda e ao nosso pesar somamos as vozes de todos os Brasileiros que tiveram o privilégio de conhecer o Brigadeiro Eduardo Gomes, o Brigadeiro da República.

Ten Brig do Ar —
DÉLIO JARDIM DE MATTOS
Ministro da Aeronáutica

OS NOVOS BELL PARA A DÉCADA DE 80



214ST

BELL MODELO 412

*Nova versão do conhecido modelo *212 incorpora em seus componentes tecnologia avançada destacando-se seu rotor principal de 4 pás dobráveis de fibra de vidro.*

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Peso bruto máx.: 11.500 lbs (5.216 kg)

Duas turbinas Pratt & Whitney PT6T-3B com 1800 SHP

15 assentos

Vel. máx. de cruzeiro: 135 nós (250 km/h)

Alcance com tanques auxiliares: 450 m.n.

BELL MODELO 214ST

O Super Transporte da nova década projetado para o transporte de tropas, apoio às plataformas de exploração de petróleo em alto mar e no auxílio às grandes obras de engenharia civil.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Peso bruto máximo: 16.500 lbs (7.484 kg)

Duas turbinas G.E. CT7-2 de 1625 SHP

18 assentos

Carga útil acima de 7.000 lbs (3.175 kg)

Alcance com 18 passageiros acima de 400 m.n. (741km)

Velocidade máxima de Cruzeiro de 150 nós (278 km/h)



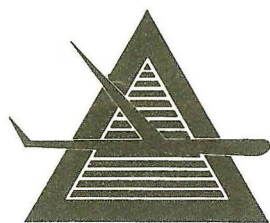
412

BELL HELICOPTER TEXTRON

Distribuidores Exclusivos no Brasil:

MOTORÁVIA REPRESENTAÇÕES AERONÁUTICAS LTDA.

Avenida Beira-Mar, 200 — CEP 20.023 — Rio de Janeiro — RJ — TEL. 262-8722



CELMA

QUALIDADE QUE GARANTE SEGURANÇA "



A COMPANHIA ELETROMECHANICA CELMA contribui para a segurança das viagens aéreas com as melhores e mais modernas técnicas de revisão de Motores e Acessórios. A CELMA é uma sociedade anônima de economia mista, sediada na cidade de Petrópolis, Estado do Rio de Janeiro, vinculada ao Ministério da Aeronáutica. A CELMA emprega cerca de 800 funcionários, treinados em sua pró-

pria escola, e na dos fabricantes de Motores e Acessórios. Os serviços de revisão e reparos prestados pela CELMA têm a tradição de qualidade confirmados pela confiança neles depositados por seus diversos usuários e garantidos pela homologação do CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL (C.T.A.) Nº 7504-05/DAC e pela FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA) Nº 5480-F.

Principais clientes:

BRASIL — FORÇA AÉREA BRASILEIRA, VARIG, VASP, CRUZEIRO DO SUL, TRANSBRASIL, RIO-SUL, TABA, TAM, VOTEC, NORDESTE;

VÁRIOS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS E EMPRESAS PRIVADAS.

EXTERIOR — URUGUAI, PERU, ARGENTINA, CHILE e FRANÇA.

CELMA executa Revisão e Reparo de:

— Motores de fabricação Pratt & Whitney

JT3 — Usado no avião Boeing 707

JT8 — Usado nos aviões Boeing 727 e 737

PT6 — Usado nos aviões Bandeirante, Xingu e King Air.

— Motores de fabricação General Electric Co.

J85 — Usado no avião F-5

CT64 — Usado no avião Buffalo

CJ610 — Usado no avião Lear Jet.

RUA ALICE HERVE, 356—CAIXA POSTAL, 90341—25600 — PETRÓPOLIS — RJ
TELEX: (021) — 21271 — CECE — BR. • TELEFONE: (0242) 43-4962 — PABX

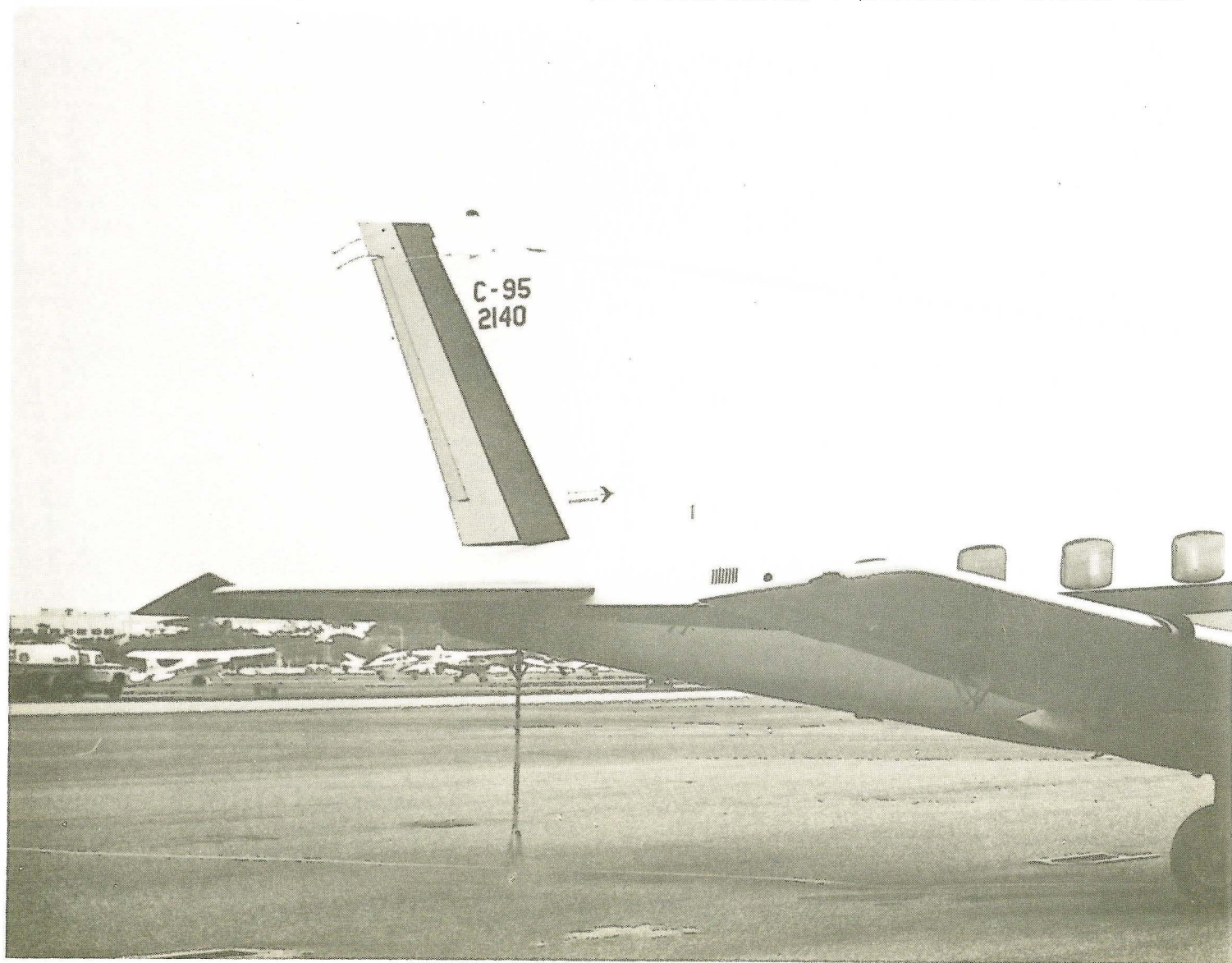
DO 'VIRAMUNDO' AO BANDEIRANTE

A 12 de junho de 1931, o então Serviço Postal Aéreo Militar cumpria sua primeira missão de Correio Aéreo, transportando, num Curtiss Fledgling, duas cartas para o Campo de Marte, São Paulo. Não se poderia prever que seria esse o primeiro passo de uma grande missão que caberia à futura FAB. Do Curtiss Fledgling (apelidado Frankstein ou Viramundo), das poucas horas voadas, dos poucos quilômetros

percorridos, da pequena área abrangida pelas linhas existentes, fomos, passo a passo, ampliando nossas possibilidades, quer melhorando o material aéreo com novos tipos de aviões, quer melhorando nossa infra-estrutura. Atingimos marcas consideráveis com o Douglas C-47 percorrendo nosso território em todas as direções e até mesmo ultrapassando nossas fronteiras, com a criação de linhas externas.

Internamente, além da notícia, do socorro, do conforto que levávamos às populações mais distantes, cumpríamos a nobre missão de integração nacional. Externamente, fariamos a ligação da Pátria com nossas representações diplomáticas.

Logo após a sua criação, o Ministério da Aeronáutica começou a estruturar-se. O esforço voltado para esses empreendimentos tornou-se maior



TE

ainda com o prenúncio da guerra, que obrigava a um progresso de aceleração imediata na formação do seu pessoal navegante e de especialistas.

Por força da guerra, a navegação marítima regular estava reduzida a uns poucos navios.



que circulavam em comboios fortemente protegidos contra a ação dos submarinos.

O reequipamento da Força Aérea era outra necessidade urgente. Ficou então decidido que os aviões adquiridos aos Estados Unidos da América do Norte viriam para o Brasil, voando, face à inexistência de disponibilidade de carga nos navios.

"A experiência dos pilotos brasileiros no Correio Aéreo Militar e Naval, em viagem pelo interior do Brasil, em regiões desprovidas de infra-estrutura aeronáutica, com campos-de-pouso precários, e sem rádiocomunicações, garantiu o êxito, quando do traslado em vôo dos trezentos aviões americanos para o Brasil".

Este foi mais um dos feitos que o CAN propiciou, pois teve o mérito de servir de escola aos nossos aviadores.

Nessa época, foram trazidos para o Brasil, além de aviões de instrução, outros para o Correio Aéreo Nacional.

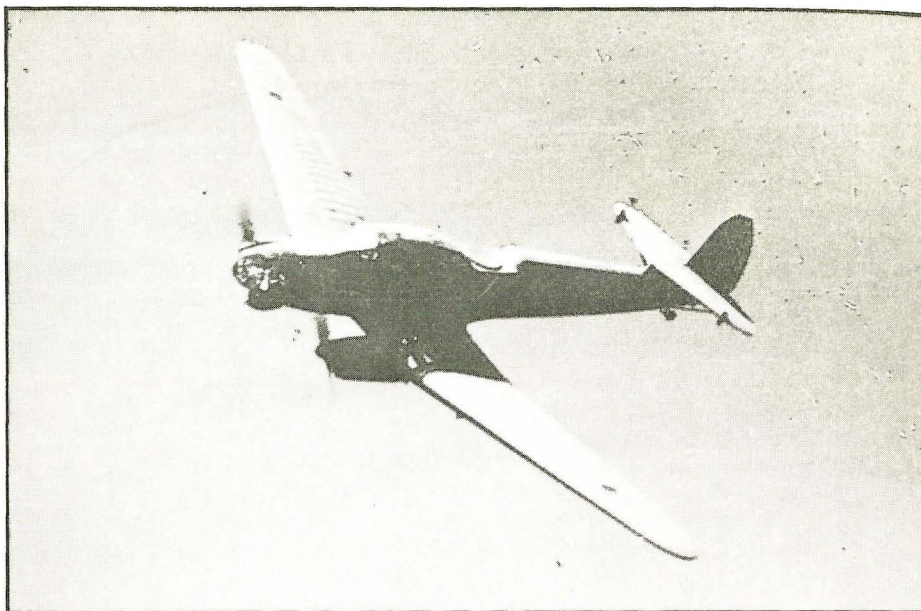
A primeira esquadrilha que veio pela rota do Atlântico, percorrendo o litoral norte da América do Sul, foi uma de seis aviões Beechcraft D 17 (C-43 Beech mono), destinados ao Correio Aéreo Nacional; essa esquadrilha achava-se ainda na fábrica em Wichita, Kansas, quando houve o ataque a Pearl Harbour; a esquadrilha chegou ao Rio de Janeiro a 31 de dezembro de 1941.

No ano seguinte, foram trazidos para o Brasil, em vôo, mais 9 aviões Beechcraft C 43 monomotores e, em 1943, chegavam mais 15 aviões desse tipo, além de 5 aviões Lockheed Lode-star (C-60) de transporte.

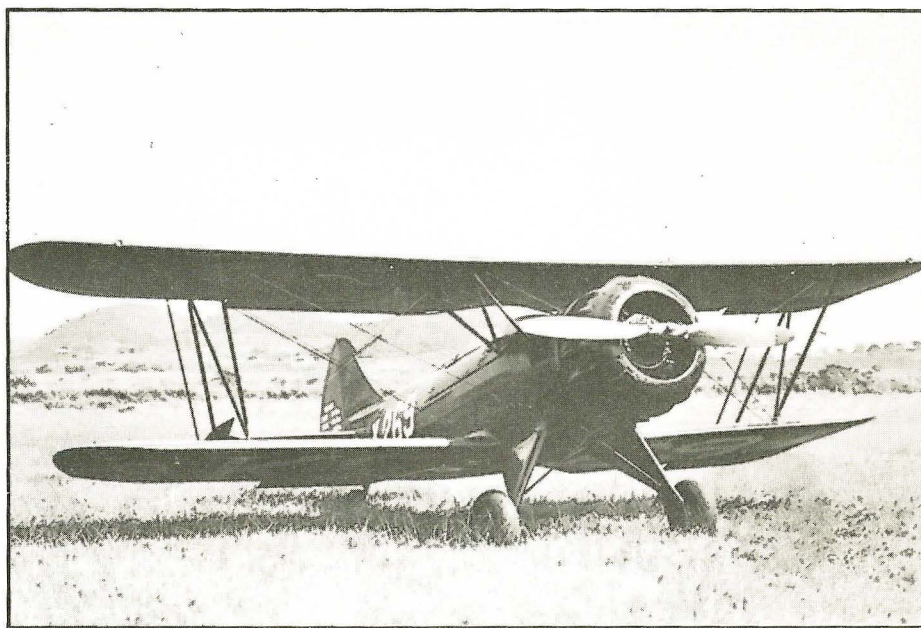
Desses cinco aviões, dois foram modificados, sendo um no Parque de Aeronáutica dos Afonsos e outro no Parque de Aeronáutica de São Paulo. A transformação constou de mesa dupla de despacho, alto-falantes na cabina de passageiros, ventiladores, comissaria e forração mais luxuosa. O preparo desses aviões visou a atender as missões de transporte aéreo do Presidente da República e da alta administração do País, podendo ser considerados como precursores do atual GRUPO DE TRANSPORTE ESPECIAL, onde, muitas vezes, importantes decisões são tomadas durante o vôo.

Os primeiros aviões C-47 chegaram ao Brasil durante o ano de 1944.

Graças à sua extraordinária robustez, o C-47 possibilitou ao CAN levar o nome da FAB aos mais longínquos rincões de nossa Pátria e do exterior,



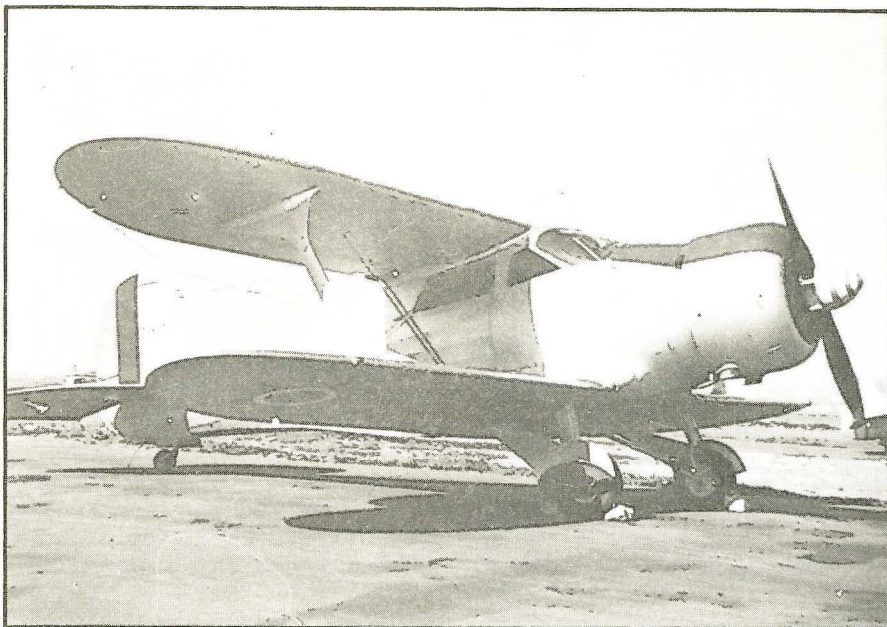
Focke-Wulf FW-58.



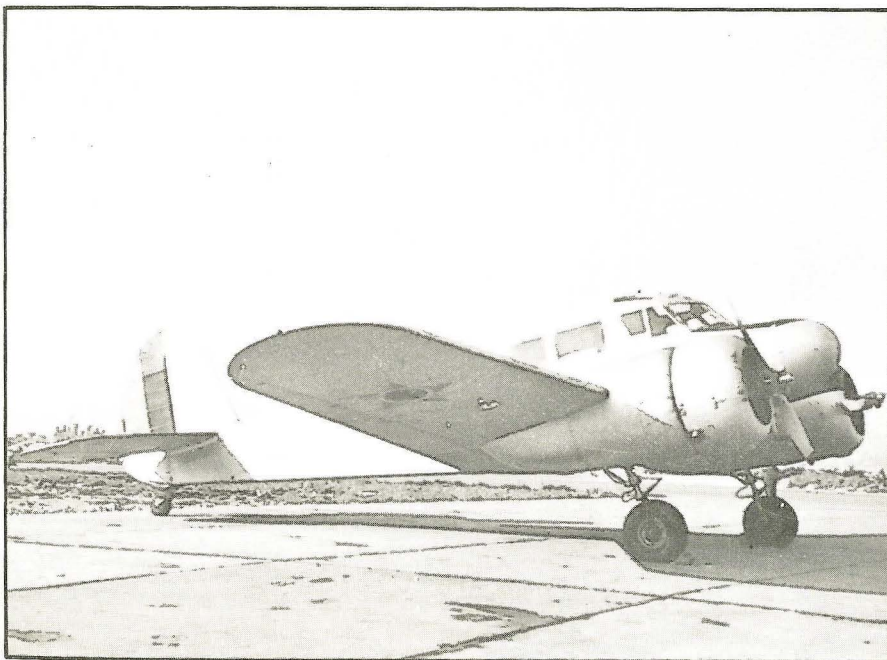
WACO CPF-F5. ↑

WACO EGG-7 ↓



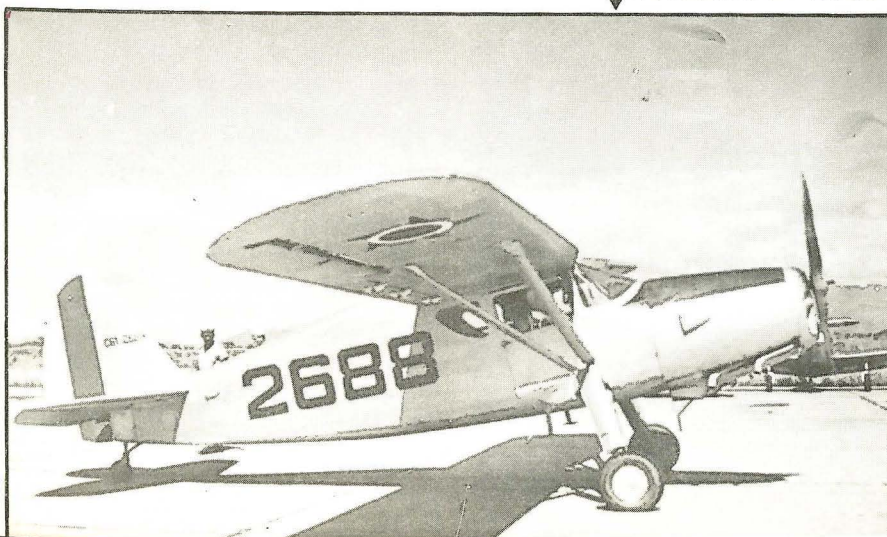


BEECHCRAFT D-175 — C-43.



CESSNA T-50 UG78-AT17 ↑

↓ FAIRCHILD F24W9-C61.



sem medir pistas e pisos, transportando todo tipo de carga e enfrentando com segurança as condições meteorológicas mais adversas.

Servindo aos pilotos militares e comerciais como base de conhecimentos mais avançados, foi o marco da transição de uma aviação heróica para a aviação técnica de nossos dias.

Bimotor, operado por 4 tripulantes, desenvolve uma velocidade média de 240 km/h, com autonomia máxima de 8 horas de voo e peso máximo de decolagem de 26 500 libras, o C-47, chamado de "Ford de Bigode" ou "Jeep do Espaço", foi o sustentáculo maior da afirmação e do desenvolvimento do Correio Aéreo Nacional.

É um clássico da indústria aeronáutica, prestando, ainda hoje, inestimáveis serviços à Força Aérea Brasileira

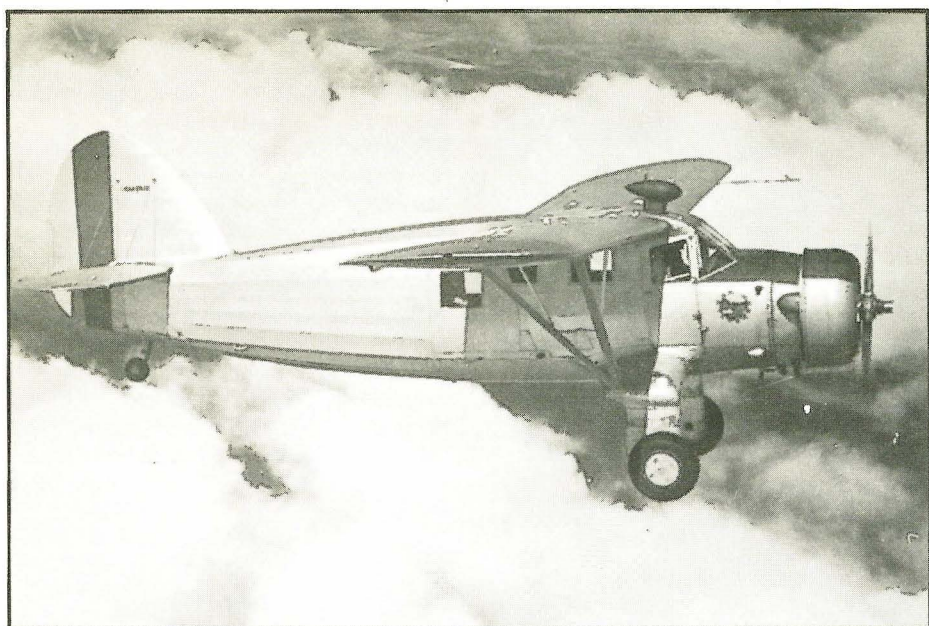
Em 1944, o Ministério da Aeronáutica adquiriu para patrulhamento do nosso litoral, na época da guerra, aviões anfíbios Catalina, com uma autonomia de voo de 17 horas, operados por 4 tripulantes e com velocidade de cruzeiro de 200 km/h. Sua missão foi das mais importantes durante o conflito. Após o mesmo, foi o Catalina incorporado ao CAN, principalmente nas linhas amazônicas.

Com ele, pôde o CAN atender às populações ribeirinhas do Amazonas e seus afluentes, pois as características de avião anfíbio lhe permitem pousar na água e em terra. Foi considerado, em pouco tempo, o avião ideal para a Região Amazônica, porque não requer pista grande para suas operações, podendo também pousar e decolar de um rio com absoluta segurança.

O Catalina, chamado "Anjo do Espaço", pelas populações ribeirinhas, também conhecido como "Pata Choca", entre o pessoal da FAB, continua em plena atividade, mercê de uma assídua e eficiente manutenção, transportando correspondência, remédios, mantimentos, tudo enfim, na assistência material e espiritual aos abnegados guardiões de nossas fronteiras.

O CAN, através do Catalina, é o responsável direto pelo aparecimento de muitas vilas, de lugarejos já conhecidos e do progresso de inúmeros municípios.

Em 1944, as estatísticas registravam o expressivo trabalho elaborado pelo Correio Aéreo. Em cerca de 12 anos eram apresentados os seguintes dados: extensão das linhas — 33 990 km, com 2 566 942 quilômetros percorridos; horas voadas — 13 173; passageiros transportados — 8 514; corres-



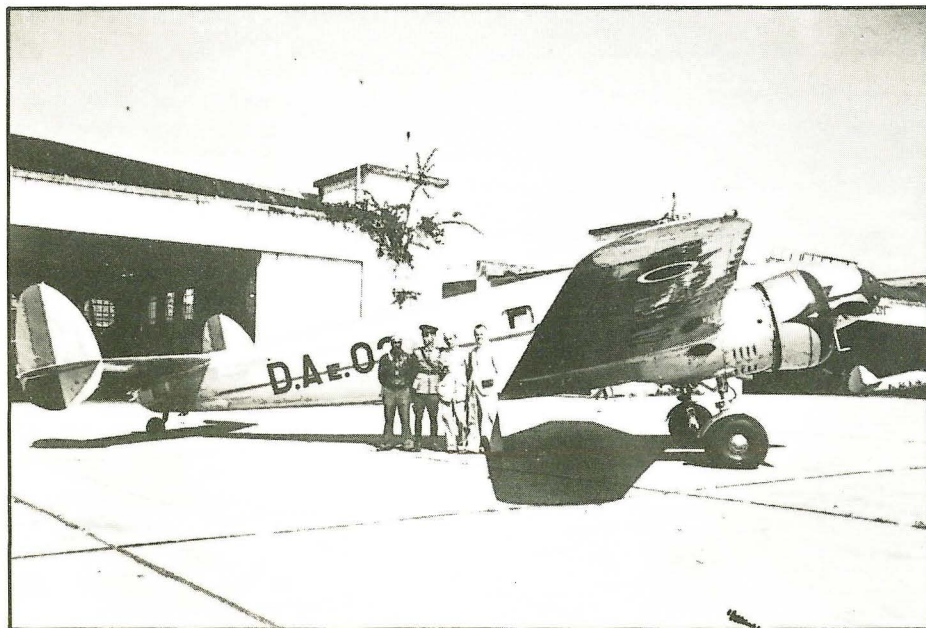
NORDUYN NORSEMAN C-64.

pondência — 209 663 883 gramas; e carga transportada — 47 125 930 quilos.

A ativação de linhas internacionais viria atender às necessidades que as relações diplomáticas exigiam. As viagens regulares para o exterior passaram a fazer parte de um plano, em que se incluiu dotar o piloto brasileiro de alto grau de treinamento e aperfeiçoamento, resultante dos estudos realizados, através dos sobrevôos de regiões, cujas características geográficas eram as mais diversificadas.

A travessia dos Andes, por exemplo, exigia um treinamento rigoroso. O Brasil já contava com aviões mais potentes e modernos e que, por isso mesmo, requeriam adequada utilização.

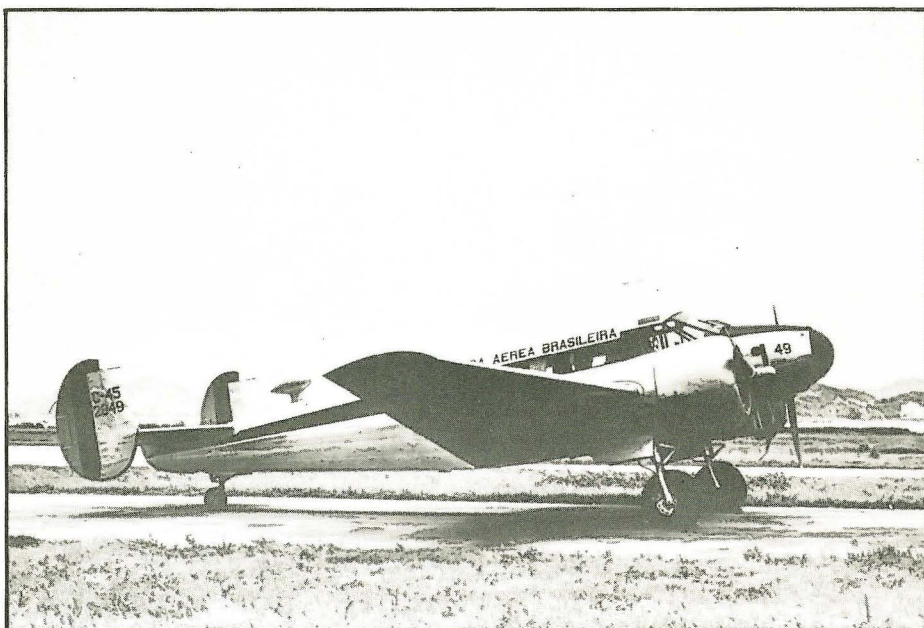
LOCKHEED 12A.



A primeira linha internacional do CAN teve início em 21 de janeiro de 1936 e destinava-se ao Paraguai. Mas a consecução de linhas internacionais só teve repercussão histórica anos mais tarde, quando elas passaram a ter caráter regular. Entretanto, considera-se aquele voo, de 1936, como sendo o marco histórico do CAN para o exterior.

No dia 19 de maio de 1945, era inaugurada a Linha Rio-Santa Cruz de La Sierra, que viria ampliar as possibilidades de atingir La Paz. Estávamos no início de uma política de maior aproximação com os países sul-americanos, através do avião. A Rota Rio-La Paz viria estreitar ainda mais a união entre o Brasil e a Bolívia. Para a conquista desta linha, cujo voo inaugural se realizou em 5 de março de 1946, foi

BEECHCRAFT D-18S.



necessário voar a uma altitude de 18 000 pés, num Douglas C-47.

O percurso seria feito por Campo Grande, Roboré, Santa Cruz de La Sierra e Cochabamba.

Simultaneamente aos vôos para a Bolívia, foram criadas linhas regulares para Assunção, Lima, Santiago e Quito.

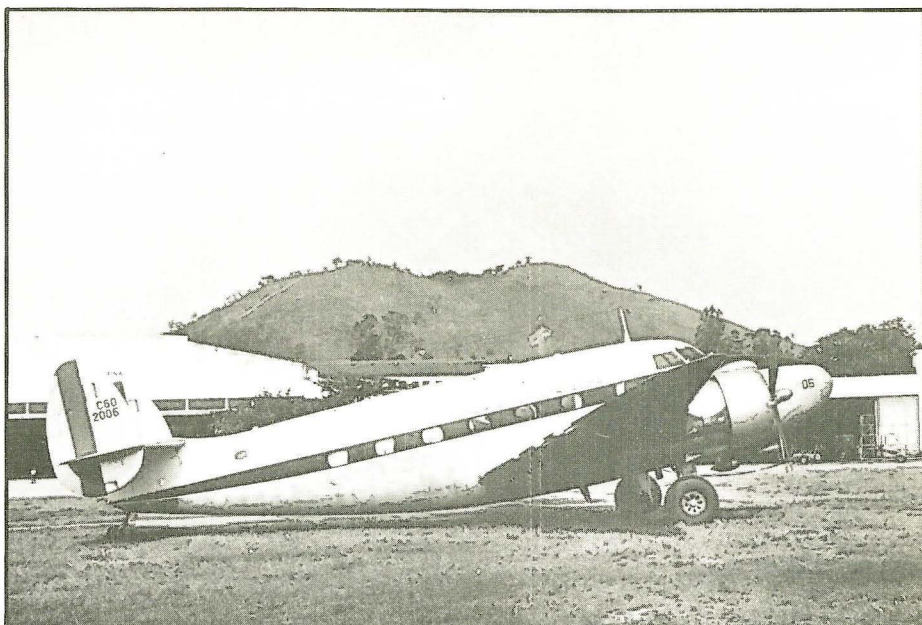
Os encargos do CAN aumentavam. Sua estrutura já não permitia um atendimento à altura de suas necessidades.

A solução era criar um organismo superior para controlar o CAN e possibilitar o desdobramento de suas atividades. Surgiu, assim, o Comando de Transporte Aéreo, que englobou o serviço de Transporte da FAB, o CAN e a Base Aérea do Galeão, criado por ato de 5 de junho de 1951.

Como medida complementar, o 2º Grupo de Transporte, que operava no Campo dos Afonsos, foi transferido para o Galeão, juntando-se ao 1º GT, a 1 de agosto de 1952, ambos com aeronaves C-47.

Para o atendimento de suas missões, o Comando de Transporte Aéreo tem sob a sua coordenação a Força Aérea de Transporte Militar, composta pelas Bases Aéreas de Manaus, Campo Grande e Afonsos. Possui, ainda, sob a sua subordinação, as Bases Aéreas de Belém, Brasília e Galeão, além de três Esquadrões de Transporte Aéreo isolados, em Recife, Cumbica (SP) e Canoas (RS), e o serviço do Correio Aéreo Nacional.

O vulto das atividades do Correio Aéreo Nacional era de tal ordem que, a 17 de junho de 1952, foi determinada a organização de "Postos CAN" nos



LOCKHEED 18 LODESTAR C-60.



CURTISS C-46.

seguintes pontos de escala de suas linhas: Manaus, São Luís, Teresina, Recife, Fortaleza, Natal, Salvador, Fernando de Noronha, Belo Horizonte, Uberlândia, São Paulo, Campo Grande, Curitiba, Corumbá, Foz do Iguaçu, Goiânia, Guaira, Ponta Porã, Três Lagoas, Cuiabá, Porto Alegre, Florianópolis, Santa Maria, Uruguaiana, Lima (Peru), La Paz e Santa Cruz de La Sierra (Bolívia), Buenos Aires (Argentina) e Montevideu (Uruguai).

O principal avião da FAB empregado no CAN, o C-47, já não suportava o volume de trabalho e não podia atender aos novos encargos. Entraram então, em ação, a 21 de setembro de 1959, os aviões quadrimotores C-54, bem mais possantes. Foi a solução

para a melhoria das linhas internacionais, a criação de linha-tronco e tantas outras missões. Eles ajudaram a resolver as crises de Congo e Suez, transportando militares e equipamentos. Neles o Brasil trouxe os restos mortais daqueles que deram suas vidas, nos campos de batalha da Europa, em defesa da Democracia e da Liberdade: os nossos pracinhas! Até sua desativação, voaram 70 523 horas, percorreram 21 862 150 quilômetros, transportando 398 288 passageiros e 13 milhões de toneladas de carga. Foram úteis, ainda, na formação de pilotos de categoria em aviões quadrimotores e neles foram qualificados, inicialmente, 800 sargentos especialistas.

Durante os 10 anos de seu emprego, contribuíram para que o 1º Esqua-

DOUGLAS C-47.





DOUGLAS C-54.



CONSOLIDATED VULTEE CATALINA PBY-5A-CA-10

DOUGLAS DC-6 — C-118.



drão do 2º GT apresentasse um índice de excelente rendimento.

A implantação gradativa de Linhas-troncos, servindo às localidades de melhores condições de apoio e infraestrutura aeronáutica, exigia uma solução para o atendimento das demais regiões brasileiras, principalmente onde a operação de aviões mais sofisticados se tornava inadequada e de elevados custos para a FAB.

A solução mais própria seria prolongar as linhas-troncos através de linhas regionais, garantindo um fluxo mais rápido e econômico do transporte logístico.

Do exame desta questão, surgiram os Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA), criados pelo Decreto 66 314, de 13 de março de 1970.

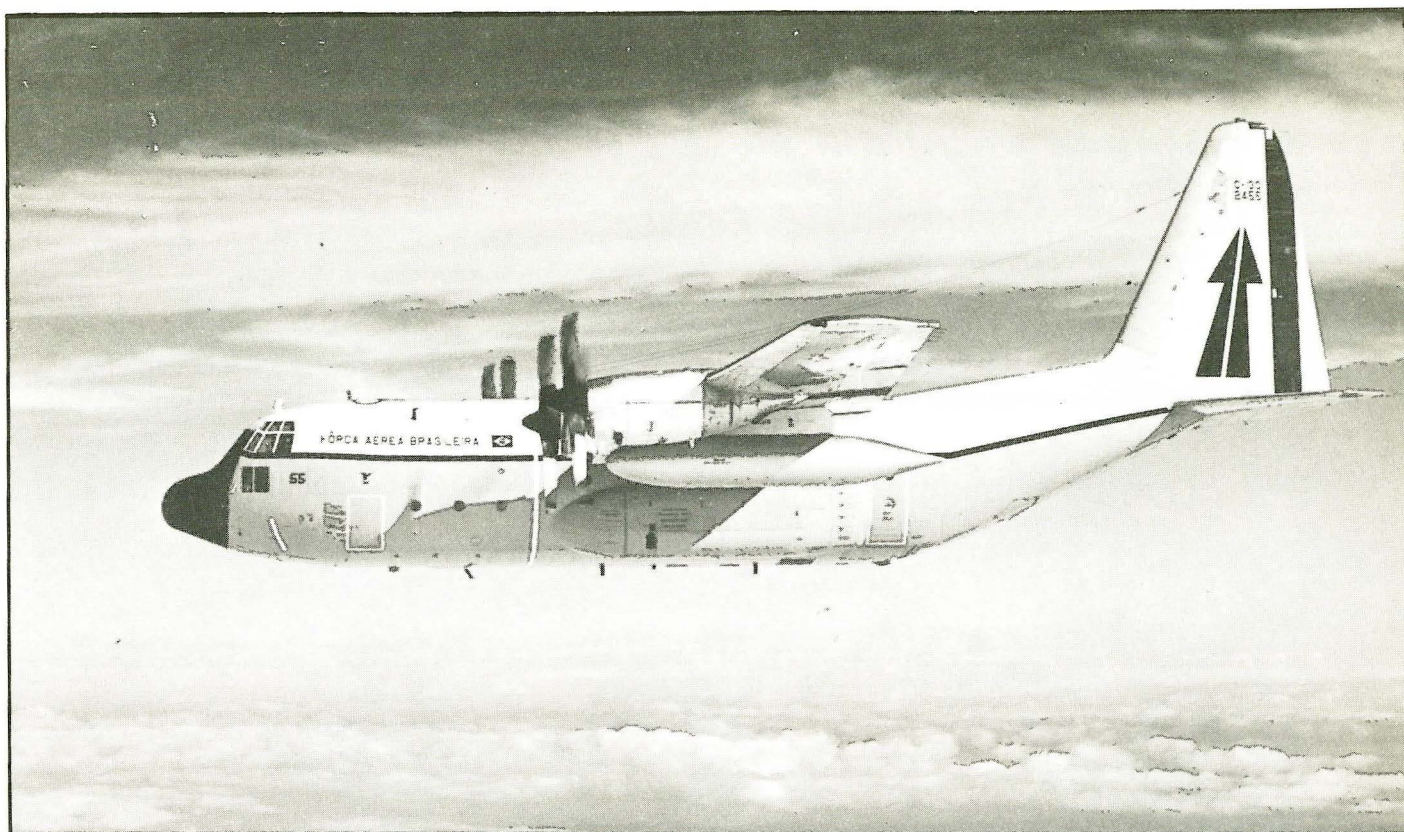
Os Esquadrões de Transporte Aéreo ficariam localizados nas sedes dos Comandos de Zonas Aéreas (hoje Comandos Aéreos Regionais) e teriam por finalidade assegurar o transporte aéreo na área das respectivas Zonas. A decisão de criar os ETA como Unidades designadas para cumprimento de Linhas Regionais abrangia a política de Integração Nacional.

O 1º ETA, com área de ação nos estados do norte do País, cumpre, em média, 10 500 horas de voo, anualmente, no atendimento de dezenas de milhares de passageiros militares e civis, além de transportar cerca de 600 toneladas de carga, por ano.

Suas missões de apoio à 1ª Zona Aérea já trouxeram benefícios ao Exército, à Marinha, aos Governos de Estados e Territórios, à Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) e às Missões Religiosas. O 1º ETA mantém, através de seus aviões C-47 e CA-10, o trinômio FAB-MISSIONÁRIO-ÍNDIO, experiência digna de ser apontada como exemplo específico de participação da FAB, no apoio e desenvolvimento das comunidades da Região Amazônica, onde assiste a mais de 85 localidades.

A Região Centro-Oeste do País é servida pelos aviões C-47 do 6º ETA, sediado na Base Aérea de Brasília. Suas missões de apoio à 6ª Zona Aérea revestem-se de grande significado no serviço que presta aos órgãos da Administração Pública. O 6º ETA voa em média 7 000 horas por ano, no transporte de passageiros e carga.

O 3º ETA, sediado na Base Aérea do Galeão, tem a incumbência do atendimento ao voo de adestramento dos aeronavegantes jurisdicionados na área da 3ª Zona Aérea, através do cumprimento de missões das linhas do CAN.



LOCKHEED HERCULES C-130.

Os 2º, 4º e 5º ETA, sediados respectivamente em Recife, S. Paulo e Porto Alegre, cumprem as missões peculiares nas áreas jurisdicionadas pelas Zonas Aéreas correspondentes.

Com a criação dos Comandos Aéreos Regionais, em 1973, os ETA passaram a subordinar-se a eles.

As aeronaves de grande raio de ação e grande disponibilidade de carga tiveram seu aproveitamento absorvido pelas linhas-troncos. Estas linhas foram criadas com o sentido de garantir um fluxo contínuo de suprimento entre as Unidades de apoio e as de combate.

O suprimento de carga é colocado nos locais-sedes dos ETA, onde formam conexão, para atingirem daí os locais de destino.

As linhas-troncos foram também um elo entre as Comissões Aeronáuticas Brasileiras no Exterior e Órgão Geral de Apoio do Ministério da Aeronáutica.

Nas realizações das linhas-troncos nacionais e internacionais, foram empregados aviões C-118 do 2º/2º GT, e, das suas horas voadas no transporte de passageiros civis e militares, grande parte foi empenhada nas missões em proveito do Projeto Rondon.

O volume de trabalho do CAN e as crescentes preocupações com as mis-

sões de caráter militar levaram o Governo a comprar, para o COMTA, aviões do tipo C-130 (HÉRCULES), os quais entraram em ação em fins de 1965.

No envio de material aos diversos pontos do Brasil, em cumprimento à ação desenvolvimentista preconizada pela Política Aeronáutica, o C-130 tem sido de grande valia para a integração

brasileira, servindo aos Ministérios da Agricultura, Saúde, Educação e Cultura, Fazenda, Relações Exteriores, Interior, Marinha e Exército, aos Territórios de Roraima, Fernando de Noronha, Rondônia, Estados do Amazonas e Acre, ao INPE, à Prelazia do Rio Negro, à ECT, à CESP, à CHESF, ao IBRA. Atua, desta forma, realizando missões de cooperação com outros



HAWKER SIDDELEY — AVRO 748 — C-91.



órgãos da Administração Pública e em atividades cívico-sociais.

Em 1975, depois de 7 anos de serviços prestados à Força Aérea Brasileira, foram desativados os aviões C-118, que equipavam o 2º Esquadrão do 2º Grupo de Transportes (2º/2º GT). Durante esse período, aquelas aeronaves voaram uma média de 3 500 horas por ano, na realização das linhas-troncos e linhas internacionais do Correio Aéreo Nacional.

Para substituí-los foram adquiridos 6 HS-748 que na FAB são designados C-91. Esses aparelhos — diferentes do tipo já usado na FAB e que equipa o 1º/2º GT — são de versão cargueiro, para isso possuindo um piso reforçado. Entretanto, podem ser facilmente convertidos na versão passageiro. Podem decolar com peso máximo de 44 000 libras, enquanto o modelo anterior era limitado a 42 000 — e possuem uma porta bastante ampla, permitindo facilidade no carregamento.

As conseqüentes transformações, resultantes do progresso social, político e econômico de nossa história, têm íntima ligação com o desenvolvimento da tecnologia. Este fenômeno, de ordem mundial, está a reclamar

mudanças em vários setores da atividade humana. Os conceitos sofrem mutações, mas evoluem conservando a forma própria de ser que se desenvolve. Isto é o que acontece quando analisamos a entrada do BANDEIRANTE nas linhas regionais do Correio Aéreo Nacional. De um lado a Nação em acelerado crescimento, necessitando dar assistência aos mais diversos problemas de ordem nacional; do outro, o avanço da tecnologia, já em largo emprego, nos países mais desenvolvidos. Para que o Brasil pudesse continuar a sua luta pelo progresso e bem-estar, foi elaborada uma política governamental e empresarial que permitisse dar condições ao País de avançar rumo a seus objetivos e aspirações. Daí a criação, entre outros grandes empreendimentos, da Indústria Aeronáutica Brasileira (EMBRAER).

A EMBRAER possibilitou a produção de um avião adequado às peculiaridades nacionais, isto é, uma aeronave moderna capaz de operar em campos de infra-estrutura rudimentar com velocidade que atinge a 400 km/h e autonomia suficiente para ligar pontos distantes do interior brasileiro. Surge então o C-95, o BANDEIRANTE, um novo marco na história do CAN.

Com a entrada do BANDEIRANTE em operação, no transporte de pequenas cargas e número reduzido de passageiros, compatibilizou-se o emprego de uma aviação mais adequada às necessidades regionais. Isto teve significativa influência econômica, pois o BANDEIRANTE podia deslocar-se de um ponto a outro do interior brasileiro, transportando cargas e passageiros, dispensando aviões de grande porte, cujo percentual de utilização nessas áreas seria baixíssimo, portanto oneroso. Outros aspectos de ordem técnica também indicaram ser o BANDEIRANTE o avião mais adequado a este tipo de operação aérea. Tais fatos trouxeram uma solução aos conceitos do Correio Aéreo Nacional, sem deformar-lhe a origem e os objetivos superiores de servir ao Brasil. E mais: o Brasil deu outro passo na sua evolução.

As ilustrações utilizadas neste artigo pertencem às coleções de:

- Museu Aeroespacial
- Francisco Pereira e
- Antonio Mendonça

Exportações:

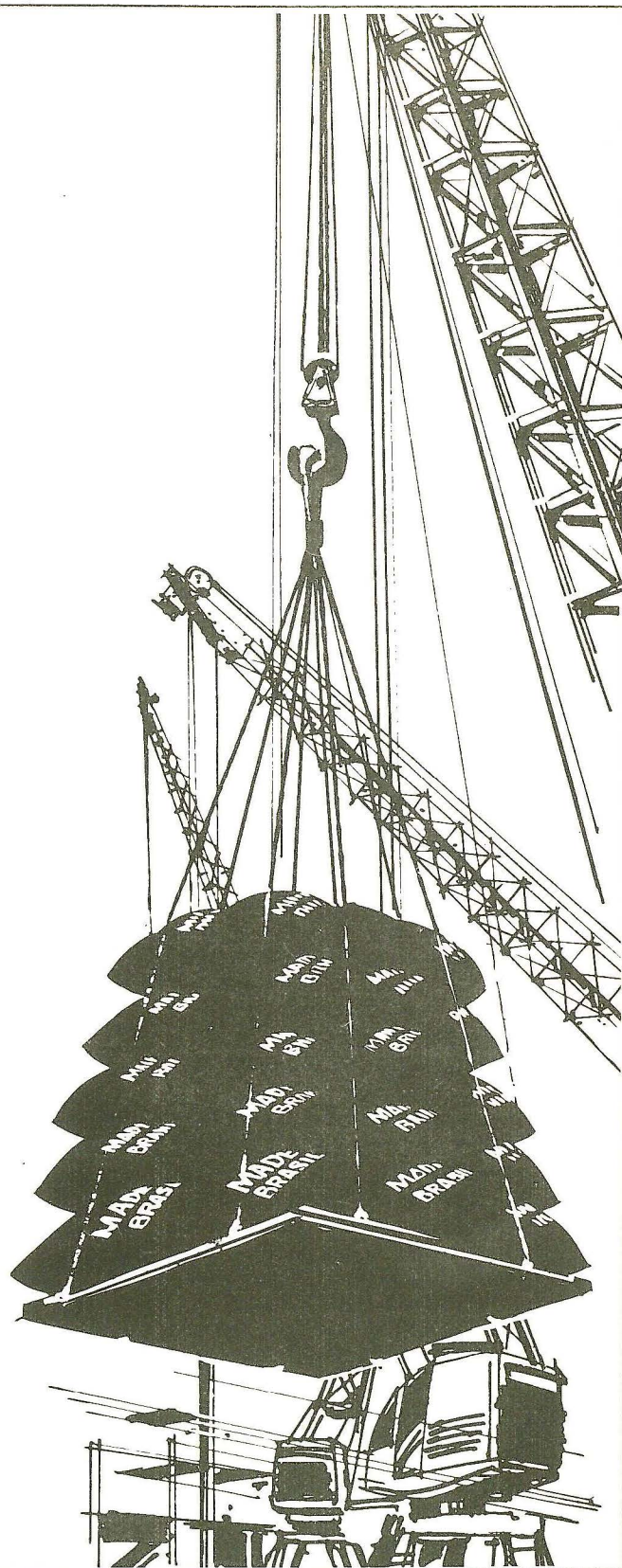
Nós também pesamos na balança.

Através de seu programa de crescentes exportações, a Coca-Cola participa da batalha pela conquista do equilíbrio na balança comercial do País.

Em sua fábrica em Campinas, a Coca-Cola produz café solúvel de alta qualidade que é totalmente destinado ao mercado externo.

Contribui, também, de forma substancial na exportação de outros produtos, como café em grão, sucos cítricos, açúcar, chá, etc.

Nós, os fabricantes brasileiros de Coca-Cola, temos muito orgulho disso.



associação dos fabricantes
brasileiros
de Coca-Cola
integrando as empresas
nacionais autônomas que fabricam
Coca-Cola no Brasil



FICÇÃO

ESPERA

Hélio A. R. Simas





Montando em um raio de sol que aos poucos se escondia por trás do mar verde-escuro, eu brincava naquele mundo muito branco, muito meu, da Ponta d'Areia. Havia um esqueleto de barco semi-enterrado que era a galera de piratas. Era à tardinha. Os pés que afundavam na areia eram recebidos por uma camada morna e úmida, que sugava como entranhas ávidas, fazendo promessas à minha fantasia.

Eu a esperava vindo do Forte ou do barco de El-Rei Dom Sebastião, todo iluminado nas noites de Lua de Araçagi. Poderia vir pela mão da lara. Ou atravessaria o mar com mestre Vitalino, em seu barco de vela marrom.

Viria menina, irreal, como o gosto dos sonhos que me faziam sofrer todas as noites. Traria na boca o beijo de flor com que me surpreendeu um dia, o primeiro dia deste calendário de espera.

Viria mulher, como as mulheres da rua da Palma. Tomaria comigo escondido "Recordações de 1940" e diria que tem gosto de maçã. Mas não iria logo segurando. Nem diria "Vem cá meu filho, deixa eu te ensinar umas coisas". Não perguntaria quanto eu tinha no bolso, pedindo pressa por ser pouco.

Nem falaria para voltar qualquer dia à tarde que ia ser de graça. Chegaria suave, como a santa do quadro, e mostraria os seios para eu sentir o perfume das margaridas cor-de-rosa.

E se viesse perseguida pelas mulas-sem-cabeça da senhora de escravos ali estaria eu para defendê-la; espada de D'Artagnan em uma mão e pistola de raios de Flash Gordon em outra, como nas matinês de domingo no cine Rival. Espada, eu lutava bem; lutava com três. Mas a pistola de raios, nem sempre a munição de caroço de mamona acertava o alvo.

Do outro lado do mar, o Tamancão, onde viviam os leprosos, me desafiava para uma viagem exploradora. Sim, porque recolher o leme e amarrar uma canoa em qualquer daqueles portos era tão assombroso quanto possuir a mulher de um velho barqueiro. Com seus mistérios e seu gosto de sal. Era preciso evitar o Boqueirão. Lá os redemoinhos continuavam a entoar o canto da traição, milenar, aos senhores dos segredos do mar.

TUDO PERDEU A GRAÇA. INCLUSIVE MARIA.

Sobrevivem os que escutam apenas as estrelas.

Nada mais interessa a não ser esperá-la. Tudo perdeu a graça. Inclusive Maria. Maria nunca tem vontade. Sempre chora. Também não sabe fazer quase nada. Criança. Tem o corpo pequeno e cheiro de maresia nos segredos. Rolar nas dunas mornas da tarde que acabou; contar as estrelas sem apontar; caju ou murici; depois fazer as pazes.

As mulheres de casa tomam banho de rio só de calcinhas. Não se incomo-

dam comigo. Dizem que sou criança. Nunca olho de frente, mas tenho tudo gravado na cabeça. Zezé tem seios grandes que parecem apontar para mim. Sempre a convido para ir ao rio comigo. Mas ela nunca vai sozinha. Tia Toinha quase acabou com a minha alegria, quando me encontrou perto do rio, brincando, sonhando com Zezé.

Quando ela chegar mostrará os seios iguais aos de Zezé.

Luísa também não interessa mais. Sempre ameaçando contar. Não sei porque. Fica tão feliz depois! No quintal da casa, junto ao rio. Sombras de folhas dançando sobre a pele marrom, furando, espiando, lambendo.

Mas se ela não vier, não sei como poderei viver.

Maria tem medo de tudo. Diz que pode entrar areia. Diz que há um cavalo selvagem que descerá das dunas e nos pisará. E que uma mulher de cabelos verdes caídos nos ombros me levará para o fundo do mar. O vale das dunas me parece estreito e eu beijo as estrelas com gosto de mar.

Não subirei mais ao telhado como Super-Homem, para empinar papagaios, esperando que ela apareça na janela e me acene.



HOJE VOU ME DESPEDIR DE TUDO, SE ELA NÃO VIER

Nem romperei mais aquele mar, como Moisés, para mostrar coragem. Talvez até pare de crescer, se ela não vier.

As mangueiras cantam diferente das jaqueiras e das pitombeiras.

Quando Luísa começa a brincar de se lavar no rio, eu ouço bem o barulho das mangueiras. Sua dança ao sol faz brilhar mil pontos nos seios redondos e nas pernas entreabertas. Então ela pede que a enxugue com a boca. Eu mastigo pequenos diamantes com gosto de flor. Aí parece que o frio aumenta. Seu corpo firme fica contraído e a pele mostra um tremor cada vez que seco uma gota.

Rasgarei meu álbum das artistas que se parecem com ela. Abandonarei os combates contra seres de outros planetas e me isolarei nas montanhas. Ela saberá pelos jornais e morrerá de tristeza. Sim, essa é a minha vingança! Amanhã planejo direitinho.

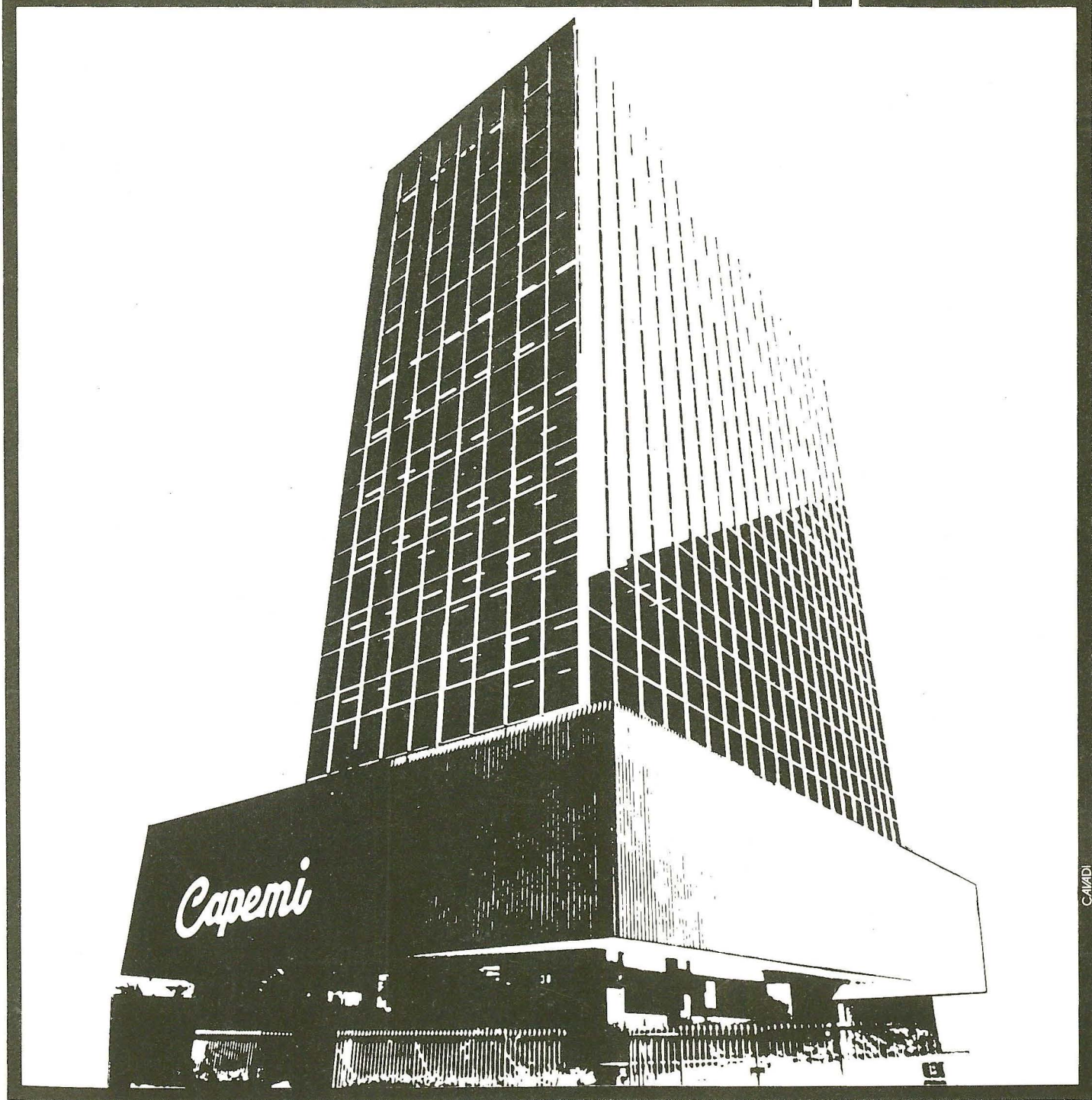
Hoje vou me despedir de tudo, se ela não vier.

Talvez eu vá contar estrelas com Maria.

Ou aprender com Luísa a canção das árvores.

Do outro lado da ilha, o bonde passa com suas janelinhas iluminadas, saltando sobre os trilhos, quase vazio, fazendo um circuito completo. Sigo com ele. Chego ao meu destino e a vejo. Tem os seios da Zezé e a cor de Luísa, brilhando sob o sol. Sinto até o cheiro de Maria. Salto do bonde sem que ele pare, dou uma pirueta e caio de pé, de costas para onde ele seguiu. Corro para ela que sorri e me aplaude. Seguro sua mão e entramos em qualquer daquelas casas da rua da Palma.

Mundo bom mesmo é o mundo da Capemi.



Você nem imagina como!
Tem proteção, tem garan-
tia, tem segurança, tem gente
feliz.

Tem milhares de crianças
e idosos recebendo de todos o

melhor e mais sincero carinho.
Tem um dos patrimônios
mais sólidos deste País.

Tem pessoas pensando em
você, torcendo por você, abrin-
do as portas pra você.

Na Capemi, você nunca
fica do lado de fora.

Capemi
O mundo bom

A EXPANSÃO DO

Falar do Correio é falar em Eduardo Gomes.

Sua vida se confunde com a obra do CAN e o pioneirismo de um é o traço dominante da personalidade do outro. Existência marcada pela coerência no pensar e no dizer, calcada no amor à lei e no respeito à dignidade humana. Vida que ilumina outras vidas, vida que honra o viver.

O título de PATRIMÔNIO DO CAN, reconhecimento do Poder Legislativo ao nome e à obra do Brigadeiro Eduardo Gomes, reflete a gratidão do povo brasileiro àquele que foi, ao longo dos anos, inspirador de todos quantos trabalham pelo engrandecimento da Força Aérea Brasileira e pelo desenvolvimento do País.

Protagonista de fatos significativos da vida política nacional, em todos eles demonstrou profunda firmeza de atitudes e total independência de pontos de vista. Contestador que não se perdeu na esterilidade de contestar por contestar, quando chamado a dirigir, chefe foi e soube ser. Por todas essas glórias, tão grandes e tão sabidas, por todas as realizações, por toda esta pureza de propósitos, o Marechal-do-Ar Eduardo Gomes foi, sem dúvida, um grandioso exemplo de abnegação e desprendimento.

A primeira década deste século assinala o surgimento do avião, instrumento que em breve daria novas dimensões ao mundo. A Pátria de Santos-Dumont, Pai da Aviação, não podia ficar apenas assistindo ao progresso aeronáutico de outros países. Assim, inclusive pela imprensa nacional, eram clamadas do Governo providências visando à criação da aeronáutica brasileira.

No dia 13 de janeiro do ano de 1913, foi então dado o primeiro passo nesse sentido, com a assinatura de um ajuste entre pilotos italianos e o Ministro da Guerra, General Vespasiano Albuquerque, para a criação da "Escola Brasileira de Aviação".

Uma flotilha de aviões Bleriot e Farman, monoplanos e biplanos, adequados para instrução e treinamento de

pilotos, passou a constituir o equipamento aéreo dessa escola que surgia.

Foram construídos hangares e oficinas no Campo dos Afonsos, local escolhido para o funcionamento da escola, onde seriam formados pilotos brasileiros, incluindo-se, entre eles, militares do Exército e da Marinha.

Começa, então, a caminhada para o desenvolvimento da Aeronáutica no Brasil, logo incrementada pela criação da Escola da Aviação Naval, em agosto de 1916.

Nos anos de 1917 e 1918, realizam-se as primeiras tentativas de se construir no Brasil um avião com elementos nacionais; em 14 de novembro de 1918, o Ministro da Guerra, José Caetano de Faria, baixou o Aviso n.º 1423: "Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1918. Senhor Chefe do Departamento do

Pessoal da Guerra: Havendo ontem assistido às experiências de um aeroplano construído sob a direção do Capitão Marcos Evangelista da Costa Villela Júnior, nas oficinas da fábrica de cartuchos e artefatos de guerra, e em cujo preparo entraram elementos nacionais, com exceção somente do motor, e tendo visto, como todos os presentes, o completo êxito das mesmas experiências, mandai louvar

em Boletim do Exército não só aquele capitão, como também o 1.º Tenente Raul Vieira de Mello, piloto aviador que dirigiu o aparelho e auxiliou na construção, e bem assim o mecânico contratado Benini".

Em 10 de julho de 1919, foi então oficialmente inaugurada a Escola de Aviação Militar que, juntamente com o equipamento aéreo existente, aliás já enriquecido pela chegada de outros





CORREIO PELO AR

aviões mono-motores, Nieuport de instrução, os Breguet 14 de observação e os Spad 7 de caça, davam à aviação brasileira as mais amplas possibilidades de evolução.

Os anos se passavam e novas turmas de pilotos eram formadas.

Vivia-se a época dos "Raids" aéreos. Os aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho empreenderam o notável "raid" Lisboa-Rio, em 1922, realizando a 1ª travessia aérea do Atlântico Sul, em homenagem às Comemorações do Centenário da Independência do Brasil.

Um após outro, vários fatos davam às autoridades brasileiras mais experiências de trato de assuntos aeronáuticos.

O início de 1927 marcou uma fase nova de reorganização e desenvolvimento da aviação no Brasil. Foram tomadas medidas de grande alcance, entre as quais a criação da Diretoria de Aviação Militar, dirigida por um Ofi-

cial-General, constituindo órgão de cúpula da Aviação Militar, em estreito contato com o Ministério da Guerra e com o Estado-Maior do Exército.

Simultaneamente às medidas administrativas tomadas pelo Governo na implantação da Arma da Aviação no País, começavam a chegar ao Campo dos Afonsos várias dezenas de aviões novos.

Todo este progresso acelerou o crescimento da Aviação Militar no País, e o ano de 1931 assinalou o início do Correio Aéreo Militar (CAM).

As dificuldades de transporte, no início da década dos trinta, eram imensas. Predominavam o trem e o navio; mas as estradas-de-ferro eram poucas e não se interligavam, e os navios eram morosos e insuficientes para as necessidades nacionais.

As mercadorias pereciam no interior, e as populações não recebiam o influxo dos centros de cultura e de produção mais desenvolvidos. A cabotagem era exercida em grande escala por navios de bandeiras estrangeiras. Uma carta levava meses para chegar ao destinatário. Uma viagem do Rio a Belém era feita, normalmente, em vinte dias. Tornava-se urgente, assim, acelerar o processo de integração nacional, com o emprego de meios aéreos.

Em maio de 1931, foi organizado o Grupo Misto de Aviação, com elementos de pessoal e de material, oriundos da Escola de Aviação Militar, que, até então, concentrava todos os recursos existentes na Aviação Militar.

O comando da nova Unidade Aérea foi entregue ao Major Eduardo Gomes. Na esquadrilha de Treinamento do Grupo Misto de Aviação foram incluídos vários aviões Curtiss "Fledgling". Uma vez reunidos os aviões e organizada a Esquadrilha, ficou resolvido dar início ao serviço de correio aéreo, mesmo com os velhos Curtiss, na falta de aviões mais novos ou mais adequados.

No dia 12 de junho de 1931, os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, pilotando um Curtiss Fledgling, matrícula K-263, decolaram do Campo dos Afonsos rumo a São Paulo, levando apenas duas cartas e realizando, assim, o primeiro voo do Correio Aéreo



Militar. Regressaram no dia 15. A linha, dessa forma iniciada, foi regularizada com a frequência de três vezes por semana.

O Curtiss Fledgling era um avião de treinamento e equipado com motor Wright Challenger de 170 HP, podendo voar 5 horas e meia, numa velocidade de cruzeiro de 120 km/h. Dotado de pequeno compartimento de bagagem na parte posterior da fuselagem, sua capacidade de carga era apenas de 15 quilos, distribuídos entre malas postais, ferramentas e bagagens dos pilotos.

Em caráter experimental, essa atividade nasceu com a denominação de Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), mudando logo a seguir para Correio Aéreo Militar (CAM).

Depois de São Paulo, que representou um excelente teste, quebraram o isolamento de Goiás, outro grande Estado com o qual as comunicações eram difíceis e demoradas.

A ausência de cartas geográficas precisas e a falta de campos-de-pouso intermediários tornaram a empresa quase impraticável. Liderados por Eduardo Gomes, nada detinha aqueles homens imbuídos do firme propósito de colocar o avião militar a serviço também da integração nacional, transportando em suas asas assistência permanente às populações dispersas na vasta extensão territorial de nosso País. Assim, o Tenente Casimiro Montenegro foi enviado à frente, a fim de sondar o terreno, isto é, verificar as possibilidades de uma linha aérea até Goiás.

A missão daquele oficial foi coroada de pleno êxito pois ele contou com o apoio dos Prefeitos e com a solidari-

idade do povo das localidades por onde a linha aérea deveria passar. A notícia da presença do avião na região correu célere. Todos queriam vê-lo, admirá-lo... O dia 12 de outubro, comemorativo do Descobrimento da América, por ser uma data histórica, foi escolhido para o voo inaugural. Infelizmente, porém, em virtude das condições atmosféricas muito desfavoráveis, o velho Curtiss, que decolara do Campo dos Afonsos, teve de fazer uma aterragem de emergência nas proximidades da Estação de Scheid, da Estrada-de-Ferro Central do Brasil. Disso resultaram avarias no aparelho e ferimentos leves no Tenente Casimiro Montenegro. Em face do insucesso da primeira tentativa, foi marcada uma segunda, dia 19 do mesmo mês. Era uma segunda-feira e os Tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, pilotando o Curtiss K-272, levantaram voo do Campo dos Afonsos e pernoveram em São Paulo e Ipameri. Ao longo da viagem, aterraram em Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari e Leopoldo Bulhões, chegando a Goiás no dia 21. A recepção aos dois jovens oficiais foi festiva e calorosa.

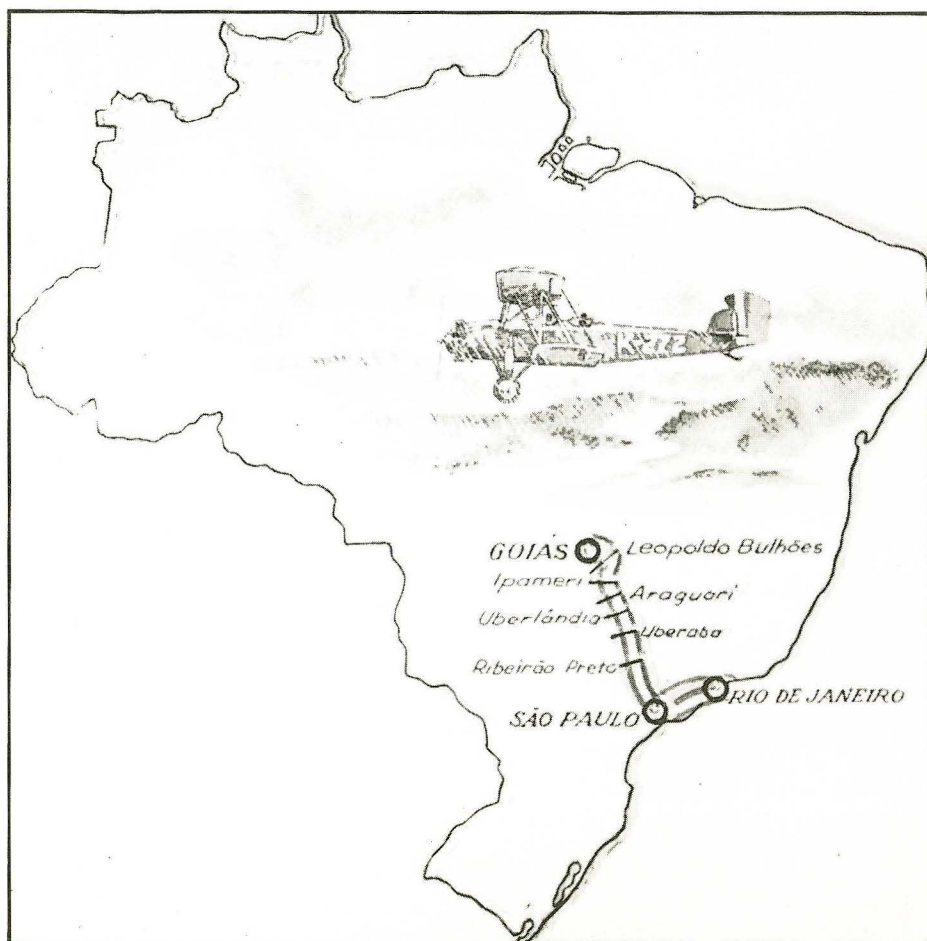
Na viagem de volta, o avião foi

acidentado, felizmente sem consequências para os dois pilotos. A linha regular para aquele Estado teve início em novembro de 1931, com um voo por semana. Estava vencida outra etapa do Correio Aéreo Militar.

Apesar da imprecisão de mapas e bússolas, das panes nos motores e da precariedade dos campos-de-pouso, que eram reparados e melhorados pelas Prefeituras Municipais, com assistência de pessoal técnico militar, os oito meses subseqüentes possibilitaram maior experiência aos aviadores, que enfrentavam todas as dificuldades com verdadeiro estoicismo, ao mesmo tempo que tiravam ensinamentos das falhas ocorridas.

A rota Rio-Goiás era pouco balizada e perigosa para aqueles dias. Havia necessidade urgente de se diminuir os riscos. Chegou-se à conclusão de que era preciso um meio de indicar, aos pilotos, os locais por onde deveriam passar ou aqueles em que poderiam aterrar. A solução foi pintar, nos telhados das casas mais altas, duas letras indicativas da localidade sobrevoada.

Foram incumbidos da tarefa o Primeiro-Tenente-Aviador José Vicente



Faria Lima e o Primeiro-Sargento Jayme Pinto de Oliveira.

Graças aos excelentes resultados que já vinham sendo obtidos, não só pela maior experiência dos pilotos, como também pela sensível melhoria dos campos-de-pouso existentes, o Governo, em meados de 1932, adquiriu novos aviões.

A compra de aviões Waco CSO, novos, equipados com motor Wright de 240 HP, desenvolvendo 180 km/h de velocidade de cruzeiro, concorreu para aumentar a confiança dos aviadores.

Outros pilotos se formaram e criaram-se, com isso, mentalidade nova nas Forças Armadas. A Aviação se projetava. Sua utilização, em grande escala, num País imenso, era uma imposição natural do progresso. E foi o que aconteceu. Em breve, o Norte se ligaria ao Sul, e terras, antes desconhecidas, seriam desbravadas pouco a pouco.

Algumas das instruções publicadas no Boletim de 30 de novembro de 1933, expedidas pelo Diretor de Aviação Militar, o então General Eurico Gaspar Dutra, e elaboradas pelo Tenente-Aviador José Vicente Faria Lima, mostram claramente o carinho que as autoridades daquela época dedicavam ao Correio Aéreo Militar. Frisavam elas que os pilotos deveriam estar a par dos campos de emergência; evitar as aterragens fora dos campos de escala, salvo as ditadas pelas circunstâncias; evitar a execução de etapas que obrigassem a aterragem depois do pôr-dô-sol; e, uma das mais importantes, fazer chegar a mala a seu destino, em caso de acidente, com um mínimo de atraso. Diziam ainda, as instruções, que os pilotos deveriam: conhecer informações meteorológicas; controlar o reabastecimento dos aviões; não praticar acrobacias nos aviões do CAM; não utilizar o motor além de 1 800 rotações por minuto, para não forçar o seu uso; e economizar gasolina.

O Correio Aéreo Militar foi, pode-se dizer, a primeira escola de formação de pilotos. Sua importância, nesse sentido, foi fundamental para obrigar as Companhias de Aviação Comercial a aceitarem a incorporação de pilotos brasileiros nas equipagens de suas aeronaves. Esse objetivo só foi totalmente alcançado em 1938, quando o Governo baixou normas enérgicas para conseguir 100% de nacionalização das tripulações.

Apesar da interrupção dos vôos do Correio Aéreo Militar, entre julho e outubro de 1932, em face da Revolu-



WACO CSO.





WACO CJC (Cabine Velho)

ção Constitucionalista de São Paulo, o sucesso e a consolidação das linhas de São Paulo e Goiás, em que os pilotos iam assinalando nos mapas de vôo os acidentes geográficos ainda não figurados, melhorando a navegação visual, estimulavam a descoberta de novos horizontes.

Após essa Revolução e normalizada a vida do País, voltaram os comandados de Eduardo Gomes a traçar as rotas de expansão do CAM.

Ao Primeiro-Tenente Hortêncio Pereira de Brito, Comandante do Destacamento de Aviação de Campo Grande, coube inaugurar, em fins de 1932, a linha para Mato Grosso, com escalas em São Paulo, Bauru, Penápolis, Três Lagoas e Campo Grande. O maior perigo estava entre Araçatuba e Três Lagoas, em cujo trecho havia uma densa floresta. Mato Grosso ficou mais próximo de São Paulo e passou a experimentar constante progresso.

Os homens que planejavam a expansão do CAM decidiram estender as linhas até o Paraná, com escalas em São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, Ponta Grossa, Curitiba. Inaugurou-a, ainda em 1932, o Tenente Antônio Lemos Cunha. Era a continuação do trabalho dos bandeirantes.

A extensão das linhas do CAM ao Nordeste afigurava-se tarefa das mais difíceis. As distâncias eram enormes e havia o problema da falta de campos. Era imprescindível que várias medidas fossem tomadas. A mais importante, entretanto, era a construção dos campos-de-pouso intermediários, tendo em vista a pequena autonomia de vôo dos aviões. Assim, para a rota do Rio São Francisco, com cerca de 2 500 km, foram enviados, por terra, o Tenente Casimiro Montenegro Filho, que examinou os locais para os campos-de-pouso entre Belo Horizon-

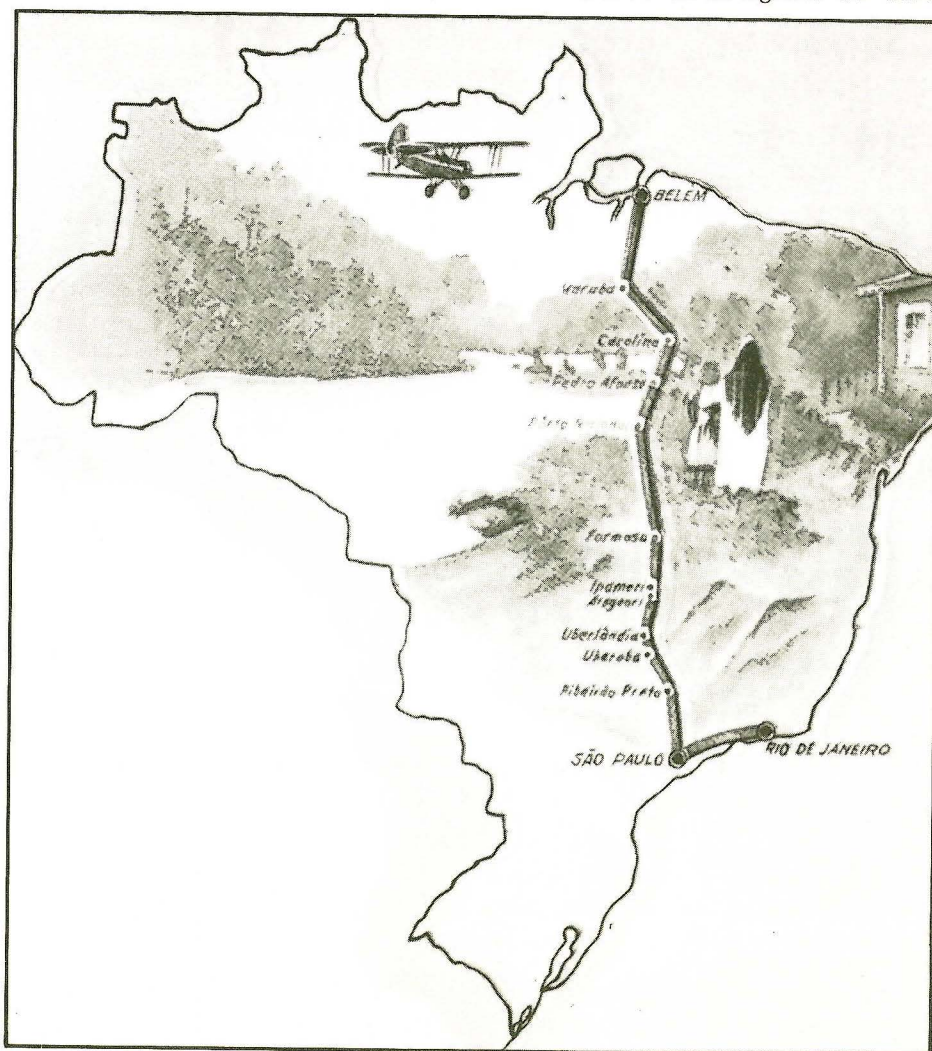
te e Carinhanha, e o Tenente José Sampaio Macedo, que verificou os lugares adequados para campos entre Fortaleza e Carinhanha.

A rota do Rio São Francisco era uma das mais significativas para o Brasil. Diminuir as distâncias entre o Rio de Janeiro e o Nordeste era mais um importante objetivo a ser alcança-

do pelo CAM. Assim, pilotando o Waco CSO nº 21, os Tenentes José Sampaio Macedo e Nelson Freire Lavenère-Wanderley decolaram do Rio de Janeiro, no dia 15 de fevereiro de 1933. Pernoitaram em Bom Jesus da Lapa e Crato, chegando a Fortaleza no dia 17. Aterraram nos campos intermediários de Belo Horizonte, Pirapora, Rio Branco, Barra do Rio Grande, Xique-Xique, Remanso, Joazeiro, Petrolina, Joazeiro do Norte, Iguazu e Quixadá.

Em 1934, isto é, 3 anos depois de realizada a primeira viagem, o CAM foi equipado com aviões Waco Cabine. Eram aviões de maior conforto, pois a cabina era fechada e comportava dois pilotos, o que aumentava a segurança de vôo e permitia enfrentar melhor as condições de mau tempo. As tarefas a bordo eram divididas.

Em um desses aviões, o Waco Cabine C-64, os Tenentes Victor da Gama Barcelos e Rafael de Souza Pinto realizaram a proeza de um vôo de Fortaleza ao Rio de Janeiro em um único dia. A 16 de agosto de 1934,



decolaram de Fortaleza às 3 horas e 30 minutos da madrugada e pousaram no Campo dos Afonsos às 19 horas, depois de aterrarem em todos os campos intermediários da rota do São Francisco.

Na continuidade de sua obra pioneira, em dezembro de 1935, o CAM inaugura a Linha Fortaleza-Teresina, em prolongamento da Rota do São Francisco. As etapas intermediárias eram: Camocim, Parnaíba e Peri-Peri. Os pilotos desse voo foram o Capitão-Aviador José Sampaio de Macedo e o Tenente-Aviador Manoel de Oliveira.

A importância geoeconômica da Região Sul do País, cujas condições climáticas atraíam seu desenvolvimento, levou as autoridades a darem maior apoio ao crescimento progressivo dessa região, ampliando as linhas do CAM ao extremo sul brasileiro.

A 23 de julho de 1934 foi inaugurada a Linha Uruguaiana-Porto Alegre. O primeiro voo foi feito pelos Tenentes-Aviadores Rosemiro Leal Menezes e Levi Castro de Abreu. Inicialmente, cumprindo o itinerário de Santa Maria, Alegrete, Uruguaiana, Cachoeira e Porto Alegre. Em 1935, a linha foi prolongada em circuito fechado, com o seguinte itinerário: Porto Alegre, Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Uruguaiana, São Luís, Santo Ângelo, Cruz Alta e Passo Fundo. Essa iniciativa se deveu aos oficiais do 3º Regimento de Aviação, sediado, na época, em Santa Maria. O assinalado progresso dessa região foi alcançado graças aos relevantes serviços prestados pelo Correio Aéreo Militar.

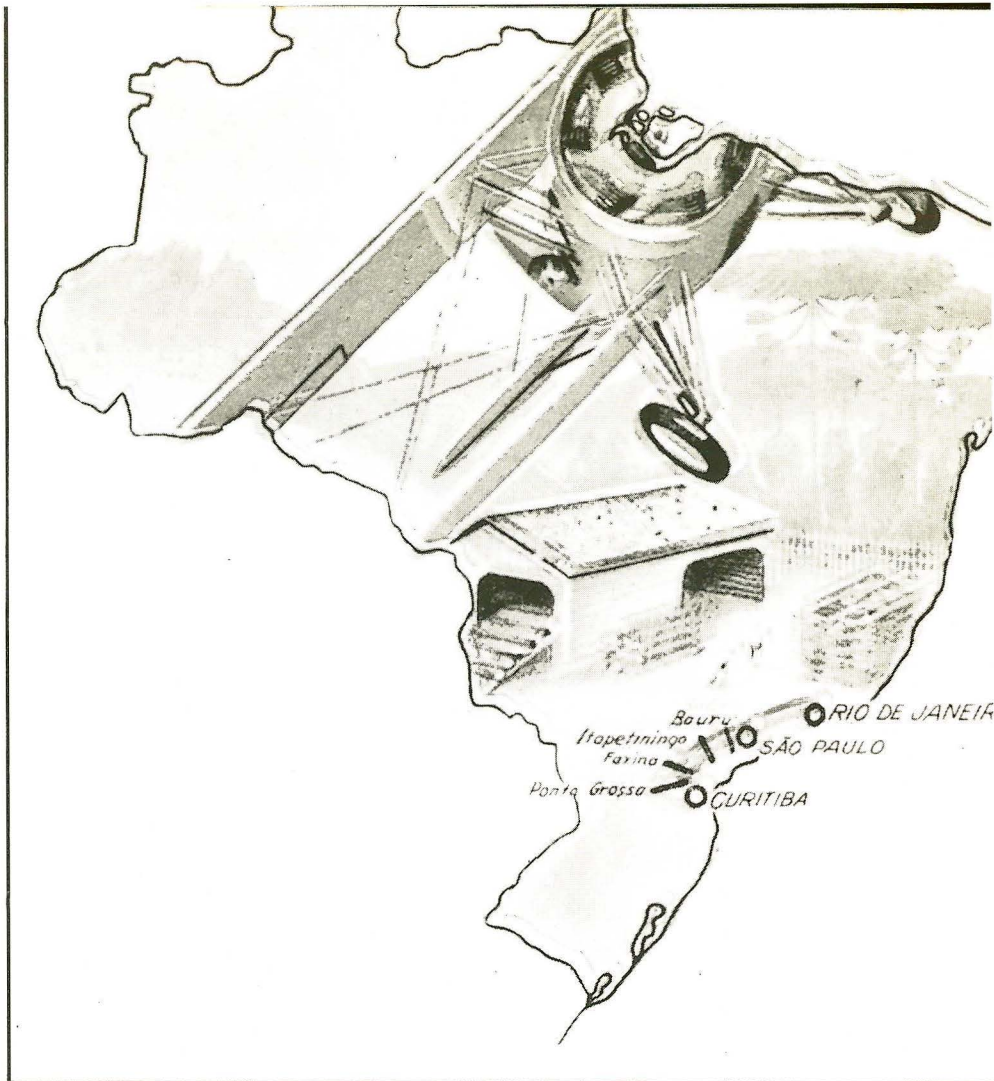
A nova aquisição de aviões permitiu o estudo do atendimento de outras

localidades. A meta agora era apoiar o homem das fronteiras e assistir as populações mais necessitadas. O CAM desempenhou importante papel nessa obra de melhoria das relações e do nível de vida nas fronteiras. Mato Grosso figurou, assim, mais uma vez,

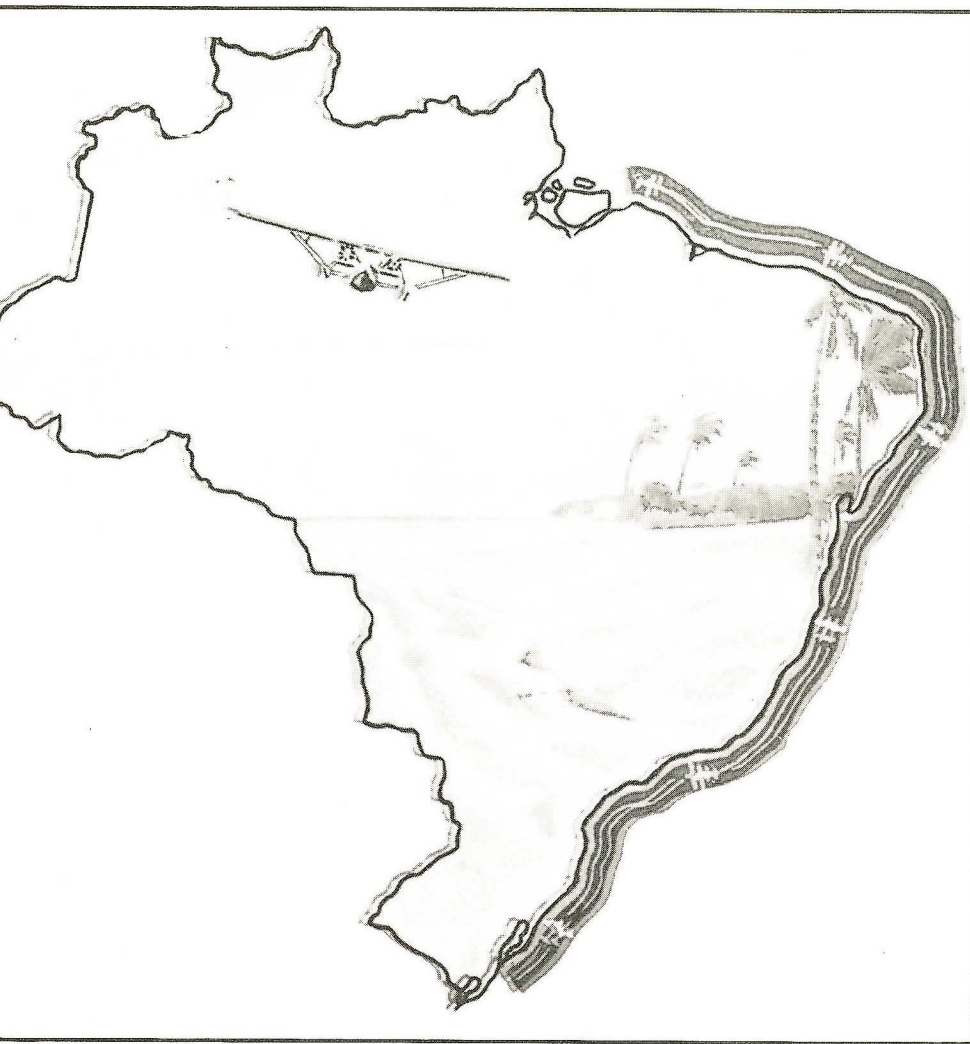
no estabelecimento de outra linha do CAM.

Feitos os estudos preliminares, adotadas todas as providências junto às Prefeituras Municipais e às Autoridades Militares, foi inaugurada, em agosto de 1934, uma linha pioneira, com a extensão de 700 km, ampliando-se progressivamente até atingir 2 700 km. A primeira linha partiu de Campo Grande e ia por Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju até Entre-Rios. A segunda linha passou a ter os seguintes circuitos: NORTE — partindo de Campo Grande, com pousos em Coxim, Lageado, Cuiabá, Rosário Oeste, Cáceres, Vila Bela, Corumbá; e Campo Grande, com pousos em Porto Murtinho, Nioac, Bela Vista, Ponta Porã, Campanário, Dourados e Campo Grande.

As atividades do CAM multiplicavam-se. A política de integrar o Brasil surtira o efeito desejado. As fronteiras vinham sendo reforçadas. O soldado não mais se confinava nos pontos distantes do território pátrio, onde sua presença se fazia necessária. O avião ajudara a resolver a maioria dos problemas decorrentes do isolamento



BELLANCA PACEMAKER.



das guarnições de fronteira e de outras no interior do País.

Em 1935, o oeste do Estado do Paraná era uma densa floresta. As comunicações terrestres praticamente inexistiam. Tal como fizera com o Rio Grande do Sul, o CAM analisava a situação do Paraná e procurava atender aos insistentes pedidos do povo e das autoridades civis e militares, no sentido de ampliar suas linhas. Foz do Iguaçu era um ponto turístico de vital importância para o Estado sulino, e o Correio Aéreo Militar iria dar vida a uma região de belezas inigualáveis. Nada mais justo do que atender aos apelos do povo e das autoridades.

Assim, no dia 23 de março de 1935, foi inaugurada a Linha Curitiba-Foz do Iguaçu. O vôo inaugural foi realizado pelo Capitão Orsini de Araújo Coriolano e pelo Tenente-Aviador Manoel de Oliveira.

A carência de auxílio-rádio à navegação aérea, os poucos campos nos extensos municípios e distritos da região dificultavam os vôos de aviões pequenos, pelo Tocantins, e isso retardou em alguns anos o prolongamento

da Linha de Goiás (antiga capital do estado). Entretanto, os entusiastas do CAM não esmaeceram e tudo fizeram para prolongar a linha além Goiás, no

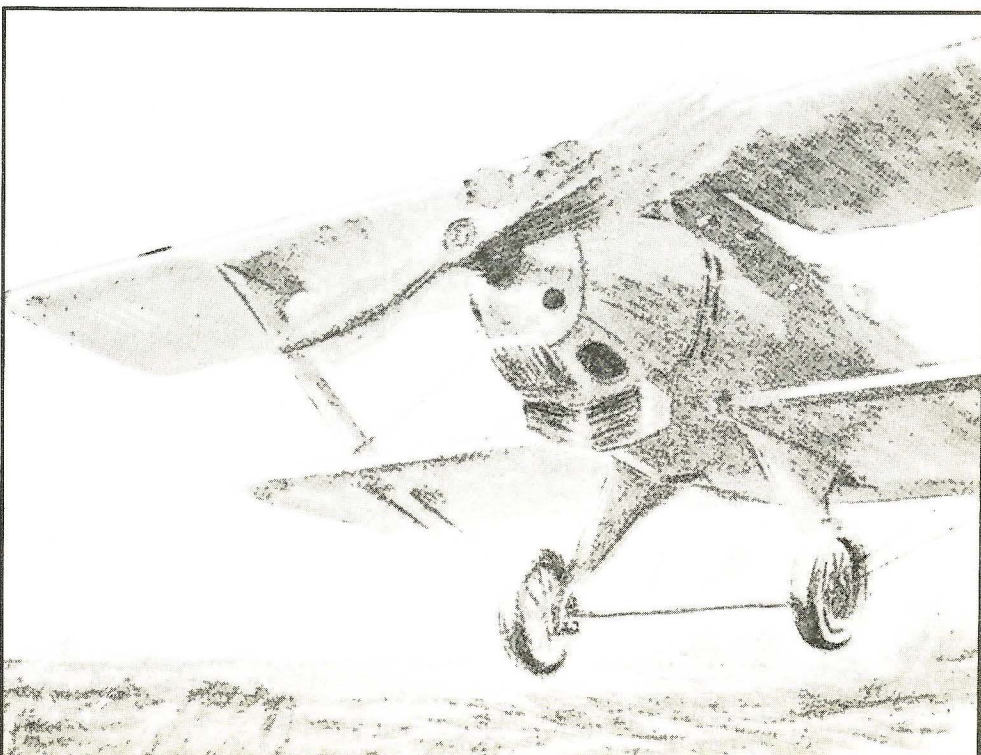
sentido de Belém, ao longo do Tocantins.

Várias tentativas foram feitas para o estabelecimento da rota. O terreno foi examinado, com antecedência, pelo Major-Aviador Lysias Augusto Rodrigues, que teve como auxiliar o Sargento Soriano Bastos de Oliveira. Houve necessidade de três incursões, a primeira das quais se realizou a 14 de novembro de 1935, no Waco CSO, nº 27; a segunda, a 25 de agosto de 1936; e a terceira, a 31 de outubro do mesmo ano.

Na conquista da Rota do Tocantins, houve manifestações de rara beleza, como recepção festiva, com discursos das autoridades e gestos de admiração por parte do povo. Nos locais em que os aviões pousavam, todos queriam ver a máquina voadora. Em Porto Nacional, o Major-Aviador Lysias A. Rodrigues e o Sargento Soriano Bastos receberam homenagens carinhosas da população, numa recepção comovente.

Só em 1939, no entanto, foi possível a realização da primeira viagem efetiva da Linha do Tocantins, cuja partida se deu do Campo dos Afonsos, a 31 de janeiro, no avião Bellanca K-215. A tripulação era composta do Major-Aviador Hortêncio Pereira de Brito e do Capitão-Aviador Roberto Carlos de Assis Jatahy. Sendo um prolongamento da Linha de Goiás, escalaram, sucessivamente, em Santa Luzia, Formosa, Palmas, Peixe, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina, Boa Viagem, Imperatriz, Marabá, Cametá e Belém.

O Governo brasileiro, tendo em



vista a importância atribuída à nova Arma e seus serviços em tempo de paz, resolveu comprar uma partida de 30 aviões Wright Whilwind de 240 HP, destinados ao Correio Aéreo Militar e às Esquadrilhas de Treinamento das Unidades Aéreas. Os oito primeiros aviões dessa partida chegaram ao Brasil em outubro de 1935.

Com a entrada em operação dos novos equipamentos, houve condições para o prosseguimento do trabalho do CAM, acelerando etapas e aumentando o seu raio de atuação.

As capitais dos vários Estados da Federação melhoravam seus campos-de-pouso. A Aviação Civil dava os

primeiros passos para consolidar-se. A Linha Fortaleza-Teresina fora prolongada até Belém, com escala em São Luís. O voo inaugural foi realizado no dia 14 de julho de 1935, pelo Capitão-Aviador Manoel Pinto da Silva Valle e pelo Tenente-Aviador Gonçalo de Paiva Cavalcante. Era mais um passo grandioso.

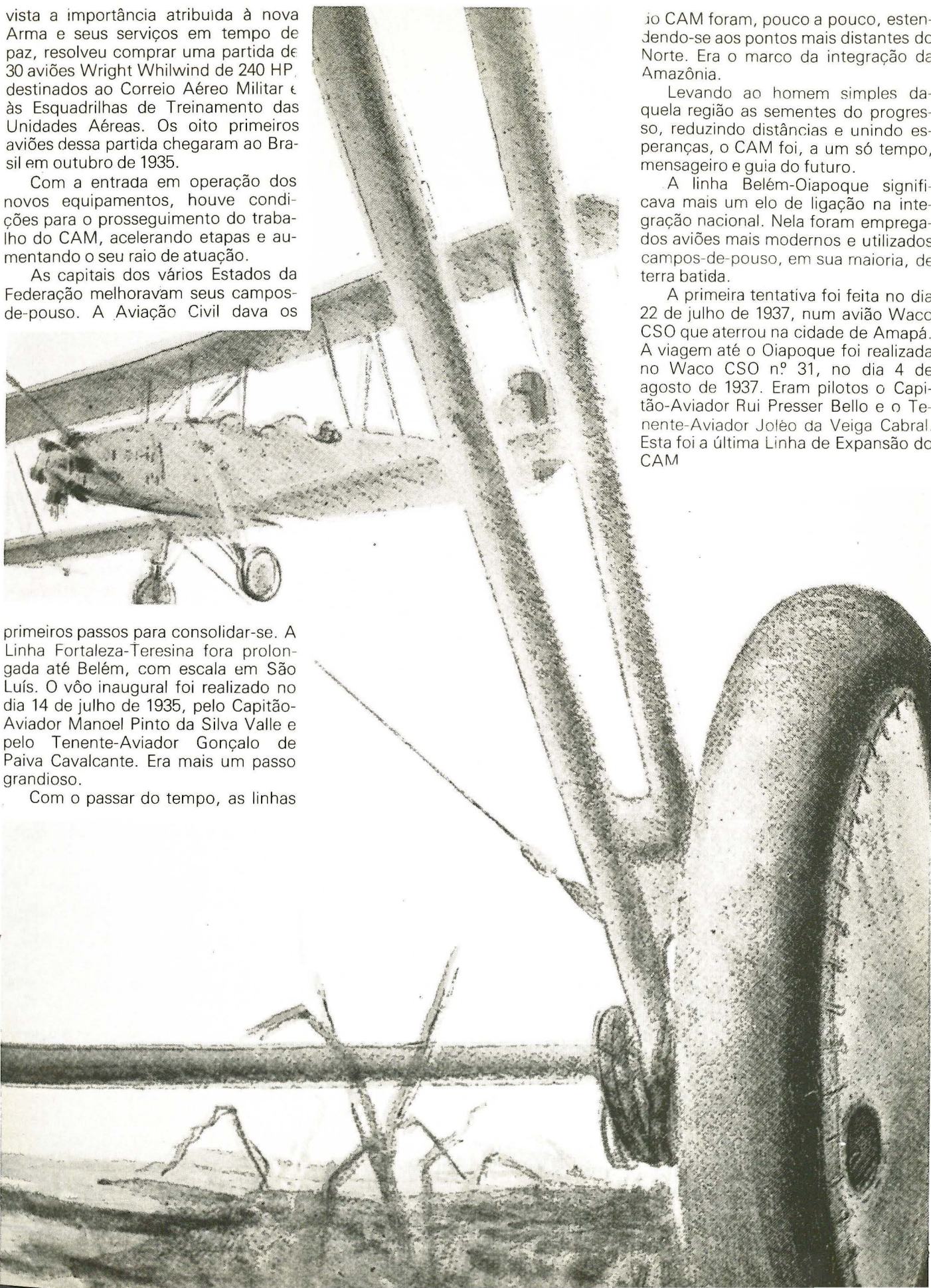
Com o passar do tempo, as linhas

io CAM foram, pouco a pouco, estendendo-se aos pontos mais distantes do Norte. Era o marco da integração da Amazônia.

Levando ao homem simples daquela região as sementes do progresso, reduzindo distâncias e unindo esperanças, o CAM foi, a um só tempo, mensageiro e guia do futuro.

A linha Belém-Oiapoque significava mais um elo de ligação na integração nacional. Nela foram empregados aviões mais modernos e utilizados campos-de-pouso, em sua maioria, de terra batida.

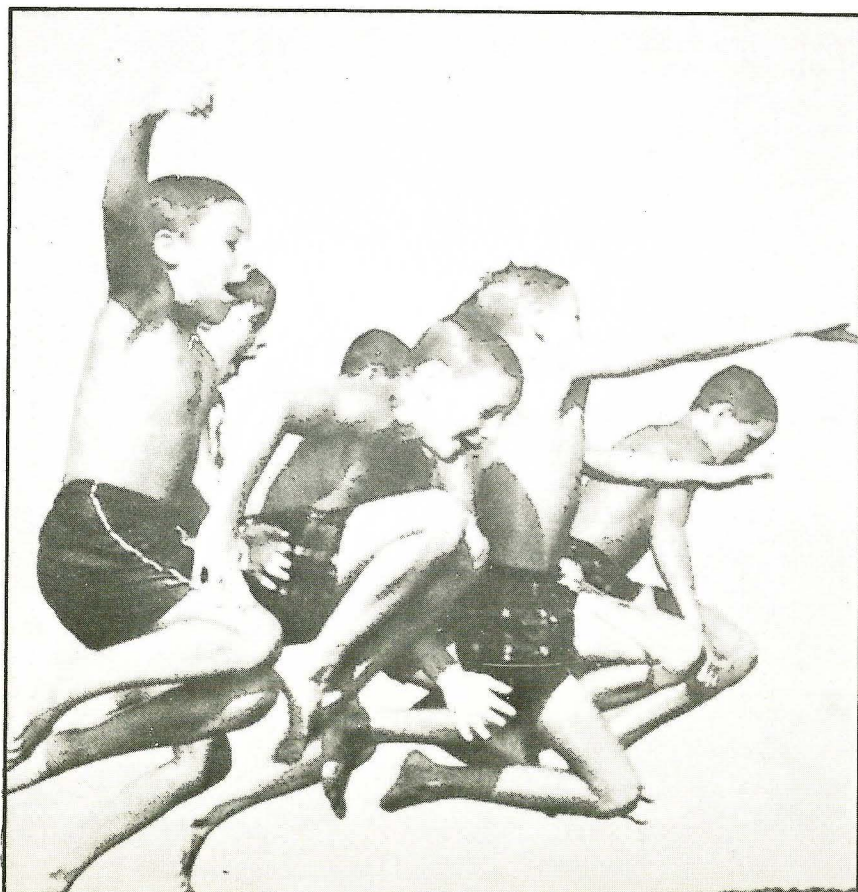
A primeira tentativa foi feita no dia 22 de julho de 1937, num avião Waco CSO que aterrou na cidade de Amapá. A viagem até o Oiapoque foi realizada no Waco CSO nº 31, no dia 4 de agosto de 1937. Eram pilotos o Capitão-Aviador Rui Presser Bello e o Tenente-Aviador Jolêo da Veiga Cabral. Esta foi a última Linha de Expansão do CAM



CORRER PRA QUE?... PRA QUE CORRER?

Cel Av RR Ricardo Curvelo de Mendonça

*"MANTENHA SEU NÍVEL DE APTIDÃO ELEVADO EXERCITANDO-SE
DE MANEIRA AERÔBICA"*



A avaliação do risco de acidente com as coronárias transportado para uma tabela traz maior facilidade de compreensão e é o primeiro passo para uma boa saúde.

Uma vez avaliado o risco, é oportuno reduzi-lo. Cada Parcela componente deve merecer um tratamento específico.

Discorrer novamente sobre cada um dos itens do perfil de risco e falar sobre suas causas, efeitos e remédio salutar levaria a uma só conclusão:

"Mantenha seu nível de aptidão elevado exercitando-se de maneira aeróbica".

O oxigênio queimado é repostado durante o exercício e não depois, como nos levantamentos de peso, caça submarina, etc.

A questão em si está demasiadamente difundida e só filosoficamente tem-se que procurar outro estágio. "Criar hábitos salutareos nos adolescentes"... "Incentivar programas para grupos"... "Pesquisar hábitos regionais"... "Pesquisar efeito de determi-

ESPORTE — Correr pra que?... Pra que correr?

nados movimentos"... Parece o caminho atualmente mais adequado.

Uma vez compreendido o Processo do Dr. Cooper e, tomando-o como ponto de partida, poderíamos ensaiar alguma pesquisa entre nós. Objetividade e marca própria seriam lemas importantes.

Dentro dos quartéis, por exemplo, poder-se-ia estabelecer um programa de corridas semanais, registrando os dados e o progresso de cada um. Acompanhar a redução do perfil de risco com o aumento da aptidão e produzir normas de comportamento salutar.

Trabalho interessante que traria subsídios valiosos até para orientar o "Rancho". Orientaria entre outros, a escolha de víveres a comprar.

Todo o Programa de Exercício corretivo deve começar com um pequeno exame médico feito nas próprias Unidades como primeira triagem. Depois de divididos em grupos, o programa de exercícios seria dimensionado de acordo com as características predominantes. Um Programa Preliminar para "Gordos" e outro para "Magros".

Separados por nível de aptidão, um pequeno período de planejamento no escritório forneceria o Programa de corridas (tempos, distâncias, fichas, etc) para cada grupo.

Iniciados os exercícios sob um controle bem montado, cada um percorreria a distância adequada ao seu nível. Os dados registrados comporiam o Quadro de Progresso de cada um. A intervalos maiores, três meses, por

exemplo, haveria um reagrupamento em torno de um mesmo nível, para facilitar o controle, e tudo recomençaria.

Após uns dois ou três períodos de reagrupamento, o perfil seria reavaliado e então teríamos montado um esquema bastante simples de pesquisa coletiva. Uma série de conferências sobre o assunto, oportunamente apresentadas, concorreria para um clima salutar.

Das dores de canela, aprenderíamos qual o melhor sapato... Das escoriações, chegaríamos ao melhor calção... Da velocidade cardíaca em repouso, chegaríamos a uma forte pressão sobre os fumantes... Da redução dos níveis de colesterol, iríamos até o "Mestre" da cozinha.

Muita coisa poderia ser feita para nossa coletividade partindo das experiências do método de Cooper.

Quem sabe até não produziríamos um método mais eficiente? É preciso tentar. Creio até que um programa de exercícios coletivos levado a sério atrairia o militar e sua família para o local adequado, mesmo em horários extras.

A verdade é que há algo a fazer. Vejamos mais algumas considerações de ordem geral.

A organização mundial de saúde estima que de 1970 até o ano 2 000 o número de pessoas de 65 anos em diante passará de 291 milhões para 585 milhões. Tudo isso sem que se modi-

fique o estado atual da Medicina e particularmente da Gerontologia. Acreditamos que esperar a velhice para introduzir hábitos salutarres de exercício físico e boa alimentação, antes de mais nada, é falta de imaginação...

Essa população idosa não ficará inativa se tiver saúde. A idéia é que essas pessoas atinjam a idade da aposentadoria livre para requerê-la e/ou continuem a trabalhar enquanto o desejarem. O cientista norte-americano Rog Walford, pesquisador de Gerontologia da Califórnia, defende a tese de que modificações na alimentação virão a representar um acréscimo substancial nos anos de vida. Diz ainda que a redução de peso de uma pessoa a um terço no período de seis anos — portanto um processo gradual — representaria em casos ótimos um acréscimo de 30% na expectativa de vida média. Ele mesmo jejua duas vezes por semana. Há outro médico, este brasileiro, que chega ao ponto de entender que a feijoadinha devia ser considerada a vergonha nacional.

Nós não queremos enveredar por este caminho, mas a iniciativa de preparar o indivíduo para a velhice, com exercícios e hábitos alimentares salutarres, não pode ficar entregue às mãos da comercialização.

Acho mesmo que só pode surgir do seio das Forças Armadas.

BORGHOFF S.A.

e suas Associadas

INPEL LTDA. Indústria de Pára-quedas, Material Aero-náutico e Embalagens Ltda.

ASTRONIC LTDA. Assistência Técnica de Equipamentos Eletrônicos Ltda.

cumprimentam a Força Aérea Brasileira pelo Cinquentenário do Correio Aéreo Nacional.



o Sr. Antonio Besada e o pintor Nelson Porto.

Em setembro de 1981, a IBÉRIA — LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, completará 35 anos de operações aéreas, no Brasil.

Sob a dinâmica direção do Sr. ANTONIO BESADA (Diretor para o Brasil) que assumiu o cargo em 15 de setembro de 1980, a IBÉRIA opera, atualmente, com 4 vôos semanais nas linhas Madri-Rio-São Paulo, alternando entre Montevideu-Assunção-Buenos Aires-Santiago, e 4 vôos procedentes das capitais do cone sul, com destino a Madri, via Rio e/ou São Paulo, conectando com as principais cidades da Europa, Ásia e África.

Negociando a operação do B-747, nas rotas de Madri-Rio, para abril de 1982, há avançados estudos na execução de vôos da Espanha para diversas cidades brasileiras, aproveitando e explorando os mercados espanhol e brasileiro.

A direção da empresa, entre outras atividades, no período de suas comemorações em nosso Território, dará grande ênfase às Artes Plásticas. Entre elas, uma exposição individual do pintor Nelson Porto, que ocorrerá entre os meses de setembro e outubro do ano em curso, em local a ser divulgado pelos organizadores do evento. Trabalho de fundo religioso, destacando-se uma "Via Sacra", em seis quadros de tamanho 50X60, o "Dilúvio", em três magníficas obras 80X90, e um importante catálogo, com 25 reproduções a cores, com colagem artesanal.

A MARINDUQUE MINING CO., companhia de mineração das Filipinas, com sede em Manila, adquiriu, recentemente, um avião EMB-110P1 BANDEIRANTE. Essa companhia, que faz exploração de cobre e níquel, tem dois aviões — um PIPER CHEROKEE e um ISLANDER, que serão desativados assim que for feita a entrega do BANDEIRANTE, em julho próximo. A MARINDUQUE vai operar o avião brasileiro em vôos regulares, fazendo o transporte de seus empregados e executivos entre as diversas minas que possui no território das Filipinas.

A venda deste BANDEIRANTE foi efetuada pela AEROMIL PTY LTD, representante da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., para as Filipinas, Tailândia, Birmânia e Brunei, durante uma viagem de demonstração feita com um avião EMB-110P2 da DAVEY AIR SERVICES, companhia australiana de aviação regional.

Com as Filipinas, a EMBRAER terá agora 23 países operando o seu avião EMB-110 BANDEIRANTE.

Com a utilização de novas ligas de alumínio e de "compostos", principalmente de grafite e epox, os novos Boeing 767 e 757 terão seus pesos reduzidos em aproximadamente 900 quilos.

No que se refere à economia resultante da diminuição de peso, um único avião, realizando 1 400 vôos por ano, em etapa de 100 milhas, terá economizado, no final do ano, 114 000 litros de combustível.

Já está em fase final o projeto desenvolvido em conjunto pela Rolls-Royce e pela Japanese Aero Engines Ltd. para o novo RJ500, um turbofan altamente econômico, de tecnologia avançada, destinado a propulsionar a futura geração de aeronaves de 150 lugares. Esta turbina estará disponível para entrar em operação com os novos aviões em 1986.

A primeira delas, denominada RJ500-01, tem seu teste de funcionamento previsto para fins de janeiro próximo, nas instalações da Rolls-Royce, em Bristol. A segunda será testada em março, nas instalações da Ishikawajima — Harima, em Mizuho, próximo a Tóquio.

Os novos aviões de 150 assentos vão precisar de turbinas com um empuxo de decolagem de cerca de 25 000 libras e o RJ500 foi projetado para atender a esta demanda. Sua seção de alta pressão é também adequada para uma turbina de menor empuxo de decolagem para possíveis novas aeronaves de 130 lugares.

Esta turbina está sendo considerada, tanto pelas companhias aéreas, como pelos fabricantes de aviões, para propulsionar as novas aeronaves. Espera-se que este projeto se torne o mais importante programa anglo-japonês, devendo-se estender no próximo século.

Durante a realização do 34.º Salão Aeronáutico de Paris, a Fokker firmou contrato com duas companhias aéreas regionais dos Estados Unidos, para venda de oito aviões Fokker F28 e mais oito opções de compra. As aeronaves deverão ser entregues em 81 e 82.

A Altair Airlines, da Filadélfia, encomendou quatro Fokker F28 Mark 4 000, com capacidade para 85 passageiros, e fez opção para mais quatro aeronaves. Após a entrega dos novos aviões a Altair terá a maior frota de Fokker F28 dos Estados Unidos, operando com 10 dessas aeronaves.

A Empire Airlines, de Utica-Rome, New York, também encomendou quatro novos F28 com 85 assentos, com opção para mais quatro. Os aviões serão entregues em 1982.

O avião TriStar L-1011 acaba de receber certificado da FAA dos Estados Unidos para que use seu sistema de pouso automático, que serve em qualquer condição climatológica com o novo piloto automático digital recém introduzido na aeronave.

INTERNACIONAIS

O TriStar, dizem diretores da Lockheed — Califórnia, é o único avião do mundo que combina a capacidade de pousar automaticamente com a precisão e confiabilidade da eletrônica digital.

O sistema de pouso automático integrado no TriStar foi tido como o mais sofisticado de sua classe desde que começou a voar em 1972. Durante os testes para obtenção do certificado, o avião L-1011-500 destinado à Panam efetuou cerca de 500 pousos em diversos aeroportos sem nenhuma falha no equipamento ou em qualquer dos componentes.

Esta fotografia de Saturno foi tirada de uma distância de 5.3 milhões de quilômetros pela Voyager 1, no dia 16 de novembro, quatro dias após a passagem da nave pelo planeta dos anéis. Pode-se observar a sombra de Saturno nos anéis, e seu crescente brilhante é visível através de todos os anéis, exceto em suas partes mais densas. A Voyager 1 ruma em direção à constelação Ophiucus e deverá deixar o Sistema Solar em 1990. A Voyager 2 deverá chegar a Saturno no dia 23 de agosto de 1981. O programa é administrado pelo Laboratório de Jatopropulsão de Pasadena, na Califórnia.



Galaxy

Por ocasião do "Show" Aéreo de Paris, a Boeing anunciou a venda de 23 aviões para nove diferentes companhias, totalizando, aproximadamente, 500 milhões de dólares.

As encomendas foram realizadas pela Transbrasil, com seis Boeing 757; Air Flórida, com cinco 737-200; Indian Airlines, com quatro 737-200; CP Air, com dois 737-200; Arkia Israel Airlines, um novo cliente da Boeing, com dois 737-200; New Zealand, Nordair, Tchai, cada uma com um Boeing 737-200; Cathay, com um 747-200B.

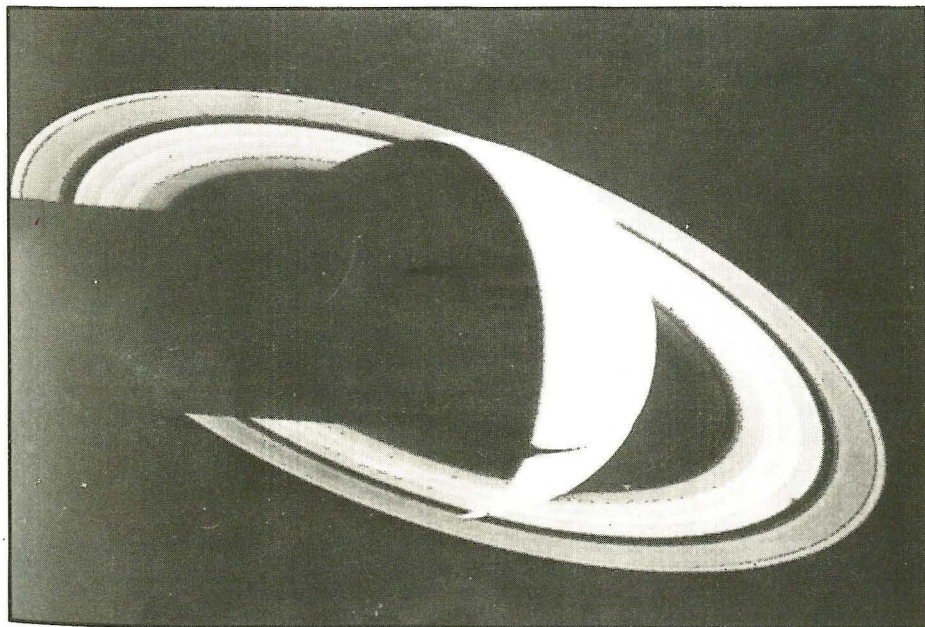
O maior avião do mundo, o Galaxy C-54, sai da pista de provas na base aérea militar de Griffish, em Nova York. Durante a semana de provas o Galaxy, produzido pela Lockheed — Geórgia, levantou cargas de 302 toneladas e operou facilmente em pistas cobertas de neve com até 35 centímetros de espessura.

O projeto do Boeing 757, iniciado em 1973, atinge uma de suas últimas fases quando, dentro de três meses, for iniciada a montagem do avião.

Além de companhias subcontratadas que constituirão 53% do avião, 11 000 empregados da Boeing, somente na área de Seattle, estão envolvidos no programa do 757.

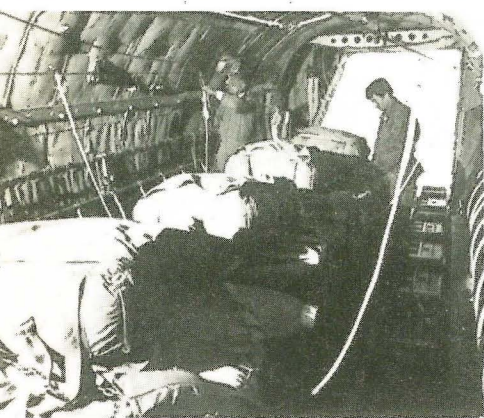
Os fabricantes de avião Fokker BV, da Holanda, e McDonnell Douglas Corporation, dos EUA, anunciaram a formação de uma "joint venture", em partes iguais, visando a projeto, produção e venda de um novo avião para aproximadamente 150 passageiros.

A nova aeronave, a ser designada MDF-100, atenderá as exigências determinadas recentemente pelas maiores companhias aéreas americanas, bem como por todas as companhias aéreas do mundo. O MDF-100 deverá entrar em serviço em 1986.



Fotografia de Saturno tirada a 16 Nov 80, pela Voyager 1

nostra presença no céu



O G 222 é o único avião de transporte militar, de médio raio de ação, atualmente disponível no mercado. Suas possibilidades operacionais e sua grande confiabilidade, mesmo em condições críticas de voo, são assegurados pelos modernos turbo propulsores GE T 64 P 4 D.

Sua ampla capacidade volumétrica lhe permite transportar uma extensa variedade de cargas (até 9 toneladas) ou 53 soldados completamente equipados. Pode, ainda, lançar 42 paraquedistas ou cargas pesadas de até 5 toneladas.

Os instrumentos de voo e os sistemas eletrônicos mais refinados permitem-no operar em quaisquer condições atmosféricas, independentemente de ajudas terrestres.

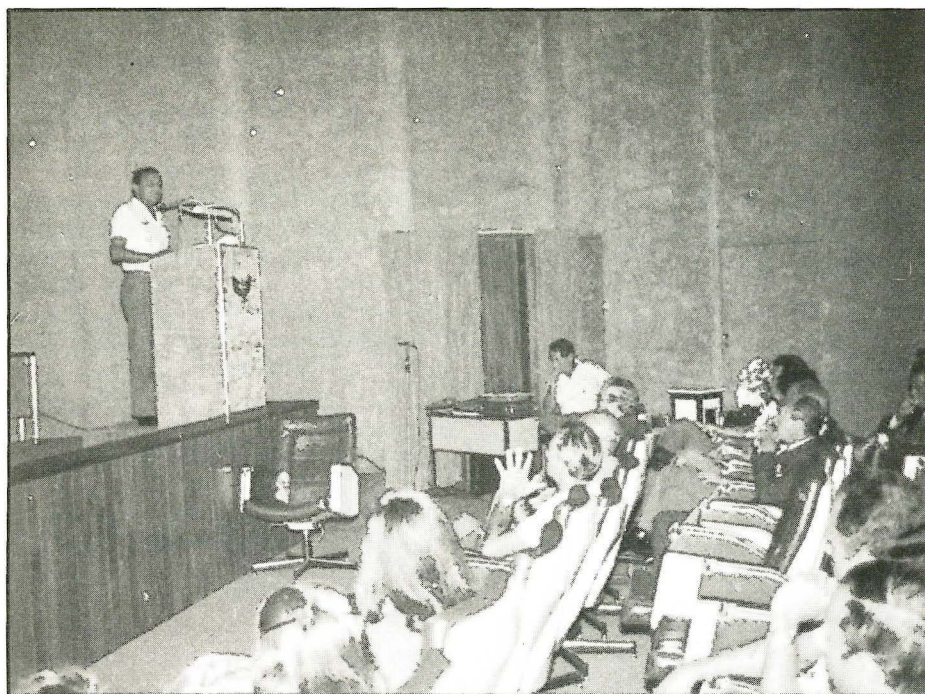
O G 222 está homologado para emprego operacional com uma tripulação de, apenas, duas pessoas.

O G 222 pode decolar e aterrar de rústicas pistas semi-preparadas. Pode ser rapidamente adaptado para realizar missões de busca e salvamento, evacuação aeromédica, aerofotogrametria, combate à incêndios e calibragem de auxílios de rádio-navegação. E tudo isto a um baixo custo de operação.

 **AERITALIA**
società
aerospaziale
italiana

80125 Napoli - Piazzale Tecchio 51
P.B. 3065
Tel.: (081) 619.522-619.721-619.845
Telex: 710370 AERIT

FATOS E GENTE



A Subdiretoria de Operações, da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, cumprindo o programa de trabalho para 1981, realizou, na última semana de junho, o primeiro Simpósio sobre Tráfego Aéreo no Brasil.

Estiveram presentes, na oportunidade, diversos representantes de entidades e organizações ligadas à Proteção ao Voo.

Os trabalhos foram realizados no Centro de Convenções do Clube de Aeronáutica, no Rio de Janeiro, e consistiram de conferências e debates sobre assuntos atuais e de interesse geral, tais como: Problemática da Navegação Aérea, Plano de Desenvolvimento dos Aeroportos de São Paulo e Belo Horizonte, a TASA e o Serviço de Proteção ao Voo, Regras de Tráfego Aéreo e outros.

Este foi o 2º Simpósio patrocinado pela Subdiretoria de Operações, em 1981. Inicialmente, realizou-se o Simpósio de Busca e Salvamento e, posteriormente ao de Tráfego Aéreo, realizar-se-ão outros Simpósios, relacionados com Meteorologia, Cartografia e Telecomunicações Aeronáuticas.

O MOBRAL está promovendo um concurso de peças infantis de teatro

de bonecos para serem encenadas junto às comunidades em que o Programa Pré-Escolar do órgão vem sendo desenvolvido. As inscrições podem ser feitas a partir do próximo dia 15 de julho até o dia 30 de setembro. Os três primeiros lugares receberão prêmios em dinheiro e os resultados serão anunciados ainda este ano.

A criação do concurso tem por objetivo incentivar a prática do teatro de bonecos e, ao mesmo tempo, criar um repertório que possa ser usado pelos monitores do Programa Pré-Escolar do MOBRAL junto às crianças de quatro a seis anos. Qualquer pessoa pode participar do concurso, desde que a obra inscrita ainda não tenha sido encenada nem editada.

A INSCRIÇÃO

Os originais a serem inscritos deverão ser apresentados em duas vias, datilografadas em espaço dois, ou manuscritas com letra legível, também em duas vias. Devem ser enviados em envelope subscrito com o nome do concurso, o endereço do MOBRAL Central, o pseudônimo do autor e contendo, internamente, um envelope lacrado com o nome do concurso, título da obra, pseudônimo, nome e endereço completo do autor. O nome oficial da promoção é Concurso MOBRAL de Peças Infantis de Teatro de

Bonecos e o endereço do MOBRAL Central é Rua Voluntários da Pátria, 53, Rio de Janeiro, RJ, CEP 22.270.

As obras poderão ser entregues diretamente ou através dos Correios. Não serão devolvidos os originais dos premiados. Quanto aos que não forem classificados, ficarão à disposição dos interessados, por 90 dias, a partir da proclamação dos resultados, nas Coordenções Estaduais ou Territoriais.

O JULGAMENTO

Um júri de cinco pessoas escolherá as três melhores peças e os prêmios serão de: Cr\$ 20 mil para o primeiro lugar; Cr\$ 15 mil para o segundo; e Cr\$ 10 mil para o terceiro. O julgamento obedecerá aos seguintes critérios: o texto deve ser suficientemente simples no que toca ao vocabulário e sua estruturação e adequação a crianças de quatro a seis anos; a peça deve ser de fácil montagem, sem exigir grandes recursos técnicos e financeiros; deve possibilitar ao público-alvo a aquisição de valores capazes de enriquecê-lo humana e socialmente; e deve ser capaz de atrair o espectador, envolvendo-o e fazendo-o participar do espetáculo.

No mês de janeiro do corrente ano, a França assinou contrato com a EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A, para aquisição de 41 aeronaves **EMB-121 XINGU** para a Força Aérea e a Marinha daquele país. Os aviões serão utilizados para o treinamento de pilotos militares e para missões de ligação. Os **XINGU** serão entregues à França no período de março de 1982 a dezembro de 1983.

Entre os dias 18 a 23 de maio a EMBRAER recebeu a visita de altas autoridades do SIAR — Surveillance Industrielle de L'Armement e do STPA — Service Technique des Programmes Aéronautiques, que vieram inteirar-se do andamento da construção dos aviões.

A comitiva francesa mostrou-se muito satisfeita com o desenvolvimento do programa e com todas as medidas que estão sendo adotadas para o cumprimento total do contrato.

Os **XINGU** da França sofrerão diversas modificações para atender aos requisitos da Força Aérea e Marinha daquele País, em particular no sistema de radionavegação, que incluirá equipamentos de fabricação francesa de uso padronizado na frota daquelas organizações.

FATOS E GENTE



Os novos uniformes das comissárias da VARIG e da CRUZEIRO.

A Varig e a Cruzeiro lançaram os novos uniformes de suas comissárias, que pela primeira vez participaram da escolha da cor e do modelo, que obedece a uma linha clássica e sóbria, em azul-marinho. Para uso a bordo foi mantido, a pedido das próprias comissárias, o mesmo modelo de veste do uniforme anterior que, por sua versatilidade, atende, com elegância, a qualquer manequim. O novo uniforme é composto de "blazer" e saia de gabar-

dine de pura lã (para inverno) e jérsei tressor (para verão). Completam o conjunto: "collant", lenço, "manteau", "cardigan", capa de chuva, bolsa, luvas e sapatos.

Há sessenta anos atrás, o conhecido piloto Edu Chaves sofria um acidente em S. Paulo, com um Caudron bimotor, na sua primeira tentativa de

ligar, pelo ar, o Rio de Janeiro a Buenos Aires.

Aquela época já se tornara flagrante disputa a primazia deste reide. Jogava-se o prestígio nacional, a superioridade dos aparelhos, a perícia dos pilotos. Locatelli, Oficial da Missão Militar Italiana, em Buenos Aires, com um SVA, faz a primeira tentativa em setembro de 1919, mas, na altura de Tubarão, S.C., acidenta-se.

Em outubro seguinte, decola do Rio outro italiano, o piloto Mario Quarante, cujo Macchi não ultrapassou a cidade de Santos, SP. Em janeiro de 1902 é a vez do aviador civil brasileiro Alfredo Correia Daut, que decola dos Afonsos e acidenta-se também em Santos.

O Tenente do Exército Aliatar de Araújo Martins, em companhia do inglês John Pinder, decola do Rio com um Macchi 9 e pouso, em pane, na lagoa Esteves, S.C., onde falecem os tripulantes, no mês de agosto de 1920.

Apesar das sabidas dificuldades e da falta total de infra-estrutura de apoio, continuam a aparecer candidatos para tentar cobrir o longo percurso. O Tenente-aviador-naval Virgínius De Lamare, acompanhado do SO Antonio Joaquim da Silva Jr., voando um hidroavião Macchi 9, consegue atingir o Estado do Rio Grande do Sul, após peripécias incríveis. Infelizmente, quando retiravam o hidro da água para reparos, partiu-se o cabo do guindaste, inutilizando o aparelho.

O norte-americano Orthon Hoover, que fora instrutor de voo da nossa Marinha, também tenta o reide, na mesma ocasião, com um monomotor Curtiss Oriole, mas não consegue passar de Santos.

Novamente, Edu Chaves decide voltar a esta competição agora indifarável, decolando de São Paulo para o Rio, num Curtiss Oriole. Acompanha-o o mecânico Robert Thierrey, de sua confiança. Chega ao Campo dos Afonsos. Os preparativos são feitos em clima de tensão, olhos voltados para o noticiário. O argentino já chegara ao Estado de São Paulo, pouco faltando para concluir o reide. Súbito, chega a notícia surpreendente de que o seu avião se acidentara no pouso em Sorocaba. Era a chance do Brasil. Edu decola imediatamente rumo ao Sul. Escala em São Paulo e desloca-se até Guaratuba (PR). Depois, pouso em Porto Alegre, seguindo para Montevideu. De lá, para o objetivo final: Buenos Aires, onde aterriza vitorioso no dia 29 de dezembro de 1920, quatro dias após a decolagem...

HÁ 50 ANOS O CORREIO AÉREO NACIONAL COMEÇOU A VOAR POR UM BRASIL QUE NÃO ESTAVA NO MAPA.



Foto (óleo de K. McDonnough) gentilmente cedida pelo Museu Aeroespacial - Rio de Janeiro.

Até 1931 o único Brasil conhecido era o Brasil geográfico, com suas fronteiras, seus rios, suas florestas intransponíveis, suas distâncias e seus grandes contrastes.

O Brasil aéreo não estava no mapa. Não existiam rotas de vôos nem campos de pouso. Os aviões também eram poucos. E os pilotos apenas alguns.

A história do Correio Aéreo Nacional (CAN), é única no mundo. Enquanto os outros dois países de semelhantes dimensões continentais - U.R.S.S. e Estados Unidos - tiveram suas integrações feitas por trem, o Brasil foi integrado por avião.

E por que avião? Porque só o avião poderia atravessar grandes rios e grandes florestas e chegar a regiões onde outros meios de transporte não chegariam.

Para se ter melhor idéia da importância do CAN é bom lembrar que há 50 anos atrás uma carta demorava 20 dias para ir de Belém até o Rio de Janeiro, de navio. Até aquela época o Oeste do Brasil pouco tinha se alterado em relação aos tempos coloniais. E a Amazônia era um mistério, praticamente um mundo à parte.

Menos de 10 anos depois do primeiro vôo do CAN entre o Rio e São Paulo, todo o Território Nacional já estava

ligado e integrado por aviões.

Não é exagero dizer que o CAN transformou a expressão Integração Nacional de mera retórica em realidade.

Hoje, quando comemoramos os 50 anos do Correio Aéreo Nacional, a Vasp liga diariamente 32 cidades de todos os estados brasileiros. E cada vôo nosso, neste ano de 1981, é uma homenagem ao CAN.

Foi o CAN que mapeou e sinalizou as nossas rotas aéreas, construiu os primeiros campos de pouso e também formou os primeiros pilotos brasileiros.

Para nós, a história do Brasil é dividida em antes do CAN e depois do CAN.

Homenagem da

1981 - ANO 50 D.CAN

VASP

JEITO BRASILEIRO, PADRÃO INTERNACIONAL.

Governo
Paulo Maluf

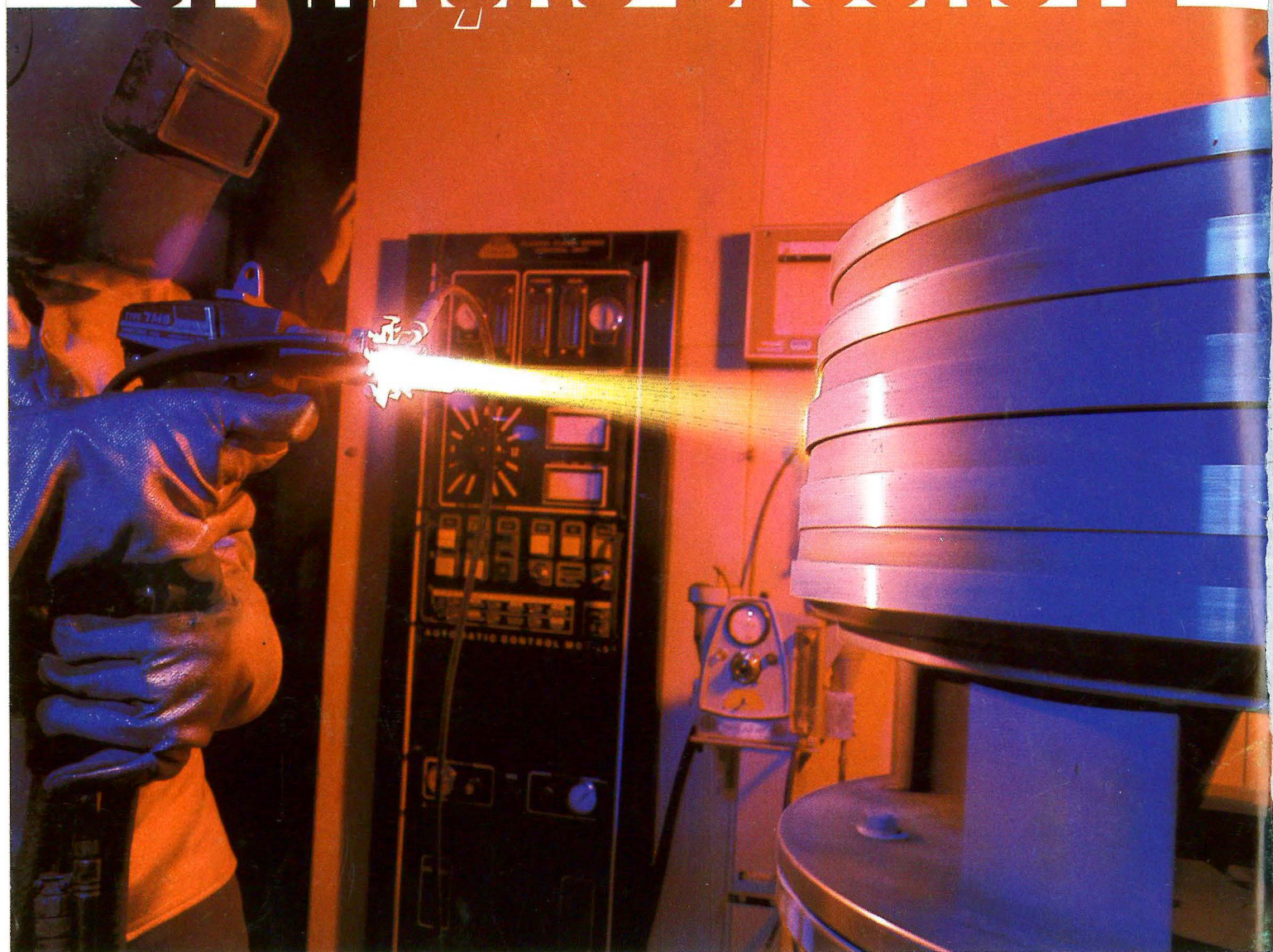


Trabalho e
Integração Social

Grandes Espetáculos Varig

APRESENTA

OPERAÇÃO DESGASTE



APLICAÇÃO DO PLASMA SPRAY (PARQUE DE MANUTENÇÃO VARIG)

Arte. Esta poderia ser a mais ajustada palavra para esta operação, se não exigisse aparelhagem tão técnica, tão precisa, tão específica. Esta aparelhagem tem o nome de Plasma Spray. Sua especialidade é a prevenção do desgaste das principais peças das turbinas e turboélices, sobre as quais aplica, numa temperatura de 700° C, diversas ligas metálicas micropulverizadas que se fundem ao metal receptor. Essa camada extra de superfície assegura às peças, condições plenas de funcionamento sem que sofram desgaste em sua matéria original. Este espetáculo de tecnologia desenrola-se no Brasil, sob o patrocínio exclusivo da Varig, que continua levando ao ar os mais perfeitos shows de eficiência, para que você desfrute dos céus do mundo inteiro.


VARIG
o melhor espetáculo no ar.