

REVISTA

AERONÁUTICA

N.º 186-1982



PÁGINA

UM

Fim de ano, época de balanço. É hora de pesar o que realmente foi conseguido, de tudo que se tentou, ou se prometeu executar.

A medida da eficiência não é apenas a quantidade de metas alcançadas, mas a qualidade do que foi atingido, a importância do objetivo no concerto dos nossos planos. Fundamental também é o "como" realizamos as tarefas; a forma como dispomos os meios; o carinho e a dedicação com que nos atiramos aos compromissos assumidos.

Sentimo-nos em regozijo pelo muito que pudemos alcançar, com a colaboração daqueles que não sonharam apoio, sejam as autoridades, os empresários e os sempre condescendentes leitores. Todos contribuíram para que a Revista Aeronáutica fosse um nome cada vez mais concorrido. E para todos deixamos o nosso mais sincero agradecimento; o muito obrigado de quem pensa, tão simplesmente, em servir da melhor forma.

Fim de ano, época de balanço. No balanço dos acontecimentos significativos, retornamos a um dos mais importantes do ano: Malvinas ou Falklands, como queiram. Trazemos a palavra de um expert, para analisar o que mudou depois do conflito e mesmo o que foi o próprio conflito. Temos certeza de que o mundo já não é mais o mesmo. Um amigo nosso foi a New York e trouxe o relato de uma experiência fascinante: a Big Apple. Por outro lado, o acontecimento traz a nossa lembrança como o avião tem encurtado o mundo, como tem transformado o tempo, nossas expectativas e hábitos. O nosso amigo foi a NY apenas para participar da corrida onde todos são vencedores. Correu e voltou. Voltou às suas atividades normais, como quem deu um pulinho a uma cidadezinha das vizinhanças para rever um parente, fazer uma visita. Uma coisa considerada, simplesmente, impossível há menos de trinta anos atrás.

Abrimos espaço, nesta época em que importante se torna comparar o passado e o presente, a uma reposição histórica. Por isso mesmo trazemos à baila Casemiro Montenegro Filho, pioneiro e herói do Correio Aéreo, idealizador e fundador do ITA (a única escola de engenharia aeronáutica no país e uma das mais conceituadas no mundo) e do CTA. Um dos homens de maior visão na História da Aviação Brasileira. Sem ele não poderíamos ter construído o Bandeirante, muito menos nos seria lícito sonhar com o AMX. Impressionante, como um personagem tão decisivo,

tão fundamental, recolhe-se ao anonimato. E o que é lamentável, nós, povo, deixamos que isso aconteça. É preciso levantar, sacudir este nosso povo, mostrar quão grande são os nossos heróis. E poucos povos possuem o privilégio de poder tocar nos homens que escreveram sua história, falar com eles e colher, de viva voz, a própria história do povo, daquilo de que eles têm motivos de real orgulho. Somos um país jovem e feliz, porque temos heróis e podemos aprender com eles as lições do passado, tão presente. Por isso mesmo, não trazemos apenas Casemiro Montenegro, mas também Newton Braga — o primeiro brasileiro a efetuar a travessia do Atlântico. Lutou ele, bravamente, contra a incompreensão, a sabotagem, as limitações do equipamento (o Jahu, um Savoia-Marchetti de segunda-mão, adaptado), as intempéries e tudo mais. E venceu. Empresta hoje seu nome a um exemplar estabelecimento de ensino, criado por pessoas idealistas como ele e que, certamente, não encontraram tantas dificuldades para verem colimados seus objetivos, porque os tempos são outros.

Outros tempos. Novos tempos. Época de repensar o mundo. É este o espírito do Natal. É hora de repensar nossas atitudes perante o próximo e perante o Criador de todas as coisas. É hora de repensar, como Saulo, a caminho de Damasco.

"Alguns homens piedosos sepultaram Estêvão e fizeram grande pranto sobre ele, Saulo, porém, assolava a igreja, entrando pelas casas e, arrastando homens e mulheres, encerrava-os no cárcere."

Atos 8-2 e 3.

"Seguindo ele a estrada, ao aproximar-se de Damasco, subitamente, uma luz do céu brilhou ao seu redor e, caindo por terra, ouviu uma voz que dizia: Saulo, Saulo, por que me persegues? E ele perguntou: Quem és tu, Senhor? E a resposta foi: Eu sou Jesus, a quem tu persegues."

Atos 9-3 a 5.

"...e logo pregava nas sinagogas, afirmando que Jesus é o Filho de Deus."

Atos 9-20.

Glória a Deus nas alturas; paz na terra aos homens. O nosso desejo é que todos sejamos como Saulo... depois de Damasco.

A Redação

AERONÁUTICA

PÁGINA UM

- A Redação 1

ENTREVISTA

- Revista Aeronáutica entrevista Mal Montenegro 23

COLUNAS

- Plastimodelismo — Alberto Gomes Filho 6
 — Balonismo — Maria Eugênia Rosa 8
 — Livros — Bengo Kazavubu 10
 — Música — Hermano Júnior 10
 — Bebida — Le Grand Chef 12
 — Panorama — Le Chasseur 14
 — Teatro — Iale Renan 18
 — Astronáutica — James Fuller 18

SEÇÕES

- Cartas dos Leitores 4
 — Fatos 63
 — Gente 64

REPORTAGENS

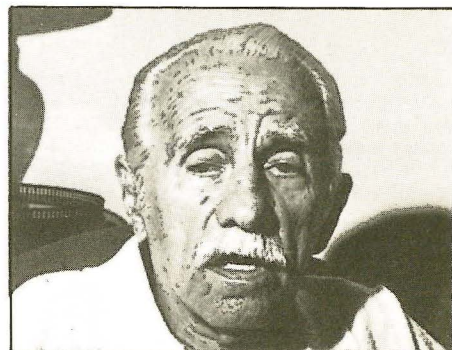
- Ainda as Malvinas 36
 — C P E A 43
 — Clube de Aeronáutica — Ano Zero 52

ESPECIAL

- Discurso do Brig Pacitti 31
 — Um Dia em Nova York 49
 — Brig Newton Braga 59

CAPA

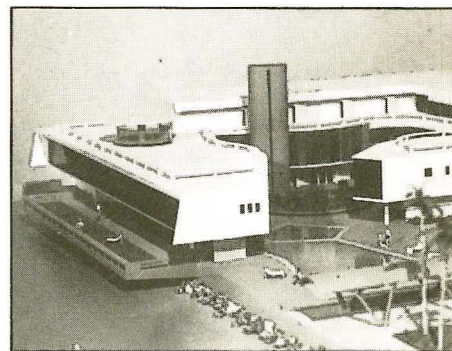
- Bebe NIEUPORT 15m, mod. 21-E1
 primorosamente restaurado no Museu Aeroespacial, a cujo acervo
 pertence.
 Foto — Francisco Pereira



RA entrevista Mal Montenegro. pág. 23



Brig Newton Braga. pág. 59



Clube de Aeronáutica. pág. 52

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente Tenente-Brigadeiro-do-Ar Waldir de Vasconcelos — **1º Vice-Presidente** Tenente-Brigadeiro-do-Ar Alfredo Henrique de Berenguer Cesar — **2º Vice-Presidente** — Major-Brigadeiro-do-Ar Ismael Abati — **Diretor da CHICAER** Cel Av RR Francisco Gabriel Xavier de Alcântara — **Departamento Administrativo** Brig RR Helio Rangel Mendes Carneiro — **Departamento de Facilidades** Brig RR Helio Rangel Mendes Carneiro — **Departamento de Relações Públicas** Maj Int Jairo José Souza da Silva — **Departamento Social** Ten Cel Int RR José Pinto Cabral — **Departamento Técnico-Cultural** Cel Av Gilberto Pacheco Filho — **Departamento de Finanças** Brigadeiro Tydio Ramos Figueiredo — **Departamento de Secretaria** Cap Adm Guttemberg Rodrigues Pereira — **Departamento Cooperativo** Maj Int Fernando José Chagas Pena — **Departamento Jurídico** Ten Cel Int Antonio Carlos Rodrigues Serra de Castro — **Departamento Beneficente** Maj Int João Evangelista Fontes — **Departamento Patrimonial** Cel Av Adyr da Silva — **Departamento Desportivo** Ten Cel Hygino Rolim Rosa Netto.

CARTAS DOS LEITORES

Recebemos do Sr Antonio Besada, Diretor para o Brasil da Ibéria Lineas Aéreas de Espanha, o seguinte:

"Cumprimento o caro amigo Hermano Paes Vianna, Diretor Comercial da Revista Aeronáutica e aproveito a oportunidade para agradecer-lhe pela gentileza do envio da publicação onde consta uma publicidade da Ibéria em sua última capa, assim como da cópia da carta que enviou à Espanha, fazendo referência a minha pessoa."

• • •

Agradecemos o convite do Exmo Sr Comandante da Academia da Força Aérea, para a nossa presença na solenidade de Declaração de Aspirantes, realizada no dia 09 de dezembro do corrente.

• • •

Do Sr Nilton Lanna transcrevemos:

Saudações.

Tenho recebido e lido nossa Revista que com tanto acerto, vem dirigindo.

Parabéns pela linha seguida onde o Brig Murilo já havia engajado, com sucesso, este novo vestuário.

Desejo que você continue trilhando o caminho da comunicação com tantos benefícios para toda a comunidade fabiana e para o Brasil.

Sucessos e um abraço do..."

• • •

Do Cel Ozires Silva, Presidente da EMBRAER, recebemos a carta abaixo:

Acabo de receber o meu exemplar da Revista Aeronáutica nº 135/82 e, com satisfação, vi publicado o artigo do Rubens sobre o AM-X.

Agradeço a atenção e a presteza com que aceitou nossa sugestão de publicar o referido artigo e divulgar para todos os leitores de sua Revista uma idéia mais ampla sobre o avião militar que a EMBRAER, em conjunto com a AERITALIA e a AERMACCHI, desenvolve atualmente.

Um abraço"

• • •

O Sr. Luiz Henrique Torriato de Vitória-ES solicitou-nos informações sobre assinaturas de nosso periódico. Vimos informar-lhe de que, só a partir de janeiro de 1983, voltaremos a aceitar novos assinantes.

A VOTEC — Serviços Aéreos Regionais S/A, através do seu Diretor de Assessoria de Relações Externas e Interline enviou-nos o seguinte:

"Prezado Senhor:

Queremos expressar os nossos agradecimentos pelo apoio, sempre que possível, dispensado à VOTEC SERVIÇOS AÉREOS REGIONAIS e MOTORTEC INDÚSTRIA AERONÁUTICA, nossa coligada, através da divulgação dos mais recentes acontecimentos das Empresas do Grupo.

Atenciosamente"

• • •

Do MOBREAL, recebemos a seguinte carta:

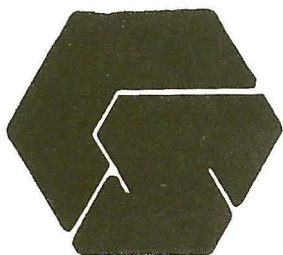
"Prezado Senhor,

Tenho a satisfação de remeter a V Sª a matéria anexa, onde se reflete o trabalho de apoio do MOBREAL à Educação Básica.

Agradeço-lhe, desde já, sua cooperação a fim de divulgá-la nesse "house organ", em face da relevante importância que representa como auxílio comunitário para o desenvolvimento do projeto social brasileiro.

Cordialmente

(ass.) Marcos Fernando Evangelista
Chefe da Divisão de Relações Públicas."



carlos silva

maquetas

rua barão de iguatemi, 260

praça da bandeira tel. 264-2156

rio de janeiro

**arquitetura
topográficas
miniaturas em geral
protótipos**

O MELHOR.

O BOEING 747 É A MANEIRA PREFERIDA DE VOAR.

O 747 oferece aos passageiros o máximo em conforto e espaço.



O 747 é o "wide-body" mais versátil que existe. Além da configuração padrão há, ainda, o 747 Cargueiro, SP, Combi e o novo 747-300 com o Piso Superior Alongado.



O 747 está cada vez melhor, tendo se beneficiado dos maiores avanços tecnológicos. Com os aperfeiçoamentos introduzidos pela Boeing, ganhou interiores muito atraentes e cozinhas de bordo ainda mais funcionais.



Assim, não é de admirar que mais de 65 empresas em todo o mundo já tenham escolhido o Boeing 747.

Agora, mais do que nunca, o Boeing 747 é a maneira preferida de voar.

BOEING
Tornando o Mundo Menor.

PLASTIMODELISMO



— A REVELL do Brasil em fins de 1981, lançou os seguintes KITS: AVIÕES: F-15 EAGLE; MUSTANG P-51D;

BOEING 747 da NASA com ônibus espacial e o FLYING TIGER P-40E.

NAVIOS: RMS: TITANIC famoso transatlântico que se chocou com um iceberg; e o transatlântico QUEEN MARY.

BLINDADOS: TANQUE PANZER Alemão e TANQUE SHERMAN Americano.

— O KIT do JUMBO 747 veio logo a seguir sem o ônibus espacial e nas cores da Lufthansa. O KIT todo em plástico-poliestireno, vem com detalhes de todo o seu interior, devido ao corte feito em sua fuselagem. Ele vem, como dito acima, nas cores da Lufthansa, mas com um pouco de "cuca" você poderá pintar e introduzir os símbolos da Varig, que é possuidora deste tipo de aeronave.

— Um conselho com relação à pintura de KITS: nunca monte um modelo sem primeiro observar, na planta do KIT, as cores das tintas que serão necessárias para a pintura; segundo, procurar o tipo de tinta própria para plastimodelo, que é vendida em casas do ramo. Nunca use tinta qualquer, isto é prejudicial para o KIT; terceiro, pinte todas as peças antes de montar o modelo. Este último conselho está descrito na planta que acompanha o KIT.

— Existem pistolas de ar comprimido bem pequenas, parecidas com as de pintar carros, que são fabricadas no exterior e que servem para pintura geral dos KITS.

— É bom lembrar que a pintura é parte importante e ponto para uma exposição.

— A MONOGRAN MODELS, fabricante Norte-Americana de KITS, faz na escala 1/48 o modelo do NA-T6. Este KIT é todo em plástico, mas não vem com decalques e pintura brasileira; mas pesquisando em livros e revistas de nossa aviação, você poderá pintá-lo nas cores de treinamento da FAB ou nas cores da Esquadrilha da Fumaça, que é conhecida no Brasil e no mundo inteiro.

— Material básico que um plastimodelista deve possuir:

- 1) Lixa para aparar as rebarbas do plástico.
- 2) Tesoura de ponta (para as crianças, sem ponta).
- 3) Lâmina de aço.
- 4) Pregadores para auxílio na colagem.
- 5) Elásticos para auxílio na colagem.
- 6) Pincéis de vários tamanhos e tipos.
- 7) Tintas e colas.
- 8) Pistola para pintura.
- 9) Lente para instalação de peças pequenas.

OBSERVAÇÃO: Lembre-se de que podem ser feitas, pelo próprio modelista, outras ferramentas para seu uso.

ALBERTO GOMES FILHO

REVISTA
AERONÁUTICA

1982 — Nº 136

ÓRGÃO OFICIAL

DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Rua Santa Luzia, 651 — 4º andar

Tel.: 220-3691 — 240-1222 — Ramal 185 —

Rio de Janeiro

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 — Everaldo Breves — Antonio Linhares — Esperidião Benevides — Antonio Celente Videira — Carlos Sérgio S. Cesar e Iale Renan.

Arte e Diagramação

Eddie Moyna, Evilázio P. Filho e Gilberto Pacheco Filho.

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

Colaboradores

Sérgio Burguer — Anacilino Valério Alves e Maria Lúcia Gonçalves Cruz Ribeiro.

Circulação

Alfredo Rodrigues Braga Malmestrom e Antonio Celente Videira.

Secretária

Maria Auxiliadora dos Santos

Distribuição

Rogério Cordeiro Silva

Número avulso:

Na Redação Cr\$ 400,00.

Via Postal Cr\$ 500,00

Composto
e Impresso na

COMPANHIA
BRASILEIRA DE
ARTES
GRÁFICAS
TEL. 222-3359

BALONISMO

FESTA DE ALBUQUERQUE (USA)



O Campeonato Mundial de Albuquerque, nos E.U.A., contou este ano com a presença de quatrocentos e oitenta balões, representando nove países de todo o mundo. A Festa de Albuquerque, como é conhecida, ofereceu, em outubro, algumas novidades. Além das tradicionais provas da caça à raposa e pega das chaves, houve uma competição de balões a gás. Nela os alvos atingidos foram de até 250 milhas de distância.

A Festa, que teve seu início dia primeiro, durou até o dia dez, devido ao número de participantes. As provas foram divididas em grupos, intercalando-se seus diversos tipos com turmas compostas de 100 a 120 balões.

O primeiro lugar foi obtido por uma equipe nova-iorquina, cabendo o segundo e o terceiro também aos craques norte-americanos. O quarto lugar foi conseguido pela Dinamarca e o quinto pelos holandeses. A equipe brasileira, pela primeira vez participante da festa, chegou na sexta colocação através do piloto Sérgio Escada, na prova patrocinada pela Kodak. Esta constituiu-se em atingir o centro do campo dos balões com uma caixinha de filmes Kodak contendo o

nome do piloto, de uma altura mínima de 150 metros, saindo de uma distância de 8 quilômetros.

O feito da equipe foi atribuído, por seu piloto, ao fato de os ventos estarem fortes por ocasião da prova. Acostumados a voar nestas condições, não encontraram maiores dificuldades.

Segundo informou Sérgio, foi um sucesso a estréia do mini-balão, cadeirinha, aqui construído e comprado por um piloto da Califórnia. Igualmente nova foi a regulamentação da Federal Aviation Association que, com o intuito de estimular novas aeronaves, balões, ultraleves etc, liberou de quaisquer exigências como licenças, prefixos e regulamentações de voo, toda a aeronave construída por amadores com o peso total não excedente a 150 quilos.

O outro acontecimento inédito foi o piloto Sérgio ter ingressado em território nacional com um título único no mundo: o de haver pousado, por acaso, numa das bases mais restritas em termos de segurança, a Monzano Base. Sérgio foi convidado a concorrer na cidade dos balões pela Balloon Association of America. Voou com a bandeira

brasileira e a do Aeroclube do Brasil em agradecimento ao apoio prestado por este e pelo D.A.C. através do fornecimento de informações e utilização de suas instalações.

Albuquerque, além de se transformar numa grande festa, torna-se também uma Feira. São trocadas as mais diversas informações sobre o Balonismo. Foi, assim, montado um "stand" com posters de nosso país causando grande sensação. Além de belas fotografias exibindo vôos por vários de nossos estados, que se constituíram em verdadeiros cartões postais, houve muita música nacional. Algumas continham mesmo o tema balão, representando nossas festas juninas.

A idéia principal das demonstrações foi a de promover um próximo campeonato aqui no Brasil. Recebida com grande entusiasmo, a programação inicial é a de um grande encontro de balões que deverá ser no Rio, para o próximo ano. Pilotos das mais diversas partes do mundo já começaram a fazer seus planos e a organizar possíveis datas para não faltarem ao Primeiro Campeonato a realizar-se aqui na América Latina.

Maria Eugênia Rosa



FALA, CRIOULO — Haroldo Costa, Editora Redord, 261 páginas.

O show do Reginaldo Bessa e da fenomenal Primeira Dama do Partido-Alto, Dona Ivone Lara, já ia começar, no Teatro do BNH e o papo gostoso com o autor de "Fala, Crioulo", mais se tornava agradável. Não fora a necessidade de interromper — Haroldo Costa era o diretor do espetáculo — a conversa não teria fim. O homem é muito mais do que tudo que já se disse a seu respeito. É uma enciclopédia em termos de cultura brasileira. Um trabalho de tamanha profundidade como o agora apresentado só poderia ter saído de alguém da sua estatura.

— Muitos autores já se dedicaram ao estudo da questão racial — dizia ele — mas todos o fizeram de baixo de uma ótica de quem não a vive, apenas estuda. Certamente, judeus escreveram sobre judeus, com mais propriedade do que os não-judeus. O mesmo acontece com outras facções ou etnias. Por isso achei que era oportuno elaborar um trabalho em que negros falassem a respeito da questão negritude; como se sente e vê a questão.

Embora o autor negue o caráter sociológico do objetivo primeiro do livro, o fato é que se constitui num dos mais belos tratados de Micro-Sociologia já editado sobre o Brasil.

Haroldo Costa conseguiu trazer a uma mesma obra depoimentos de Edson Arantes do Nascimento (o

Pelé, Atleta do século, segundo as autoridades desportivas da Europa), numa fala surpreendente e sincera, como nunca visto; logo ele, um dos homens mais entrevistados do mundo); Pelé, um motorista, uma cantora lírica, um músico, um vendedor de amendoim, um produtor de discos, um fotógrafo famoso, uma servente, um ator e diretor de TV consagrado (Milton Gonçalves), uma ex-Miss Brasil, um oficial superior da Aeronáutica, uma prostituta, etc. Enfim, o livro é um painel, acuradamente estudado, de uma parcela considerável da sociedade brasileira. A amostragem foi cientificamente cuidada por conceituado especialista no assunto.

E prossegue o autor:

— Nem sempre concordei com as opiniões dos depoimentos; alguns deles foram muito longos, como foi o caso do Dr Pompílio da Hora. Evidente que tive de reduzi-los, guardando o essencial. Procurei também manter intacto o jeito de dizer as coisas, de forma que fosse o mais fiel possível. Nesse trabalho busquei a preservação da mensagem original de cada um, mesmo não concordando com o teor delas. E fiz questão de publicar aquilo com que não concordo, embora, ao longo do trabalho, fosse tentado a omiti-lo.

O livro fala de um Brasil que está dentro de todos nós, desde os tempos avoengos; deixa entrever os enganos da colonização, que foram cornetidos com a desculpa de que não havia outra saída, mas que dificultaram sobremodo o nosso presente e — por que não dizer — atrapalham o nosso futuro, apesar das potencialidades materiais; fala de uma realidade que procuramos ocultar e que Rui Barbosa, por razões de moralidade duvidosa, queimou, apagando as possibilidades de um estudo de pesquisa direta às fontes.

A obra fala das conseqüências; uma reconstrução a partir da atualidade. Mesmo o leitor não muito atento compreenderá a importância de "Fala, Crioulo", para acertar as arestas e as deformações históricas de um conjunto que tem tudo para ser harmônico e que se chama Brasil.

Bengo Kazavubu

PÂNICO EM SÃO PAULO

O movimento Punk parece ter várias vidas. O agito parecia ter terminado quando o punk (suas músicas, suas roupas, sua política) foi transformado num produto vendável no supermercado da cultura. Mas eis que, depois da fragmentação dos movimentos auto-intitulados de pós-punk, a pureza e o vigor dos primeiros tempos de punk inglês voltam a ser o assunto do dia da imprensa musical. Só que este renascimento não é uma mera repetição de um acontecimento já histórico. É preciso lembrar que nem sempre a história se repete em farça. Duvidamos até da existência de repetições. A segunda "geração" punk é consciente das ambiguidades de sua postura. Esta consciência extrapola o gueto juvenil. Sim, pois o punk já passou a fazer parte do cotidiano das mais importantes cidades do mundo ocidental. Ninguém se espanta mais em ver cabelos rosa-choque ou roupas rasgadas. A alta-costura já utiliza, faz algum tempo, estilo das roupas punks. Tudo foi esterilizado, é claro. Mas este é um dado importante a ser considerado. A influência da primeira geração punk chegou aos mais diversos países do mundo. Tal divulgação foi feita de uma maneira fortemente controlada. Não era desejável que a rebeldia dos primeiros punks ultrapassasse as fronteiras da Grã-Bretanha. Na maioria das vezes, o punk que chegou até nós não passava de uma caricatura. Fora da Inglaterra, este movimento era mais uma das familiares, e aparentemente paradoxais, formas de rebeldia controlada. Isto é, a maneira permissível de ser rebelde.

Alguna coisa escapou aos controladores/planejadores da rebelião adolescente. É só olhar para o efervescente panorama das artes plásticas contemporâneas, para ver que o punk teve mais força do que seria previsível. Para quem se interessa sobre este assunto, seria bom consultar o catálogo da mais importante mostra de arte da atualidade: a Documenta de Kassel.

MÚSICA



Não estou querendo dizer que a transformação pela qual passa a pintura contemporânea (e também a escultura, o vídeo, etc), seja uma influência direta do punk. A arte visual tem uma dinâmica própria que deve ser respeitada. A própria visualidade punk, geradora do que se passou a chamar de New Wave Art, não pode ser facilmente catalogável. Mas é importante notar que grande parte dos novos pintores, sejam alemães, franceses ou americanos, tem como atividade paralela (e não relegada a segundo plano) sua participação como membro de uma banda de rock. O celebrado Salomé, um dos mais conhecidos pintores do grupo de artistas plásticos alemães, os novos selvagens, é também o cantor do grupo "Os animais tarados de Berlim". Vários concertos de Nina Hagen (para quem Salomé é um grande ídolo) foram abertos por esta banda. Não terminaria este artigo se continuasse a citar outros exemplos. Nem é preciso gastar tantas palavras. Basta ver as pinturas: as cores, os traços e a temática são muitas vezes essencialmente roqueiras. Não é por acaso que um importante museu parisiense inaugurou, há alguns meses atrás, grande mostra de cartazes punk.

A primeira geração punk foi indiscutivelmente inglesa. Os reflexos deste novo estilo em outros países (talvez Berlim tenha sido o exemplo mais duradouro) não chegou a ser notícia. Hoje a coisa parece mudar de figura. Além dos novos grupos ingleses, como o Crass, temos punks em lugares tão distantes quanto Paris, Los Angeles, Tóquio, Atenas ou São Paulo. Na capi-

tal paulista a movimentação dos punks já começa a chamar a atenção. Não faltam relatos assustados de "inocentes" transeuntes que passando pela Avenida São João, nas imediações da loja Punk Discos (o quartel general do movimento paulista) se deparam com centenas de cabelos arrepiados, casacos de couro, alfinetes e rostos desafiadores. Poucas pessoas sabem que já estão formados dezenas de conjuntos cujos nomes exprimem bem as várias características do punk tupiniquim: Cólera, Lixomania, Olho Seco, Inocentes, Anti-Sociais, TNT, etc. Dois discos independentes com gravações da música destes grupos já foram lançados, o Grito Suburbano (com os grupos Cólera, Inocentes e Olho Seco) e o compacto do grupo Lixomania. Além disso já foi gravado um vídeo (dizem que é muito bom) sobre estes novos personagens da paulicéia desvairada. Uma das características mais importantes do punk paulista é de não ser um movimento de jovens de classe média, como sempre acontece no Brasil, com os modismos juvenis importados. É necessário lembrar que o punk inglês foi um movimento marcadamente operário. Refletia a visão desencantada dos jovens trabalhadores ingleses sobre um país em séria crise, não só econômica. O punk paulista também tem estas características. A maioria dos componentes destes novos grupos bate ponto nas fábricas e nos escritórios da periferia de São Paulo. Sua música é produto dessa situação. E também uma resposta a ela. Com guitarra, baixo e bateria.

Hermano Junior

BEBIDA

Considerando que já sabemos a diferença entre a cerveja e o chopp, vamos hoje bater um rápido papo sobre uma bebida, nobre nas origens, e que anda atualmente, em grande prestígio nas noites cariocas. Estamos falando do vinho branco.

O brasileiro, por desconhecimento, preconceito, clima ou outros motivos menos votados, é um consumidor medíocre de vinho. Os argentinos são os campeões incontestes, tanto de produção como de consumo da bebida, considerando-se a América do Sul.

O vinho, por ser uma bebida natural e fermentada, não destilada, é saudável e bom para a saúde.

No Brasil, o consumo de vinho vem aumentando significativamente nos últimos anos. O mais interessante é que o consumo de vinho em geral subiu 8 por cento, no último ano, enquanto que o de vinho branco aumentou em 25 por cento.

A explicação provável para o fenômeno, pode ser de origem econômica. O aumento vertiginoso do preço da dose da bebida destilada (whisky, vodca, gim e outros) talvez tenha forçado a mudança de hábito. Por outro lado há também o charme francês de uma garrafa descansando no gelo, em um balde ao lado da mesa enquanto se papeia, bebendo aqui e ali goles de um bom vinho branco gelado, o que além de mais saudável é também mais econômico. Virou moda, esta é que é a verdade.

O fato importante neste contexto todo é que a qualidade do vinho branco brasileiro melhorou sobremaneira nos últimos tempos. A utilização, na produção do vinho, de uvas viníferas de castas nobres em substituição às uvas comuns é um fator preponderante na melhoria da qualidade do vinho.

Diante deste quadro, a indústria vinícola não perdeu tempo. Partiu para uma série de lançamentos, de vinhos brancos de tipos e qualidades variadas e todos eles imitando os vinhos alemães, seja o Riesling, ou os vinhos do tipo Reno ou Mosel. As associações são facilmente verificadas nos rótulos e nomes dos vinhos nacionais:

Liebfraumilch, o mais antigo na praça com nome idêntico ao ale-

BEBIDA



mão e que passou recentemente por um processo de "suavização" mais de acordo com o gosto brasileiro; Wein Zeller e Katz Wein, semelhante ao Zeller Scharze Katz; Zen Zen de nome quase idêntico ao Dr Zen Zen; Johannesberg um sócio do Johannesberg.

De uma maneira geral, os vinhos brancos se dividem em duas grandes classes: os secos e os suaves. Os secos são os vinhos que, de acordo com a lei, devem conter menos de 3 gramas de açúcar por litro. Já o suave é bem mais doce, recebendo após a vinificação uma certa quantidade de açúcar em grau maior do que 5 gramas por litro.

Um outro fato interessante é que um vinho, para levar no rótulo o nome da cepa, deve conter por lei, 60% ou mais do tipo de uva citada no rótulo. O Riesling, que é um vinho seco, é o mais conhecido dos vinhos que levam o nome da casta da uva. Quanto aos vinhos suaves, no Brasil, são normalmente feitos com uvas trebiano ou moscato; neste último caso são vinhos bem mais doces.

Já que aos alemães devemos, além de uma boa cerveja, os excelentes vinhos brancos, aqui vai para

quem não conhece como são divididos os vinhos alemães de acordo com a qualidade e grau de suavidade: tafelwein, vinhos comuns de qualidade menor; qualitäts wein, de categoria média onde se encontram a grande maioria dos vinhos vendidos no Brasil como o Liebfraumilch, Zeller Scharze Kats; e os qualitäts wein mit praedikat, os melhores, que tem como representante mais conhecido no Brasil o Dr Zen Zen.

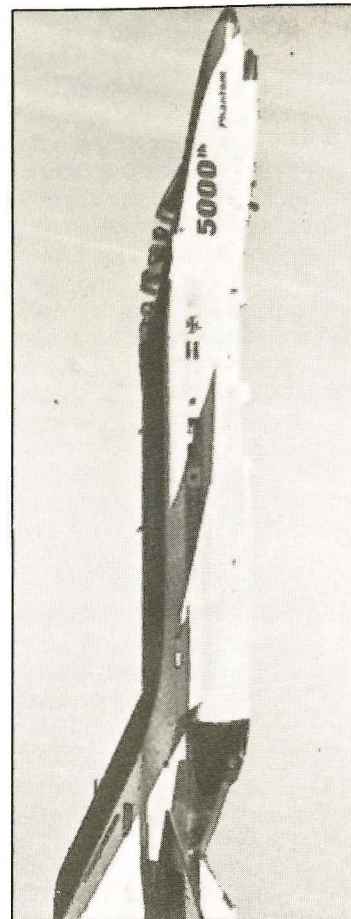
O vinho que tem praedikat três são as categorias: Kabinnet, vinho de reserva os mais secos; Spatlese, feito com uvas colhidas tardiamente e portanto mais doce e o austese, elaborado com uvas supermaduras. Portanto, a suavidade do vinho alemão é conseguida através do amadurecimento em excesso da uva e não por adição de açúcar de cana que violenta o vinho.

Em tempo, o vinho branco, apesar da crença geral, não é feito de uvas brancas e sim de uvas sem casca. Os vinhos feitos exclusivamente de uvas brancas denominam-se "blancs de blancs" e vem nominado no rótulo.

Le Grande Chef

PANORAMA

FARNBOROUGH — 82:
confirmadas as incertezas.



Em uma atmosfera festiva, com seus chalets azul-e-branco, bandeiras e estandartes ao vento morno, dias primaveris jamais vistos com tamanha persistência a envolver a velha Ilha: era Farnborough 82.

Havia mais espaço para os exibidores (para o público também): a área disponível aumentara sensivelmente. Assim como aumentaram os custos para exibidores: os stands, chalets e despesas correlatas devem atingir custos em torno de 1,5 a 2 milhões de dólares. Sem as despesas de pessoal!!!

A exposição estática das aeronaves, na rampa de voo, nada trouxe de novo além do Rockwell B-1, que cruzou o Atlântico (da Califórnia a Farnborough) em 11 horas de voo com um reabastecimento no ar. De resto, eram os mesmos produtos apresentados em Le Bourget

PA NOIRAMA

81 que, na maioria, nem se apresentou em voo.

Despontando em seu novo "colour scheme" tipo Red BARON, o T-27 TUCANO da EMBRAER resplandecia ao sol e era alvo da curiosidade e admiração dos visitantes.

A nossa Empresa marcou vários pontos positivos nessa mostra internacional: a "ousadia" da travessia do Atlântico pelo T-27, a elevada disponibilidade dos seus produtos e a capacidade de "continuar vendendo" em um mundo em alta recessão.

Além disso, uma nota mais alta ainda foi o fato de ter o T-27 passado dois dias nas mãos dos pilotos de ensaios e instrutores da Royal Air Force. Pré-avaliação?

Com o aspecto visual festivo e ambiente de euforia somados às "conversas de corredor" e escritório, alguns analistas chegaram a nominar a exibição de "ILHA DA FANTASIA".

Isso porque, diziam, com os fantasmas da recessão (nas vendas), com a inexistência do dinheiro (para as operações comerciais, industriais e de desenvolvimento), com a multidão de programas congêneres e competitivos (SF 340, EMB Brasília e ATR 42; Boeings e Airbus; PC 7 e T 27, etc) no lado civil e, no lado militar, a revolta frente aos custos fantásticos dos produtos (25 milhões de dólares para o F 18 e 43 milhões para o TORNADO, p. ex), nada devia justificar tal euforia ou contentamento.

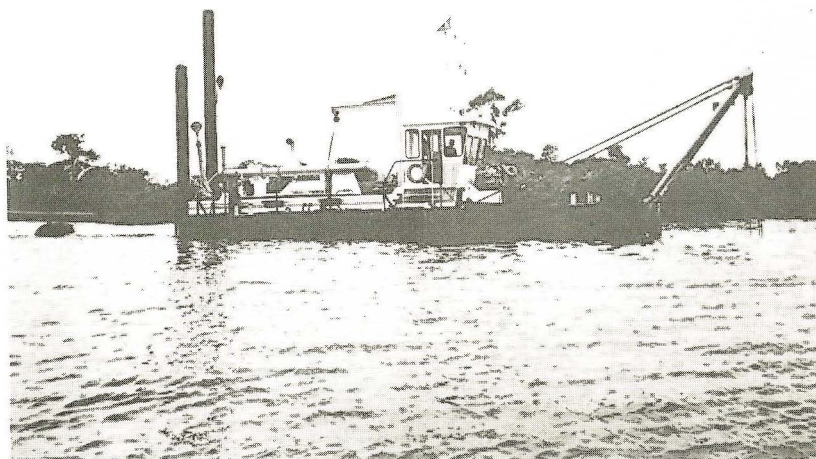
Em suma, a indústria aeroespacial mundial, ao invés de próspera e estável apresenta-se, na realidade, muito precária e fácil de desestabilizar.

Por essa razão, percebeu-se que, a partir dessa Exibição de Farnborough, novos esquemas vão aparecer para o futuro: o aumento e aprofundamento da cooperação entre países e — quem sabe — uma nova cronologia para exposições desse tipo. De dois em dois anos, propôs o Presidente da Society of British Aircraft Constructors (SBAC).

LE CHASSEUR



**DRAGAGEM • SANEAMENTO • OBRAS
DE ARTE • ATERRO HIDRÁULICO •
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS**



SERVIÇOS DE ATERRO HIDRÁULICO PARA IMPLANTAÇÃO DA
INFRAESTRUTURA DO CLUBE DE AERONÁUTICA, NA BARRA
DA TIJUCA, RIO DE JANEIRO

RUA PARAPEBA N.º 201 — DUQUE DE CAXIAS — RJ.

— CEP 25.100 — TELEFONES: 771-5976 e 771-1258

TEATRO

AS LÁGRIMAS AMARGAS POR RAINER WERNER FASSBINDER



Renata Sorrah

O teatro carioca, apesar de toda a crise financeira em que o país atravessa, vive um período fértil e acima de tudo um período de transição.

Após um ano de sonolência, o teatro voltou a despertar como importante veículo de comunicação e diversão. Nossas grandes "estrelas" voltaram a se dedicar quase que exclusivamente ao teatro. Fernanda Montenegro, Dina Sfat, Tônia Carrero, Tetê Medina, Maria Della Costa e até as mais antigas como Henriqueta Briebe e Dercy Gonçalves. Não poderíamos deixar de citar também os autores que estão em cartaz; Domingos de Oliveira, Nelson Rodrigues, Plínio Marcos, Millôr Fernandes, Naum Alves de Souza. Internacionais: Ibsen Shakespeare e o mais genial autor e diretor de teatro e cinema dos últimos tempos, Rainer Werner Fassbinder.

Quando Fernanda Montenegro escolheu montar "As lágrimas amargas de Petra Von Kant" entre tantos outros textos, ela pressentiu, era o momento! Fassbinder, famoso por toda Alemanha por seus filmes e suas peças, estava no auge de sua criatividade. No segundo dia de ensaio de "As lágrimas" chega a notícia de que Rainer havia morrido de uma overdose de cocaína.

Autor de vários textos para o teatro, Fassbinder dirigiu 41 filmes, alguns ainda inéditos no Brasil. Apenas uma única peça foi aqui representada, "Afinal uma mulher de negócios", também com Renata Sorrah no elenco.

O teatro atravessa uma nova fase com "As Lágrimas Amargas de Petra Von Kant", todos os críticos são unânimes em apontar como excelente a trilha central do espetáculo; Fernanda, Renata e Juliana Carneiro Cunha que marca uma forte presença em cena apenas em gestos, olhares e emoção. Tudo isso sem usar a palavra.

Diariamente centenas de pessoas aglomeram-se em frente ao Teatro dos Quatro e no final de cada espetáculo essa mesma centena de pessoas aplaudem de pé explodindo em "bravos", a interpretação, a direção e um jovem autor da velha Europa que veio para ficar mas infelizmente pouco se conhece sobre ele aqui no Brasil.

AS LÁGRIMAS AMARGAS DE PETRA VON KANT

De: Rainer Werner Fassbinder

Tradução: Millôr Fernandes

Direção: Celso Nunes

Figurinos: Kalma Murtinho

Com: Fernanda Montenegro,
Renata Sorrah, Juliana Carneiro
Cunha, Rosita Thomaz Lopes,
Paula Magalhães e Joyce de
Oliveira

Teatro dos Quatro

lale Renan

ASTRONÁUTICA

QUARTA VIAGEM DO COLUMBIA AO ESPAÇO PREPARA FASE DE VÔOS ROTINEIROS

Os astronautas que voaram a bordo do ônibus espacial ("Shuttle") Columbia, em sua quarta missão, disseram que seu principal objetivo foi dar o passo definitivo da fase dos vôos experimentais para a era das operações de rotina da espaçonave.

Os astronautas Thomas Mattingly e Henry Hartsfield, na primeira entrevista concedida à imprensa, ainda antes do vôo, disseram que a missão de sete dias do Columbia assinalaria a primeira vez em que uma carga do Departamento de Defesa e outra comercial seriam transportadas ao espaço pelo ônibus espacial.

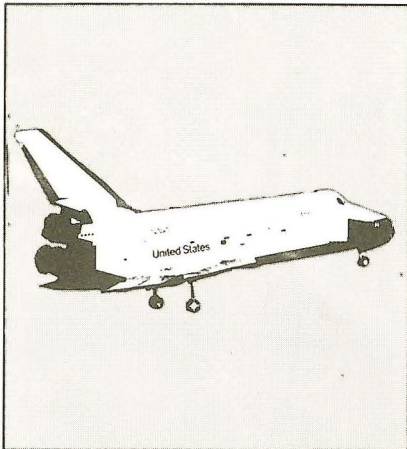
O quarto e último vôo da fase experimental do Columbia, transportou também, pela primeira vez, duas "cargas especiais" — uma pequena carga auto-suficiente, custeada pelo setor privado, para pesquisas científicas, e outra, patrocinada pelo Governo, com instrumentos científicos, para avaliar o ambiente da espaçonave em órbita.

O piloto Hartsfield, que fez seu primeiro vôo espacial, confidenciou que o Columbia transportou cargas do Departamento de Defesa e a comercial como parte dos preparativos para as missões operacionais de transporte de carga, que terão início oficialmente com o quinto vôo do ônibus espacial.

"Estas cargas não interferirão com o programa de vôos experimentais orbitais", informou ele. Segundo o mesmo astronauta, a realização deste teve como objetivo colher dados destinados a aperfeiçoar o desenho exterior da nave, confirmar nossa base de dados e preparar-se para ingressar na era operacional.

Acrescentou que as operações e procedimentos, o programa de treinamento dos astronautas e o prazo de recuperação da nave para o vôo seguinte, estão todos sendo aperfeiçoados como parte dos preparativos do dia em que uma frota de quatro ônibus espaciais entrará em

ASTRONÁUTICA



funcionamento dentro de um esquema semelhante ao de uma linha aérea.

O comandante da missão, Thomas Mattingly, que participou da missão espacial Apollo 16, que foi à Lua, declarou que o principal objetivo do ônibus espacial é tornar uma realidade o acesso rotineiro ao espaço, e definiu os futuros vôos do "shuttle" como "uma via expressa no espaço exterior".

"Algo de que muitas pessoas não se dão conta é que a ida ao espaço será, em futuro muito próximo, uma coisa rotineira", disse o Capitão de Mar-e-Guerra Thomas Mattingly, de 46 anos. "Futuramente, deveremos estar em condições de realizar vôos com esta espaçonave como os de qualquer aeronave comum. A idéia do "shuttle" é realizar vôos em bases regulares e os clientes transportarão suas cargas no compartimento a elas destinado, da mesma forma que as transportam nos grandes cargueiros ou aeronaves comerciais."

A carga do Departamento de Defesa a bordo desse vôo experimental foi classificada como secreta, e os astronautas deixaram de comentar sobre ela. Oficiais da Força Aérea informaram aos jornalistas que os astronautas não discutirão sobre a carga militar nas comunicações ar-terra, nem transmitirão imagens de televisão do compartimento de carga do Columbia, aliás o que realmente aconteceu.

O Departamento de Defesa é tanto grande investidor como usuário do ônibus espacial, com cargas programadas para mais de um terço

dos lançamentos previstos no decorrer dos próximos seis anos.

A carga comercial a ser transportada durante o vôo experimental foi uma unidade protótipo de produção de materiais médicos, que está sendo aperfeiçoada pela..... MacDonnell Douglas Astronautics Corporation e a Companhia Johnson e Johnson.

Representantes da McDonnell Douglas informaram aos jornalistas que a experiência de fluxo contínuo de eletroforese vai se constituir precursora de um laboratório farmacêutico espacial.

O processo de eletroforese utiliza um campo elétrico para isolar células e outras matérias biológicas em fluidos, sem prejudicar as células, que podem ser usadas no estudo da biologia celular, imunologia e outros setores da pesquisa médica. O ambiente espacial melhor a significativamente a produção e pureza do processo de isolamento.

Os futuros planos referentes ao dispositivo de eletroforese prevêem um laboratório piloto espacial de provas até 1986.

O dispositivo de levantamento ótico noite-dia para experiências sobre relâmpagos e tempestades, que foi transportado no segundo vôo do Columbia, também esteve a bordo da espaçonave em seu quarto vôo. Esta experiência, que filmou os relâmpagos e tempestades e gravou eletronicamente seus sinais, de órbita da Terra, poderá revelar aos cientistas como utilizar futuros sensores para detectar fortes tempestades na Terra, e alertar sobre sua aproximação.

Os dois astronautas prosseguiram também nos testes com os sistemas do ônibus espacial. Procuraram determinar, entre outras coisas, o grau de eficácia dos sistemas às pressões exercidas pelo calor e frio tanto no espaço como na reentrada na atmosfera.

O braço mecânico, de construção canadense, e instalado no compartimento de cargas, teve um número maior de tarefas a executar. O braço foi utilizado para erguer do compartimento de carga, a várias posições sobre o orbitador, um conjunto de dez instrumentos científicos, denominado monitor induzido de contaminação do meio ambiente (MICMA).

Os instrumentos mediram a contaminação produzida pelo equipamento a bordo do ônibus espacial, com os disparos dos jatos de controle de altitude usados para orientar a espaçonave, e os vazamentos de água.

O MICMA, que foi transportado no segundo e terceiro vôos do ônibus espacial, sem contudo haver sido retirado do compartimento de carga, mediu também a pressão que ocorre em vários pontos, quando são disparados os jatos de controle de altitude do orbitador. Esses dados são indispensáveis para operações futuras, quando for necessário o encontro do "shuttle", no espaço, com satélites e outras cargas orbitais.

A "carga especial" de pesquisa incluiu oito experiências elaboradas por estudantes da Universidade Estadual de Utah. As experiências abrangeram uma vasta gama de disciplinas, inclusive um dispositivo para determinar se as junções metálicas resultam enfraquecidas quando soldadas no espaço, e outro, para estudar os efeitos da gravidade zero na procriação de moscas que infestam as frutas.

O Columbia transportou também outros instrumentos elaborados por estudantes, como parte de um projeto de longo prazo destinado a envolver os estudantes nas operações do ônibus espacial. Uma experiência realizada por Karla Hauersterger, do Mecklenberg High School, de Charlotte, Carolina do Norte, estuda os efeitos de prolongada viagem pelo espaço no metabolismo do corpo. Uma segunda experiência, por Amy Russki, do Hill Junior High School, em Long Beach, na Califórnia, estuda os efeitos do exercício sobre o corpo em uma gravidade baixa e na Terra.

Todd Nelson, de 18 anos, o primeiro participante do projeto de envolvimento de estudantes, realizou seu "estudo sobre insetos em movimento de vôo", na terceira missão do "shuttle".

Os estudantes que participam do projeto são selecionados com base em um concurso nacional com vistas ao desenvolvimento de experimentos adequados ao transporte a bordo da nave espacial.

James Fuller

MAL MONTENEGRO

Uma conversa franca com um homem que ajudou a fazer a história não só da Força Aérea como também propiciou o nascimento de uma geração de engenheiros.

Indivíduos há que fazem a história. Fazem, mas não são contidos por ela. Este paradoxo nós encontramos com muita frequência, ao longo da existência dos povos. Mas o tempo, dando relevo e dimensão aos fatos, mais cedo ou mais tarde, acaba ordenando os personagens nos seus devidos lugares, independente dos desejos ou ajustes nos acontecimentos do passado.

Do nosso personagem disse Augusto Frederico Schmidt sua coluna no Correio da Manhã de 25/6/55.

CONSPIRAÇÃO EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

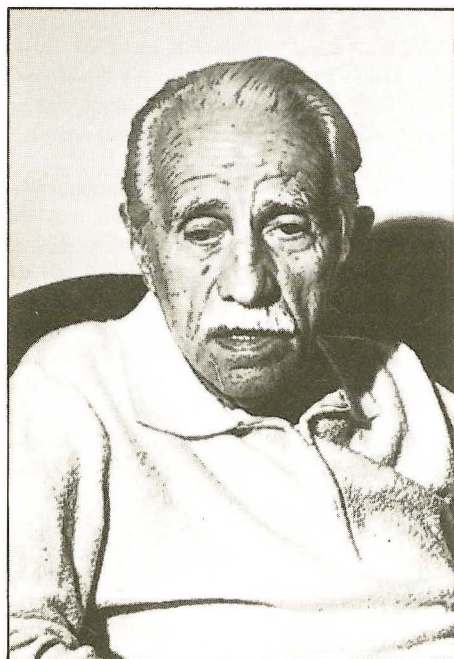
O Brigadeiro Casemiro Montenegro é um incorrigível conspirador. Conspirou, ainda jovem, ao lado de Eduardo

Gomes na campanha-epopéia do Correio Aéreo Nacional, e com tanta habilidade o fez, que, vitoriosa a luta, sua participação e a responsabilidade desse feito conservaram-se quase em segredo.

A técnica conspiratória do singular oficial de nossas forças aéreas, aqui denunciado, obedece a um princípio, escandaloso, principalmente em nosso país. O Brigadeiro Montenegro procura alcançar os seus objetivos sem atrair a atenção sobre sua pessoa. Prefere o silêncio, a ação oculta; não gosta de exibir-se, mostrar-se, pôr-se em evidência. Parece um homem frio, pela sua reserva, mas saiba a nação que se trata de um verdadeiro, mas contido fanático, de um homem insistente, determinado, diferente da maioria dos brasileiros. Nunca vi o Brigadeiro Casemiro Montenegro, não sei como é fisicamente — se alto ou baixo, alourado

ou moreno. Até há pouco tempo mesmo o seu nome era quase desconhecido. Ouvira falar vagamente na existência desse homem, como na de muitos outros companheiros seus de armas. O que estou escrevendo, relativamente a essa figura diferente de cidadão, resulta da circunstância de ter descoberto eu, tardiamente, a realização que passará a história do desenvolvimento de São José dos Campos.

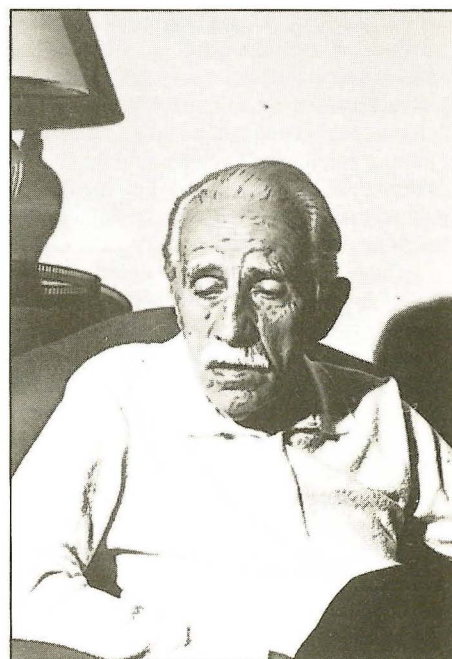
Emerson disse não sei onde, que toda instituição é a sombra alongada de um homem. O Centro Técnico da Aeronáutica de São José dos Campos é a sombra alongada de Casemiro Montenegro. Creio que foi muito proveitoso não o ter eu encontrado no seu posto, quando há dois dias passados visitei a progressista cidade paulista, à margem da rodovia Presidente Dutra, local em que se ergue hoje uma verdadeira uni-



Após a minha formatura eu continuei na Escola de Aeronáutica.



Eu fiquei inicialmente num presídio chamado de Liberdade.



Eu até não gostaria de entrar neste assunto.

versidade para o ensino superior (técnico) no Brasil; sim, a melhor, mais autêntica universidade que possuímos em nossa terra. Não estando presente o Brigadeiro Casemiro Montenegro, os seus colaboradores sentiram-se à vontade para cometer as maiores indiscrições a respeito do chefe, do fundador, do conspirador mor desse movimento de desafio à mediocridade, ao atraso, à incompetência, ao negativismo, à incompreensão dos muitos que visam impedir que este país ocupe o lugar que lhe está assinalado, marcado e imposto pelas suas próprias condições naturais. Se o Brigadeiro Montenegro estivesse ao meu lado durante a visita que fiz ao C.O.C.T.A. a sua descrição, seu gosto pelo silêncio e essa espécie de timidez ou sobriedade que todos nele observam, teriam contido os seus homens, militares e civis que, em São José dos Campos, encarnam e mantêm uma das mais extraordinárias aventuras que estão sendo executadas em nossa terra. Tomei conhecimento de quem é Casemiro Montenegro, em primeiro lugar pelo entusiasmo que ele desperta nos seus colaboradores. Não é um entusiasmo fácil, uma dessas doenças que certos homens carismáticos provocam em seguidores e partidários. O diretor do Centro Técnico inspira, ao contrário disso, um sentimento normal, uma espécie de consciência, mas que o ajudam no seu trabalho. Ele não é, para os seus próximos, um deus, uma dessas figuras de condutor indiscutível; nada, absolutamente nada disso. O que reconhecem ao Brigadeiro, principalmente os que o ajudam, é alguém que, sabe trabalhar seriamente, alguém que possui um objetivo honesto de atingir e a quem não falta perspectiva, visão larga, penetração na realidade, simplicidade de raciocínio e esse idealismo que participa da essência poética ou criadora do homem.

Creio, estou mesmo certo, que o mais modesto dos homens que lutam pela causa (porque é uma causa) de São José dos Campos, são donos de suas opiniões, conservam alerta o espírito crítico e estão sempre dispostos a opinar livremente, quando a ocasião se oferece. O brigadeiro Montenegro baseia, involuntariamente, sua autoridade no reconhecimento livre e lúcido que fazem de sua competência. Não é apenas diretor do Centro, o mais graduado, o primeiro de uma hierarquia; além dessa circunstância, Montenegro é reconhecido como um valor legítimo e indiscutível, um chefe cuja primazia não é somente privilégio do seu posto.

Se houvesse uma eleição, com o direito de professores e alunos escolherem fosse quem fosse para a direção do Centro Técnico não haveria a menor discussão sobre o candidato. A unanimidade recairia totalmente sobre o pioneiro e fundador dessa surpreendente universidade que é ao mesmo tempo extraordinária demonstração de que nem tudo está perdido, de que há uma reação a favor do bom senso, da salvação do Brasil pelo único caminho certo que é o do preparo das novas gerações para o enriquecimento.

Uma vez que não há conversão possível para os homens maduros que nos afundam cada vez mais no irrealismo e na mesquinha, não resta outra possibilidade — para enfrentar a desordem e a desgraça — senão equipar os moços com instrumentos que os tornem forças a serviço do bem e do desenvolvimento do Brasil. É isso que está fazendo a iniciativa, solitária e incompatível, de São José dos Campos.

Nasceu o Marechal Casemiro Montenegro em Fortaleza, no início do século. Aspirante de 29, na primeira turma da então Escola de Aviação Militar no legatário Campo dos Afonsos.

Tenente em 30, participou ativamente da revolução, sendo apontado como um dos 33 oficiais do Exército e da Marinha que tiveram o encargo de comandar as tropas mineiras.

Rompendo com os conceitos tradicionalistas legados pela Missão Militar Francesa, cuja filosofia os escravizava ao cilindro ideal dos Afonsos e sob a liderança do Brigadeiro Eduardo Gomes, criou em maio de 1931, o Correio Aéreo Militar (hoje Correio Aéreo Nacional).

Em 12 de junho de 1931, Casemiro Montenegro e Nelson Freire Lavanère-Wanderley realizam o histórico "raid" Rio-São Paulo. O que hoje é o simples, ontem demandou quatro estafantes horas de voo e com ausência total de auxílio à navegação.

A noite os pegou a caminho e, sem poder localizar o Campo de Marte, onde as autoridades e uma pequena multidão os aguardava, acabaram pousando numa das pistas do hipódromo da Mooca. Com muito bom humor nos narra o Marechal que, sobressando a mala do correio, pularam o muro do hipódromo e chegaram não tão triunfalmente, de táxi, ao Campo de Marte. Mas a missão foi cumprida.

Foi um desbravador do interior na acepção lata do termo. À distância, no tempo, nos perguntamos se aviador ou

infante, pois a pé, a cavalo, de trem, automóvel, percorreu o interior paulista, goiano, mineiro, baiano, cearense, fixando os marcos de novos campos de pouso onde, pouco tempo depois, vinha aterrizar o seu avião.

Em 32 passou a revolução preso em São Paulo, por ironia, em uma prisão situada na Liberdade, e transferido depois para outra de nome Paraíso.

De 1931 a 1938 comandou o Núcleo de 2º Regimento de Aviação (hoje 4º Comando Aéreo Regional), no Campo de Marte, em São Paulo.

Sua tarefa de pioneiro, porém, ainda não havia sido concluída. O futuro lhe reservava a maior conquista de seu espírito realizador: o nascimento e a adolescência da tecnologia aeronáutica, no Brasil.

Graduado em Engenharia Aeronáutica, em 1941, na Escola Técnica do Exército (hoje Instituto Militar de Engenharia). Transferido em 41 para o Ministério de Aeronáutica, assumiu em 05 de dezembro de 1942 a direção da Subdiretoria de Técnica Aeronáutica, onde permaneceu até 20 de outubro de 1947.

Com a experiência adquirida na Subdiretoria de Técnica Aeronáutica sentiu a necessidade de criação de um núcleo de ensino e pesquisa de alto nível onde, aliando a formação de engenheiros civis e militares, se pudesse estabelecer uma coordenação efetiva com todos os ramos da indústria privada capazes de servir à Aeronáutica.

Da força de sua persuasão e da coerência de seus pontos de vista, veio, afinal, a sua designação, em 3 de junho de 1949, para constituir, na qualidade de chefe, a Comissão de Organização do Centro Técnico de Aeronáutica.

Graças ao seu notável poder de realização e de persistência nos seus propósitos dotou o Brasil de um dos seus grandes centros de cultura, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica, em São José dos Campos. Para assentar as bases desta instituição, trouxe do MIT (Massachusetts Institute of Technology) nos Estados Unidos, um grupo seleto de engenheiros e técnicos e criou também o CTA um núcleo de pesquisas; o Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento, do qual emergiu a moderna indústria aeronáutica.

Por decreto ministerial assume, em 1951, as funções de Diretor Geral do Material da Aeronáutica. Em 52 é designado para estudar um plano de equipamento e desenvolvimento da infra-estrutura da Aeronáutica. Também em 1952, foi enviado à Holanda a fim

de coletar e analisar informes a respeito da proposta da fábrica FOKKER para a construção de aviões no Brasil.

Em 1954 assume a direção do CTA e durante sete anos se manteve à frente desta organização.

Ainda uma vez mais teve a oportunidade de dirigir o CTA no período de fevereiro de 64 a fevereiro de 65.

O próprio Alberto Santos Dumont, o civil que encabeça o Almanaque dos Oficiais Gerais da Força Aérea Brasileira, já sonhara com o ITA, como se pode verificar através de suas palavras deixadas na obra *O que vi, o que nós veremos*, de sua autoria:

“É tempo, talvez, de se instalar uma escola de verdade em um campo adequado... Margeando a linha da Central do Brasil, especialmente nas imediações de Mogi das Cruzes, avistam-se campos que me parecem bons... Os alunos precisam dormir junto à Escola, ainda que para isso seja necessário fazer instalações adequadas... Penso que, sob todos os pontos de vista, é preferível trazer professores da Europa ou dos Estados Unidos, em vez de para lá enviar alunos... Meu mais intenso desejo é ver verdadeiras escolas de aviação no Brasil. Ver o aeroplano, hoje poderosa arma de guerra, amanhã meio ótimo de transporte, percorrendo as nossas imensas regiões, povoando nosso céu, para onde, primeiro, levando os olhos o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.”

RA — Em que ano o Sr entrou para a Escola Militar?

MM — Eu entrei para a Escola Militar, em 1923. Lá passei mais tempo do que devia, porque entrei no curso anexo. Este curso, um curso preparatório, era feito antes do primeiro ano. Quando eu estava no segundo ano, já havia sido criada a arma da Aviação. E no segundo ano, era o ano em que se escolhia a arma. Então fiz duas opções: a Artilharia e a Aviação. Escolhi duas porque, se fosse prejudicado no exame de saúde, eu apelaria para a arma de Artilharia. Mas infelizmente não fui prejudicado. Eu, com mais sete colegas, entramos para a Aviação. Éramos oito até o fim do primeiro ano. No fim do primeiro ano um foi desligado. Ficamos sete. O Lemos Cunha, eu, Márcio, Araripe, o Virmond, José de Souza Prata, Orsini Coriolando. Destes, três já morreram: Lemos Cunha num acidente em Curitiba, logo depois da Revolução de 30; o Orsini

Por outro lado, o Reitor Marco Antonio Cecchini, ao inaugurar o retrato e entregar o diploma de engenheiro “honoris causa” conferido pela congregação do ITA ao então Major-Brigadeiro Casimiro, assim se pronunciou, em sua oração:

“Um militar encabeçará o Almanaque que se fizer, algum dia, dos professores do Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Primeiro na epopéia do Correio Aéreo Nacional, primeiro abridor das veredas dos campos de pouso no grande sertão do “hinterland” brasileiro, primeiro a estimular a formação de aeroclubes, primeiro a convocar a indústria nacional para a produção de material aeronáutico, o Marechal Casimiro Montenegro Filho foi o primeiro engenheiro do ITA e é seu professor número um — ...o professor por excelência, que, embora afastado de nosso convívio cotidiano, continua a nos dar lições de prudência e sabedoria, contagiando a todos com o seu espírito de brasilidade, e a todos incentivando com o exemplo de sua vida de verão de Plutarco.”

Numa tarde de agosto de 1945 — carta aerofotogramétrica estendida no chão empoeirado e mal segura do vento, por pedras, grupo de oficiais do Estado-Maior da Aeronáutica em sua volta, no rústico campo de pouso do Aeroclube de São José dos Campos, concluía o então Coronel Aviador engenheiro a

que morreu naturalmente; o Virmond deixou a Aviação e continuou no exercício como intendente. Ficaram quatro: José de Souza Prata, Márcio de Souza, Araripe Macedo e eu.

RA — O Sr foi declarado aspirante em que ano?

MM — Em 1928, se não me engano. Declarado a 1º de janeiro de 1929.

RA — Após ser declarado aspirante o Sr foi servir onde?

MM — Após a minha formatura, eu continuei na Escola de Aeronáutica, e como eu tinha me destacado como aluno na parte de pilotagem, fui escolhido como instrutor e logo recebi uma turma de quatro alunos. Esta turma era composta de Julio Américo dos Reis, Wanderley que foi meu companheiro na viagem do correio, Guilherme que já morreu, e João de Almeida. Depois eu peguei mais quatro alunos, e finalmente veio aí a idéia do correio. Eu então fiquei. Deixei os alunos e fui tratar desta parte do correio. Foi quando fui transferido para São Paulo.

sua exposição, apontando ora para o papel, ora para o vasto descampado.

“Aqui construiremos o túnel aerodinâmico; mais à direita, o laboratório de motores; a área residencial ficará ali: casas e apartamentos para professores, oficiais e pessoal da administração e alojamentos para os alunos. Ali, à esquerda, os edifícios escolares e seus laboratórios. E nesse espaço entre a área escolar e a residencial, o prédio da Administração, Reitoria e escritórios para professores, que trabalharão em tempo integral. Aqui será o futuro aeroporto, que tanto servirá para as provas com aviões nacionais como alternativa para a aviação comercial que tem São Paulo por destino. Esta área está reservada para as indústrias aeronáuticas. Tudo isso constituirá o Centro Técnico de Aeronáutica.”

Enrolou a carta, acompanhou os colegas até o C-47. À despedida, depois de lançar os olhos pela imensa planície totalmente vazia, gracejou o chefe do grupo: “Até à vista, Júlio Verne...”

Mas “Julio Verne” Montenegro com os olhos no céu, tinha os pés no chão. Estranho país este nosso. Despreocupado com sua memória, vive o presente. Por outro lado, por jovem que é, de crescimento rápido e surpreendente, permite que se conviva com a história. Foi o que nós fizemos. Por esta razão o tempo começa já a ordenar os fatos e nosso personagem deixa a história para se tornar lenda.

Transferido a meu pedido mesmo porque eu considerava o início do correio até São Paulo, mas de São Paulo em diante ele teria que continuar e para continuar o destino era Goiás, Mato Grosso, Rio Grande, precisava uma pessoa lá para coordenar essas viagens.

RA — Nós avançamos um pouco na entrevista... o Sr aprendeu a voar que avião?

MM — SPAD EVERNON.

RA — Aonde ele era fabricado?

MM — A procedência era francesa, como quase todos aviões daquela época.

RA — Quem foi o seu instrutor?

MM — Meu instrutor foi Haroldo Borges Leitão.

RA — Ele era militar ou civil?

MM — Era militar, um dos melhores pilotos.

RA — A instrução que o senhor deu a seus alunos foi no SPAD?

MM — Não, a instrução que eu dei foi no Moraine Saulnier; era um avião

ENTREVISTA MAL MONTENEGRO

mais avançado, mais novo que o SPAD.

RA — O Sr foi para São Paulo, em que ano?

MM — Em 1931.

RA — O Sr chegou a participar da revolução?

MM — A de 1930?

RA — É.

MM — Participei. Eu confabulei antes com algumas pessoas como o Juarez Távora, Eduardo Gomes, Siqueira Campos e outros. E combinado com eles eu voeei para Minas. Se não me engano no dia 06 de outubro. A revolução começou no dia 03 de outubro. Fui no maior avião que havia. Um avião que havia acabado de chegar da França, o POTEZ T.O.E. O meu companheiro Lemos Cunha foi como meu navegador-observador. Decolamos do Campo dos Afonsos, sem que ninguém soubesse. Sem nos comunicarmos com ninguém. Foi um vôo sem conhecimento de ninguém. E fomos direto para Minas. Lá nós entramos em contato com alguns revolucionários que haviam ido de trem para lá, como o Cordeiro de Farias e outros. Daí começamos a receber missões para sobrevoar os quartéis de Minas. Mas sempre eu voava jogando boletins ameaçando, jogando uma bomba fora, outra no quartel, assim para intimidá-los e com isto nós conseguimos a adesão de alguns batalhões. O batalhão principal era o que estava instalado em Belo Horizonte. Era o 12º RI. Este resistiu muito. Mas depois com a falta de certos víveres indispensáveis, como água e alimentação, eles se renderam.

RA — A revolução de 32, o Sr participou?

MM — Participei. Preso!

RA — Preso?!

MM — Eu fiquei preso inicialmente num presídio chamado da Liberdade.

RA — Num presídio chamado da Liberdade? (Risos).

MM — É. E depois passei para um outro presídio situado na rua do Paraíso, também chamado Paraíso.

RA — Liberdade e depois Paraíso. (Risos). O Sr esteve preso em bons locais.

MM — Mas antes da revolução terminar eu fiquei preso sob palavra. Com trânsito livre por São Paulo, por insistência de uns colegas que haviam ido do Rio para São Paulo, para fazerem parte da revolução, e que não se conformaram de me ver preso por lá e

trabalharam muito para que eu saísse. Embora eu não desejasse sair porque não queria ficar andando por São Paulo sem tomar parte na revolução, do lado contrário, é claro. Mas diante da ameaça de um colega nosso que estava preso comigo, o Cap D'Ávila, ter ficado doente, e ameaçado de piorar da doença, eu concordei em sair da prisão e fiquei com a cidade "pour menage". Passei a revolução toda em São Paulo, vindo ao final para o Rio.

RA — O Sr não teve nenhuma participação ativa na revolução de 32?

MM — Não tive porque estava preso em São Paulo.

RA — No período de 30 até 32 o Senhor não teve nenhuma atividade em esquadrões?

MM — Não. De 30 a 31... em 31 como lhe disse eu fui para São Paulo ativar o Correio Aéreo e estendê-lo. Deste modo fui até Goiás de trem visitando as cidades da rota. Espalhando o que eles pensavam que fosse boato que nós íamos voar até lá, e marcando os locais aonde seria mais fácil construir o campo. Fomos então até Goiás Velho e pouco depois inauguramos a linha de Goiás. Quem inaugurou a linha de Goiás foi o Araripe Macedo. Eu inaugurei a de São Paulo. Depois viajei para Mato Grosso. Fui com o Wanderley. Fomos escolher campos para a linha de Mato Grosso.

RA — Isto de trem até Aquidauana, não?

MM — Não, estes aí já fomos de avião. Num aviãozinho pequeno, TIGER MOSS, um avião inglês que nós havíamos recebido. Foram descendo em campos muito pequenos.

RA — Como era feito o apoio: combustível, manutenção e outros?

MM — Isto tudo nós mandávamos antes, de trem, para estes lugares e, geralmente, ia um sargento para tomar conta do material. Depois de reguladas as viagens, a coisa ficava mais coordenada. Mas as viagens eram tão difíceis, sem apoio que apelidaram de "Arco e Flexa". O problema é que nós não podíamos facilitar. A nossa sorte é que os aviões utilizados, o Curtiss Fledgling, que foram aviões adquiridos durante a revolução de 30, mas que não chegaram a ser empregados e depois tornaram aviões escola, não tinha capacidade... não eram aviões militares, esses aviões nós aproveita-

mos para fazer as viagens. Eles eram muito fáceis, lerdos e a gente... tinha até um colega que dizia que a gente tinha que requerer para ele cair num acidente, e mesmo assim o requerimento era indeferido (risos).

RA — Nós falamos em avião lento, pois nós imaginamos que como a hélice do Curtiss Fledgling do Museu não é original, que isto tivesse tirado algumas de suas características originais.

MM — Ele era um avião de 120 Km por hora. É um avião com uma autonomia de vôo de cinco horas com um tanque normal mais o tanque de cima da asa. No primeiro vôo para São Paulo, nós fomos por sobre a montanha e pegamos um vento muito forte que reduziu grandemente a nossa velocidade. De forma que nós chegamos a São Paulo, imaginamos fazer a viagem em três horas. Fizemos em cinco. Cheguei a São Paulo, e a cidade

SALTAMOS O MURO COM A MALA DO CORREIO...

já estava até iluminada, e começamos a procurar o campo, e como nós não tínhamos procurado informações sobre o campo não o achamos. Sobrevoando a cidade, vimos um hipódromo. Eu disse: "Bom, de qualquer forma eu vou aterrar naquele hipódromo". Pousamos e não tinha ninguém no hipódromo. Saltamos o muro com a mala do correio e fomos entregá-la ao destinatário. Este primeiro vôo foi assim. Na volta, eu vim pelo Vale do Paraíba. Vindo, mais ou menos, pelo Rio Paraíba até Rezende e depois direto até o Rio. Essa viagem foi feita em três horas e pouco. Era uma rota mais aconselhável embora fosse mais longe, pois era uma curva envolvente.

RA — Como foi constituído o esquadrão nos Afonsos?

MM — Foi constituído da seguinte forma: criou-se um Grupo Misto. Este grupo que devia ser, naturalmente, comandado pelo Eduardo Gomes. Há

ENTREVISTA MAL MONTENEGRO

uma passagem que pouca gente conhece. O Eduardo Gomes tomou parte da revolução de trinta, depois voltou e foi para o Gabinete do Ministro Leite de Castro e ele ficou assim indiferente

EU TAMBÉM SOU NORDESTINO. SOU CEARENSE.

pela aeronáutica. Mas reunimos a nossa turma e convencemos o Eduardo Gomes de que ele devia voltar para a Aviação. O Eduardo voltou para a Aviação quando se criou o Grupo Misto. O fato é que o Grupo Misto começou a operar. O Eduardo trazia também a idéia do correio, e endossada pelo Ministro Leite de Castro que achava que o avião devia se afastar do campo, do cilindro ideal e viajar pelo Brasil.

RA — O que era o cilindro ideal?

MM — Cilindro ideal era voar somente em torno do campo. Forma um cilindro. Você não se afasta sem estar numa altura em que se ocorrer uma pane você possa vir a aterrar no campo. O Eduardo fez uma tentativa junto ao comandante da Escola de Aviação que era o Plínio Raulindo para que os aviões deixassem de voar sobre o Campo dos Afonsos e realizassem viagens. Mas o Major Plínio Raulindo não concordou pois achava que o fato iria expor o nome da Escola, e que era uma situação delicada, os aviões poderiam cair por aí. Quando o Eduardo me falou que o Plínio não estava de acordo eu disse: "deixa que eu vou falar com o Plínio". Fui, argumentando que nós poderíamos fazer as viagens em caráter experimental. Isto não iria comprometer a Escola em nada. E o Plínio deixou. Eu então, escolhi dois aviões aqui no Rio e quatro aviões em São Paulo, que nós tínhamos tomado da Força Pública de São Paulo. A polícia naquela época tinha Aviação e justamente por uma coincidência, os aviões que vieram para a revolução de 30 eram do mesmo tipo que a Força Pública usava.

RA — Que aviões eram estes?

MM — Curtiss Fledgling. Então começamos o correio com estes aviões.

RA — Quais oficiais constituíram o Grupo Misto?

MM — O Eduardo, Márcio de Souza e Melo e outros oficiais. O grupo se formou precariamente.

RA — O Sr se lembra do nome dos oficiais?

MM — Do pessoal todo, eu não me lembro, não.

RA — Como nasceu a idéia da viagem?

MM — Foi isto: o General Leite de Castro sugeriu ao Eduardo Gomes que a Escola saísse do campo, que procurasse fazer um correio. Então o Eduardo falou com o comandante da Escola e ele se opôs. Mas depois eu insisti e ele concordou e daí preparamos o primeiro vôo. Havia uma dedicação extraordinária do pessoal. No início, o pessoal estava um pouco tímido, mas depois não. A dedicação era tão grande que quando alguém descia em um campo muito pequeno o sujeito aumentava o campo por sua própria conta. E quando retornava não pedia resgate disto. Era colaboração.

RA — Houve o natural desenvolvimento e quais foram as outras linhas implantadas?

MM — A de Goiás, a de Mato Grosso, e a do Rio Grande. Mato Grosso se estendeu até Assunção, no Paraguai. Saía por Ponta Porã. No princípio ia somente até Campo Grande.

RA — E para o norte, quando as linhas foram estendidas para o norte?

MM — O Cap Macedo se encarregou, como bom nordestino. Eu também sou nordestino. Sou cearense. Ele se encarregou de escolher os campos da linha de Fortaleza, por dentro, pelo vale do São Francisco. Eu me encarreguei de escolher os campos de Belo Horizonte, até certo ponto da rota combinamos nos encontrar numa cidadezinha no São Francisco, que não me lembro o nome. O de Belo Horizonte, no antigo Jôquei Club, em Curvelo, depois em Pirapora e daí pegando o Rio São Francisco. Em Pirapora pegamos uma embarcação que por coincidência, esta embarcação estava à disposição de um inspetor agrícola que ia tratar de assunto referente a migrantes em Petrolina. Esta embarcação foi até ao limite com a Bahia. Após a inauguração da rota pelo Macedo, eu realizei a segunda

levando o Eduardo. Depois o vôo se estendeu pelo Piauí e Maranhão.

RA — Uma viagem do Rio até Fortaleza levava quantos dias?

MM — No entorno de dois dias, nos aviões que nós usávamos naquela época. O CSO já era um avião melhor que o Curtiss. Um avião que havia vindo para ser empregado na revolução de trinta e dois. Eram um WACO CSO. Este avião era o que nós voávamos para o Ceará. Mas para a viagem não se tornar estafante, nós fazíamos em dois dias. Para se fazer em um dia, tínhamos que sair de madrugada e correr tubo bem. Aliás um colega, Victor Barcelos, fez em um dia decolando muito cedo.

RA — O pernoite era aonde?

MM — O pernoite era geralmente em Juazeiro, na Bahia.

RA — Esta rota, a do São Francisco, permaneceu até hoje no CAN. O Senhor ficou neste grupo até que ano?

MM — Bom, eu fiquei em São Paulo... em São Paulo criou-se o núcleo do 2º Regimento. As responsabilidades da Base eram muito pequenas. Mas eu comecei a desenvolvê-la. Foi criada uma oficina para desenvolvimento dos motores Wright do Waco CSO. Esta oficina foi feita em São Paulo e inicialmente orientada por um técnico da Wright, depois ficou conosco e produziu um resultado excepcional. Depois nós começamos a reparar os aviões do Correio que passavam por lá. Ampliei a oficina de Aviação e saí de lá em 1938.

RA — E onde era esta oficina?

MM — No campo de Marte; depois

E O INTERESSANTE É QUE MEU DESEJO INICIAL, ANTES DE VIR PARA A AVIAÇÃO, ERA SER ENGENHEIRO...

transformou-se no Parque de Marte.

RA — Em 38 o Senhor deixou São Paulo e foi para onde?

MM — Em 38 eu deixei o que já chamava, àquela época, Núcleo do 2º Regimento de Aviação. Eu vim para o Rio, e aqui eu fui para a Diretoria de Aviação. Na Diretoria de Aviação eu

ENTREVISTA MAL MONTENEGRO

não me adaptei muito bem e como foi criado um curso de Engenharia de Aviação na Escola Técnica do Exército, eu fui para lá, alguns colegas também foram, eles eram: Araripe, Hortêncio, Montezuma, entre outros. Eles me convidaram para ir também e como não estava muito satisfeito eu concordei em fazer este curso. E o interessante é que o meu desejo inicial, antes de vir para Aviação, era ser engenheiro. Fiz o curso de Engenharia de Aeronáutica e no fim e 43 fui, já como Tenente Coronel, chefiar uma diretoria, pois aí já existia o Ministério da Aeronáutica. Enquanto eu estava na Escola Técnica do Exército criou-se o Ministério de Aeronáutica. Criaram-se as Diretorias e uma delas era a Diretoria Técnica de Aeronáutica. Então quando eu saí da Escola, esta diretoria ainda não estava ativada, e eu fui para lá organizá-la. De forma que eu não tive tempo de praticar; fui logo sendo Diretor.

...NESTA ÉPOCA, EM BELO HORIZONTE, NÓS TÍNHAMOS UM PROJETO DE CONSTRUIR AVIÕES DE TREINAMENTO, O NA.

RA — O Sr. optou pela Aeronáutica? Como foi feita esta passagem dos oficiais do Exército para o Ministério da Aeronáutica?

MM — Foi feito o seguinte: O Ministério da Aeronáutica foi idéia de um grupo de oficiais da Aviação do Exército e da Aviação da Marinha. E esse grupo criou, fez com que o Getúlio criasse o Ministério Aeronáutico, colocando habilmente para Ministro o Salgado Filho, que foi um homem muito bom e muito hábil. Era um civil. E ele formou um gabinete misto para assessorá-lo, composto de oficiais da Aviação Militar e da Aviação Naval.

RA — Nós insistimos na pergunta, como foi a opção para passar para o Ministério da Aeronáutica?

MM — Já estávamos dentro. Todos os aviadores do Exército como da Marinha, foram automaticamente para o Ministério da Aeronáutica.

RA — Durante a guerra 39/45 o Sr fez um curso na América...

MM — Não, eu não fiz nenhum curso nos Estados Unidos. Durante a guerra eu fiquei aqui trabalhando, desenvolvendo os parques. Foi um trabalho de apoio à FAB.

RA — Agora o Sr vai nos matar uma curiosidade. A Fábrica Nacional de Motores, ali em Xerêm, ela foi originalmente planejada e construída para fabricar motores de Aviação. Como foi esta estória?

MM — Eu até não gostaria de entrar neste assunto, pois fui contra. Mas a fábrica surgiu, ligada ao Ministério da Viação. Aí o General Mendonça estava muito empolgado para construir uma fábrica para produzir motores Wright. Acontece que nós não tínhamos aviões que usassem aquele tipo de motor. A regra geral é se fabricar aviões e procurar motores aonde existem. A Embraer está usando motores fabricados no Canadá. Fica muito caro uma fábrica de motores fabricar série reduzida. O melhor, quando não se é uma potência de nível muito elevado, é comprar os motores. A última coisa que se faz na indústria aeronáutica, a última etapa, é fabricar os motores. Mas a fábrica chegou a fabricar um ou dois motores, sei lá. A realidade é que ela se transformou numa fábrica, ... o que foi mesmo? Qual foi a transformação dela?

RA — ...geladeira, eu acho.

MA — Geladeira, e outros produtos. E finalmente ela foi entregue à fábrica Alfa Romeo que veio a produzir caminhões. Naquele tempo a fábrica não custou caro porque tinha o "landing lease"; era um plano de empréstimo e arrendamento e eles aproveitaram para fazer isto, como também nós compramos muita coisa para os parques através deste plano.

RA — Nesta mesma época houve planejamento de se implantar uma fábrica de aviões em Belo Horizonte, que mais tarde se transformou no Parque de Material de Lagoa Santa.

MM — Nesta época, em Belo Horizonte, nós tínhamos um projeto de construir aviões de treinamento, o NA. Então fizemos um contrato com a North American, para montagem dos aviões em Belo Horizonte.

RA — Por que Belo Horizonte para uma fábrica de aviões, longe do porto, do cliente final, a Escola de Aeronáutica no Rio de Janeiro?

MM — Realmente, foi porque naquela época o Estado-Maior tinha a preocupação de colocar a fábrica longe das áreas possíveis de bombardeio. Assim

que a fábrica ficou pronta, os bombardeios tinham alcance para atingi-la e inutilizá-la. Então ela foi feita com muita dificuldade por causa da área onde foi construída, numa região montanhosa. Mas o objetivo era esconder a fábrica. Não deixá-la a mercê dos bombardeios. Esta foi instalada pela Aeronáutica mesmo. Ela foi aproveitada para a construção do North American que eram aviões de treinamento avançado e realmente nós construímos. O material vinha da América e alguma coisa nós fazíamos aqui. Os motores vinham de fora.

RA — Nós fabricávamos ou montávamos os aviões aqui?

MM — Não era uma fabricação completa; muitas partes vinham da América.

RA — Deve ser de sua época também, a desativação da fábrica do Galeão. Ela foi desativada porque os aviões eram alemães e nós tínhamos entrado em guerra contra eles?

...E ASSIM, ACABARAM AS FÁBRICAS QUE NÃO TÊM BASES TECNOLÓGICAS...

MM — Foi desativada com a fundação do Ministério da Aeronáutica e criado outro programa. Ela não foi realmente desativada. Ela teve o seu programa substituído. Substituíram o programa Fokker pelo avião Fairchild PT 19. Esse avião que era de madeira e era um avião-escola foi quase que totalmente construído no Galeão. Depois veio a idéia da fábrica Fokker, mas a holandesa, depois houve uma desinteligência e após terminada a série a linha foi desativada. E assim acabaram as fábricas que não têm bases tecnológicas. Que não têm raízes; que são transportadas assim de um lugar para o outro por... transplantada, nem isso, pois transplantada tem que ter raízes. Mas o fato é esse, e por isso é que temos uma Embraer que é uma fábrica que tem raízes.

RA — E as raízes da Embraer estão onde?

MM — As raízes da Embraer estão no ITA; na formação de engenheiros de alto nível.

RA — Como nasceu a idéia do ITA?

ENTREVISTA MAL MONTENEGRO

MM — Você está passando para outra coisa.

RA — Nós estamos encadeados, falamos de fábricas, da Embraer e por acaso chegamos ao ITA.

MM — O ITA vem do seguinte: eu fiz o curso de Engenharia de Aeronáutica na Escola Técnica do Exército, que foi

PORQUE EM TODO PAÍS ADIANTADO, A AVIAÇÃO TEM UM CENTRO DE PESQUISAS...

um curso para suprir uma falta desse tipo de engenheiro. Na época eu achei muito precário o curso, com falta de recursos, o que não era culpa da Escola, não. Então eu fui para a Diretoria Técnica. E lá eu tinha como assistente Artur Amorim, engenheiro formado aqui e completado a formação dele no MIT (MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY). Conversei com ele e disse que eu estava com vontade de criar uma escola. E perguntei se ele tinha alguma ligação na América. Ele me respondeu que conhecia o Professor Schimith que era o chefe do Departamento de Aviação do Instituto. Eu então, como eu fui à América do Norte buscar avião, resolvi passar no MIT e fazer uma visita. Gostei muito. Era uma escola muito adiantada, a melhor escola que tinha lá. E ao mesmo tempo eu aproveitei e passei em WRIGHT FIELD que é um parque, um centro técnico no qual eu me baseei para fazer o Centro Técnico de Aeronáutica.

RA — O Sr trouxe os planos de lá?

MM — Não, trouxe apenas a idéia de fazer. Porque em todo país adiantado, a Aviação tem um centro de pesquisas e desenvolvimento para assegurar a continuidade e desenvolver os seus aviões. E o Brasil não tinha nada disso. Então fiquei pensando no Centro Técnico e comecei a procurar local aonde deveria ser implantado. Escolhi São José dos Campos.

RA — Por que São José dos Campos foi escolhida?

MM — Porque entre vários locais que eu visitei, São José dos Campos reunia várias condições. Primeiro: era uma região plana, energia disponível, ao lado de uma rodovia importante, perto de São Paulo, aonde o pessoal

poderia ter contato com a indústria e não tão distante do Rio. De forma que quando eu retornei aos Estados Unidos a convite do Governo, juntamente com outros colegas...

RA — Em que ano o fato ocorreu e quem era seu companheiro?

MM — Quem eram os oficiais? Era o Brig Ivan, Julio Américo dos Reis, Guilherme Aluisio Teles Ribeiro, eu, Oswaldo Lima e Araripe Macedo. Nós fomos a convite e fizemos muitas visitas. Eu havia levado um pequeno plano de um curso de aviação em que constava também a contratação de professores de alto nível. As especialidades seriam escolhidas lá, de acordo com as necessidades, os salários que nós podíamos pagar e também o tempo de contrato. Se na época do curso não tivesse pronto o Centro Técnico, ele seria realizado inicialmente na Escola Técnica do Exército. Seria um curso com professores americanos. Eu levei esse pequeno plano e tive oportunidade de ir ao MIT. E para ser sincero, não encontrei o professor que eu pretendia, o professor Schimith, chefe do departamento de Aeronáutica. Mas deixei o plano com um colega que estava tirando o curso lá, Oswaldo Nascimento Leal. Quando o professor Schimith retornou ao MIT, o Leal mostrou-lhe o plano, e o professor se interessou e disse que era possível fazer o que eu queria, e em carta que o Oswaldo Leal me escreveu, eu ainda estava em Washington, dizia que o professor Schimith achou razoável o plano que eu apresentara e que ele estava disposto a colaborar comigo aqui no Brasil. Voltamos ao Brasil e na apresentação ao Ministro eu o pedi para contratar o Professor Schimith. O Ministro concordou e o professor foi contratado por seis meses para trabalhar comigo aqui no Rio. A experiência dele, é claro, era muito maior que a minha. Eu expus então os meus planos de fazer um Centro Técnico lá em São José dos Campos; uma escola de engenharia de alto nível, como a melhor escola americana, e contratar os melhores professores. Ele concordou. Depois fomos a São José dos Campos. Fui mostrar a ele o local escolhido para construir o Centro Técnico. Ele olhou, e depois fomos a São Paulo e retornamos a São José. Naquela época São José dos Campos era uma cidade para tratamento de tuberculose. Tinha dois hospitais. Por esta razão ele ficou com receio, mas o Prefeito tranquilizou dizendo que os enfermos

eram de fora, não era um problema da cidade. Eu disse: não professor esta cidade aqui tem esta e estas vantagens. Interessante, sabe que mais tarde em um livro escrito por Santos Dumont, "O que eu vi e o que não veremos", ele afirmava que passando de trem por aquela região dizia: "aqui ficaria uma boa escola de Aeronáutica".

RA — Quem era o Ministro nesta época?

MM — O Ministro era o Salgado Filho e a época era 1945.

RA — A idéia da Escola começou em 1945?

MM — Começou em 45.

RA — Mas a vinda do professor Schimith foi em que ano?

MM — Foi em fins de 44 ou início de 45. Então aqui nós consertamos o plano e resolvemos de comum acordo com a sugestão do professor Schimith, fazer a escola dentro do próprio Centro. Nós então começamos a desenvolver o assunto juntos, e quando o plano estava pronto, eu o submeti ao Estado-Maior. Foi aprovado em princípio e foi depois enviado para o Gabinete do Ministro.

RA — O Ministro ainda era o Dr Salgado Filho, ... e quem era o chefe do EM?

MM — O Chefe do Estado-Maior era o Brigadeiro Trompowsky. O Ministro aprovou e mandou para a Presidência da República. Mas neste interim houve uma viagem para a Inglaterra. Fomos para a Inglaterra e lá passamos um

O PAÍS QUE NÃO POSSUI ESCOLAS SUPERIORES DE ALTO NÍVEL ESTARÁ SEMPRE NA DEPENDÊNCIA... DOS PAÍSES ADIANTADOS

mês e tanto. Quando retornei, houve a deposição do Presidente Getúlio e o plano voltou para o Ministério da Aeronáutica. O Ministro já era o Brigadeiro Trompowsky, também muito acessível, que concordou como plano. O Presidente, na época o Ministro Linhares, aprovou e eu então solicitei que

ENTREVISTA MAL MONTENEGRO

fosse nomeada uma comissão para a construção do Centro Técnico. Ele aprovou a comissão indicada por mim, cujo chefe era o coronel Amarante que era muito ligado a mim, e mais representantes de várias diretorias. Eu fiquei na Diretoria Técnica com a parte financeira superintendendo este grupo. Foi feito um pedido ao Ministro da Fazenda de verba e ele não atendeu dizendo que o Ministério da Aeronáutica tinha verba. Então nós pedimos ao Ministro da Aeronáutica dinheiro do Fundo Aeronáutico, pois tínhamos certeza de que o Ministro da Fazenda iria nos conceder mais cedo ou mais tarde a verba pedida. O Ministro emprestou e nós então começamos a encomendar o que era mais importante, o material nos Estados Unidos. O túnel de vento, o laboratório de motores e vários outros laboratórios.

RA — Em que ano foi isto?

MM — Isto foi em 46 mais ou menos. Fizemos um concurso de arquitetura e vários arquitetos tomaram parte, entre outros o Niemeyer. Ele ganhou a concorrência e o plano geral foi aprovado. Neste ínterim, os professores começaram a chegar e nós organizamos no Aeroporto Santos Dumont umas salas e os alunos que iam ter aulas com eles vinham da Escola Técnica. As matérias fundamentais eram ministradas na Escola Técnica e os anos profissionais seriam dados no Aeroporto pelos professores americanos.

RA — O ITA começou na Praia Vermelha, na Escola Técnica do Exército?

MM — O ITA não, o curso de Engenharia de Aeronáutica começou ali na Praia Vermelha. Não, na Praia Vermelha, não. Começou na Rua Moncorvo Filho pois a Escola Técnica do Exército começou lá, e nós começamos também lá. Depois passou para a Praia Vermelha.

RA — O profissional era então feito no Aeroporto aonde?

MM — Não tem a Diretoria do Material?

RA — A DM?

MM — Sim, então a metade ou um terço da Diretoria a que fica do lado de cá...

RA — De frente para a praça?

MM — Sim. Nós adaptamos umas salas que tiramos da Diretoria do Material.

RA — Até quando durou esta situação?

MM — Até 1950 quando começamos o curso em São José dos Campos.

Nesta época o Ministério ampliou o número de vagas admitindo civis.

RA — As primeiras turmas eram somente de militares?

MM — Todos militares.

RA — O Senhor se recorda de alguns?

MM — A primeira turma era eu, Montezuma, Araripe, o Dirceu, o Hortêncio Pereira de Brito. Mas voltando atrás, à medida que as alas iam terminando, nós íamos mandando os alunos para lá. Começamos o curso lá com militares e civis, sendo a maioria civis.

RA — Qual a posição do CTA no panorama atual da indústria aeronáutica brasileira?

MM — Foi uma coisa fantástica. Eu não digo só quantas indústrias dependem do Centro Técnico. Eu digo que São José tinha uma população minúscula. Hoje tem cento e tantos mil habitantes. Uma das maiores rendas "per capita" do Brasil. Uma cidade cheia de indústrias de vários tipos. São José como era previsto ficou cercada de indústria. E essas são indústrias, não ligadas ao CTA, mas à área de atuação do centro. O ITA foi pioneiro da eletrônica, o primeiro curso da eletrônica foi lá no ITA.

RA — Quer dizer que o ITA foi o celeiro da tecnologia aeronáutica e eletrônica do Brasil?

MM — Podemos dizer isto. Pois o nosso era tão avançado que os nossos oficiais que iam para a América competiam em pé de igualdade nos cursos de pós-graduação com os melhores alunos de lá.

RA — O ITA teve como grande mérito a formação de uma "inteligência científica" no Brasil?

MM — O que é mais importante, e baseado no que dizia o professor Schimith: "o país que não possui escolas superiores de alto nível estará sempre na dependência das escolas, dos laboratórios, da indústria, do comércio, dos países mais adiantados".

RA — O que representou o ITA para a EMBRAER?

MM — As fábricas que vinham para cá eram como circo. Vinham, montavam, depois acabava o espetáculo, saíam. O ITA deu raízes. O pessoal do ITA é o pessoal que começou a EMBRAER e continua com raízes cada vez mais profundas.

RA — O que o Sr acha que ficou fal-

tando no CTA? Haveria necessidade de se desenvolver mais?

MM — Não há faltando. É preciso que a mentalidade continue. Você sabe que foi uma guerra trazer para aqui vários professores tirando das melhores escolas da América do Norte. Tirando da França, tirando de onde havia de melhor competindo com o MIT. Mantendo um padrão elevadíssimo. Trazendo da Stanford os melhores professores de eletrônica, assim fazendo nós podemos competir com as melhores escolas americanas e nós desejamos que o ITA continue com este propósito: manter o Corpo Docente em alto nível e renovável para que naturalmente nós possamos ter uma estrutura capaz de prover estas fábricas de pessoal capaz. Nós estamos desenvolvendo vários projetos inclusive na área de mísseis ar-ar, ar-terra, etc; mas é preciso que este desenvolvimento venha apoiado de um curso de alto nível lá e que se formem os cérebros que darão continuidade a esses projetos. Sem escolas superiores de alto nível nós não podemos absolutamente competir.

RA — Pela primeira vez, o ITA teve um reitor militar que é o Brig Pacitti, e no seu discurso de posse ele faz uma menção a seu nome. Que mensagem o Sr mandaria para ele?

MM — Isto eu já disse a ele. O Pacitti é uma pessoa tão ligada a mim que, felizmente, sempre estamos de acordo. Resumindo, eu achei que foi muito bom ele ser reitor do ITA. O problema de ser civil ou militar não é importante: o importante é que seja um camarada de alto gabarito. O importante é que não se comande aquilo como se fosse uma base. Eu fui comandante de Base, e fui diretor do CTA. Esses professores de alto nível, cientistas, são geralmente... às vezes, são indisciplinados; você não pode enquadrá-los como se faz com militares. Os professores devem ser dirigidos por consentimento e com cuidado de levá-los a bom termo. Eu acho isto importante na mentalidade do reitor ou qualquer chefe de departamento científico. É que dê valor ao indivíduo. A gente, às vezes, deixa de agir de uma maneira rigorosa e cabível, às vezes, só porque leva em conta o valor do indivíduo.

RA — Que mais o Sr diria para esta nova geração que está lá no ITA?

MM — Estudar. E que procurem desenvolver cada vez mais sua capacidade. E que o ITA se mantenha sempre no nível que possa continuar competindo com as escolas superiores de alto nível dos países mais adiantados.

Com a entrevista do Mal Montenegro torna-se oportuna a publicação do discurso de posse do Brig Eng Tercio Pacitti, como reitor do ITA

"Inicialmente, agradeço ao Exmo Sr Ministro da Aeronáutica, ao Exmo Sr Diretor do CTA, pela confiança em mim depositada e à Congregação do ITA, pelo acatamento do meu nome, fatos que resultaram em minha nomeação para o nobre cargo de Reitor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica.

É grande minha emoção neste momento.

Neste recinto noto semblantes familiares, que vi ainda jovens, digamos, há 15, 20 ou mesmo 30 anos atrás, engajarem-se com os ideais cultuados nesta instituição.

É muito significativo para mim rever essas fisionomias amadurecidas pelo tempo, aqui remanescentes, que, através de seu trabalho quase anônimo, muito contribuíram para o alto nível do desenvolvimento atingido pela Aeronáutica, nos campos da ciência e da tecnologia.

Vejo, ainda, aqui presentes, muitas faces jovens; talvez em sua maioria. É a nova geração de professores e alunos do ITA.

É esta geração que está agora empenhada em levar para frente a bandeira que os mais velhos, pouco a pouco, vão lhes entregando.

Este entendimento entre as gerações comprova que o conceito de desenvolvimento que se processa no CTA é altamente sadio e regenerativo.

Nesses 32 anos de existência, em contraposição ao indiscutível e visível êxito atingido, dificuldades e insucessos também existiram.

Entretanto, após cada embate, sempre surgem soluções. E é com as novas gerações desta instituição que se conta para prosseguir a caminhada. Esta regeneração é provida, continuamente, pelos engenheiros preparados pelo ITA. Foi neste berço de continuidade que surgiu nossa indústria aeroespacial.

Meus Senhores e Senhoras:

Não há necessidade de ressaltar a importância do estágio de desenvolvimento tecnológico atingido por um país, para a preservação de sua soberania. Os fatos e os acontecimentos da atualidade estão aí para comprovar.

O ITA exerce, através de seus frutos, um papel preponderante no desenvolvimento tecnológico de nossa aeronáutica, assim como em outros segmentos da nação brasileira.

Dentro do modelo de desenvolvimento que se processa no CTA, usando simplificá-lo, a missão do ITA é, primordialmente, criar uma massa crítica de engenheiros altamente qualificada e, simultaneamente, formar a mentalidade orientada para os objetivos a atingir. Não se preocupa em consagrar-se com processos imediatistas. Os pioneiros do CTA, das décadas de 40 e 50, delegaram às gerações dos anos 60 e 70, a criação de nossa indústria aeroespacial.

A atual geração, aqui presente, serão delegados os futuros empreendimentos de ponta ou de fronteira tecnológica, que ainda almejamos atingir.

Podemos, simbolicamente, imaginar que as tecnologias de ponta representam o topo de um "Iceberg"; a parte visível, que sempre aparece e é cortejada pelo grande público, são os últimos desenvolvimentos no campo da energia, do laser, da informática, nossos novos aviões e o prenúncio do sonda IV.

Entretanto, embaixo do topo, para que ele flutue, existe a base do "Iceberg", dez vezes maior em volume do que o próprio topo, porém, invisível e quase anônima, sem a qual o topo não subsiste.

O ITA, neste contexto, representa a base do "Iceberg" tecnológico deste centro de excelência.

Meus professores e alunos:

Acho oportuno, neste momento, responder, de público, duas perguntas a mim dirigidas por diversos professores:

Qual a minha filosofia de trabalho? e como pretendo dirigir o Instituto?

Quanto à minha filosofia de trabalho, adquiri-a, em grande parte, no ITA, ao longo dos 14 anos em que fui aluno e professor da instituição.

Apresentando-a sucintamente, permitam-me mencionar alguns trechos de um trabalho que preparei na ECEMAR e, posteriormente, o com-

pletei na ESG. Eles sintetizam os conceitos que, creio, serem os principais motivos do êxito de qualquer modelo de desenvolvimento.

Qualquer país que almeje um desenvolvimento próprio e com alto grau de independência, não poderá dispensar a existência de centros de excelência, que formem e aculturem sua elite científica, cujo acesso se faz, exclusivamente, através do mérito e da competência.

Para que esse desenvolvimento próprio e criativo se processe, será necessário que:

- 1) A educação seja considerada um investimento altamente rentável, a longo prazo, e não apenas um serviço social.
- 2) O ensino e a pesquisa da ciência e tecnologia deverão pautar-se por padrões de excelência.
- 3) Em paralelo, dever-se-á, também, formar uma mentalidade apropriada para o desenvolvimento.

A educação deve ser vista como uma variável estratégica, da maior relevância, para qualquer plano, modelo ou intenção de desenvolvimento.

Atraindo para o ensino e a pesquisa os melhores professores, pesquisadores e cientistas, nacionais e estrangeiros, descomprometidos estaremos transferindo para a juventude, através da convivência do dia-a-dia, os conhecimentos que a nação necessita. Este é o melhor sistema de transferência tecnológica para o país, como um todo, pois acarreta um estágio de aculturação científica, em nossos laboratórios, em nossos institutos de pesquisas e em nossa indústria. Desenrola-se a longo prazo, porém é eficiente, sólido e a nação não se onera ao atingir seus objetivos, mas fortalece a tão almejada soberania do País. Desta maneira, não se compra a tecnologia, conquista-se.

Neste contexto de desenvolvimento, focalizando, em particular, a formação de seus integrantes, em um sentido mais amplo, necessário se faz não somente preocupar-se com o preparo do bom técnico, do bom engenheiro ou do bom cientista.

Em qualquer nível de educação, deve-se incutir uma educação axiológica. Os valores que mais permeiam a juventude são aqueles originados através dos bons exemplos. É por isso que o ensino deverá pautar-se sempre por padrões de excelência e de seriedade. Os jovens tendem a seguir tais padrões. Dentro deste contexto de aculturação científica de excelência, sem imediatismo e tendo a educação como base, de uma maneira natural, emergirão, entre os participantes, uma consciência e uma mentalidade apropriadas para o desenvolvimento.

Antes de responder à segunda pergunta — como pretendo dirigir o instituto? — desejo oferecer um tributo aos ex-reitores que me antecederam, os quais deixaram marcas indeléveis nesta casa.

Pretendo dar continuidade aos trabalhos por eles iniciados, perseguindo os mesmos ideais por eles almejados.

Segundo meu estilo pessoal, não tenciono dirigir o ITA sozinho. Planejo não somente obter a participação constante de seus professores e alunos, como, também, o apoio e a compreensão da alta administração da Aeronáutica, dentro de um entendimento justo e perfeito.

Procurarei ser sensível às aspirações do corpo docente e discente, sem

perder o objetivo maior da instituição — formação de engenheiros de alto nível e gabarito.

Se forem necessárias mudanças, que sejam feitas gradativamente, com participação, lógica e consenso.

Lembrando que o ITA se insere dentro de um contexto tecnológico de alta relevância e subordinado ao Ministério da Aeronáutica, tenciono atender às necessidades pragmáticas de nosso Ministério, respeitando a tradição e o espírito de comunidade acadêmica, que sempre deverá existir no ITA:

Procurarei, dentro de minhas forças e com a ajuda de Deus, encarando a realidade, cumprir, da melhor maneira possível, a missão a mim delegada.

Senhores e Senhoras:

Para terminar, permitam-me quebrar o protocolo, pela segunda vez.

Toda família, toda organização e todo País deve cultuar suas origens, sob o risco de, no futuro, continuar a procurá-los.

De início, referi-me aos semblantes, amadurecidos pelo tempo, presentes neste auditório, aos quais muito deve a aeronáutica e o Brasil a existência de nosso "Iceberg" tecnológico.

Entre esses queridos semblantes, identificados com os 14 anos de minha vida de trabalho no CTA, desejo destacar o do estimado Marechal Casemiro Montenegro Filho, grande pioneiro

desta instituição, a quem, em particular, muito devo a orientação inicial de minha vida profissional.

Esta é uma rara oportunidade para que a nova geração de alunos e professores, aqui presentes, conheça, pessoalmente, este grande estadista, como, recentemente, foi referenciado.

Digo estadista, porque ele plantou para que as próximas gerações se beneficiassem. Não foi imediatista; ele primeiro procurou criar a competência, a massa crítica e a mentalidade necessária para que, só então, surgisse a indústria aeroespacial.

Hoje, o Brasil colhe os frutos desta instituição.

Solicito ao Marechal Montenegro o favor de levantar-se, para que a nova geração de alunos e professores conheçam, pessoalmente, o nosso grande estadista.

Pedindo permissão ao Exmo Sr Ministro da Aeronáutica para encerrar esta solenidade, desejo concluir com mais uma frase:

"Marechal Montenegro — em meu nome e, certamente, em nome de todos os presentes, muito obrigado pelo exemplo de sua vida."

(Proponho que todos, em pé, homenageemos o Marechal Montenegro com uma salva de palmas).

Muito obrigado.

CURSOS

TRÁFEGO AÉREO INTERNACIONAL

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — iniciará, no mês de março, o curso de Tráfego Aéreo Internacional destinado a pilotos em geral. O curso tem a duração de um mês, com uma carga de 100 horas/aula.

"GROUND SCHOOL" EMB-110 — BANDEIRANTE

Destinados a Pilotos Comerciais, com multimotor e com o certificado de voo por instrumentos, terão início em março dois cursos do avião Bandeirante EMB 110 na EACON — Escola de Aviação Congonhas. O primeiro com duração de 10 dias e o segundo com duração de 20 dias, sendo que ambos terão uma carga horária mínima de 75 horas/aula. Na programação da EACON está previsto o início destes cursos nos meses de março, abril e maio. Posteriormente passarão a ser programados pelo Centro de Treinamento Especializado da EACON.

PILOTAGEM

Os cursos da EACON — Escola de Aviação Congonhas — para Piloto Privado, Piloto Comercial e IFR, terão início nos meses de março e abril, para os exames de julho, com turmas nos períodos da manhã, tarde e noite.

DOV — DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — apresentou no dia 11 de março, para exames do DAC, a sua turma DOV/81. Para o ano de 1982, deverá iniciar neste mês de março a turma DOV/82, com encerramento previsto para novembro deste ano, totalizando uma carga de 720 horas/aula.

O conhecimento dado aos alunos durante o curso possibilitar-lhes-ia prestar exames até de Piloto de Linha Aérea, se fosse o caso, além do que, durante o curso, é dado o "Ground School" para Despachante Operacional de Voo dos equipamentos B-737, B-727 e Airbus.

EACON

CENTRO DE TREINAMENTO ESPECIALIZADO

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — entidade de ensino de aviação, que, desde 1974, vem formando pilotos e pessoal de terra, neste ano de 1982 irá inaugurar o seu Centro de Treinamento Especializado. Reunindo instrutores do mais alto gabarito e atualização técnica, com um material didático moderno, apoiado por vídeo-tape, projetores e retroprojetores, o Centro de Treinamento Especializado deverá atender a um ensino mais técnico, de alto nível, podendo prestar serviços a Empresas Aéreas e Pilotos em geral, promovendo cursos de terra de equipamentos, desde os pequenos bimotóres até os mais sofisticados jatos em operação nas linhas aéreas comerciais.

EACON — Escola de Aviação Congonhas
Rua Padre Leonardo nº 257 —
Fone 241-4700
Aeroporto de Congonhas — São Paulo — SP
CEP — 04625



AINDA AS MALVINAS

O episódio das Ilhas Falklands/Malvinas, aqui chamadas de Malvinas, de acordo com tratado bilateral entre Brasil e Argentina, teve todo o seu período de atividade, desde o dia 02 de abril — quando a Argentina optou pela invasão — até o dia 16 de junho, quando finalmente foi assinada a rendição das tropas nas Ilhas.

É o caso de citar nesta análise, que já havia sido chamada atenção para a progressão militar argentina, progressão essa que passou pelo Canal de Beagle e chegou ao uso da força militar para o problema das Ilhas Malvinas.

Em plena crise político-financeira, a

Argentina preparou-se militarmente para seus objetivos; os planos argentinos passaram quase despercebidos, talvez mesmo para a Inglaterra, e foram desenvolvidos do outro lado das fronteiras brasileiras.

O episódio das Ilhas Malvinas merece alguma reflexão. Em primeiro lugar, é preciso considerar a desproporção militar entre a Argentina e a Inglaterra, a qual, mesmo a mais de 10.000 km de distância, ainda é detentora de forte poder de dissuasão e capacidade de revide, como efetivamente ficou demonstrado; em segundo lugar, a situação política em que

ficou a Argentina após a invasão: sem o apoio diplomático dos EUA e sabendo que a Inglaterra, embora lentamente, preparara uma firme resposta militar; a ausência de apoio econômico-militar efetivo, no momento em que a Comunidade Econômica Européia negou-lhe os necessários créditos, e ainda o Trabalho Interamericano de Assistência Recíproca — TIAR — que não pôde ser ativado em sua totalidade, a seu favor.

Em outras palavras, passado o momento da euforia da invasão, a Argentina teve tempo de refletir sobre os dias difíceis que certamente viriam junto com a força-tarefa inglesa. Com

tudo isso a Argentina prosseguiu na sua determinação de manter a ocupação das Ilhas.

As hostilidades militares de revide tiveram início com a invasão britânica das Ilhas Georgia, com fraca reação argentina; naquela ocasião ambos os países beligerantes evitaram, ou não perceberam, o momento político para a retomada das negociações.

Dias depois, aconteceu o já inevitável ataque às Ilhas Malvinas, particularmente a Porto Stanley, seguido do afundamento do Cruzador Belgrano fora da zona de bloqueio. Os três últimos eventos eliminaram qualquer dúvida quanto à firme resposta inglesa à invasão argentina; ainda assim a Argentina preferiu, talvez já com poucas opções diplomáticas, o caminho da guerra.

Logo após o torpedeamento do Cruzador Belgrano, a Argentina marcou seu tento espetacular, ao afundar o destróier inglês Sheffield num ataque aéreo bem planejado e arrojado. O mundo, de repente, tomou conhecimento de que havia uma guerra moderna no Atlântico Sul e que um país da América do Sul já era capaz de burlar as defesas eletrônicas de um país membro da OTAN, e acertar um míssil moderno, lançado por avião de caça, à grande distância do alvo e de sua base.

Naquele momento, a Argentina cresceu militarmente aos olhos dos ingleses, porém, e talvez definitivamente, perdeu o momento político de sentar à mesa das negociações. A partir daí, mesmo com outros sucessos militares, a Argentina começou seu caminho em direção à derrota militar nas Ilhas Malvinas.

Neste trabalho não está em discussão a posição argentina ou inglesa, com relação às Ilhas, nem está em discussão a estratégia de cada país, e sim o fato de um país vizinho ao Brasil preparar-se militarmente, como a Argentina se preparou, sem que esse fato significativo tenha provocado uma reação proporcional no Brasil.

E, o que é pior, passado o momento da crise, a reação militar brasileira ainda é lenta, quase imperceptível, como se o que aconteceu não se possa repetir, como na maioria dos exemplos ao longo da história.

Neste período que se segue ao episódio das Ilhas Malvinas, as revistas especializadas começam a trazer ao conhecimento do público uma série de fatos ocorridos, os quais refletem uma situação evidente de falta de preparo

de ambos os países para se lançarem naquela guerra, embora ambos justifiquem suas posições. Vale a pena comentar alguns aspectos dessa guerra.

A Argentina possivelmente não calculou a firmeza da reação inglesa, como não contava com o decidido apoio que os EUA deram à Inglaterra, apoio esse que ultrapassou os limites da política e atingiu o apoio militar no momento em que aviões KC-135 da USAF substituíram os aviões Victors tanques da RAF na Europa, para que os últimos pudessem atender às necessidades militares britânicas no Atlântico Sul.

Por outro lado, a Inglaterra não contava com o firme propósito argentino de manter a ocupação das Ilhas Malvinas, mesmo sabendo da reação inglesa colocando sua reforçada força-tarefa a caminho.

Em ambos os lados, guardadas as devidas proporções, havia grandes claros em equipamentos militares.

A Inglaterra ressentiu-se da falta de um porta-aviões de ataque da classe do Ark Royal com seus F-4K Phantoms de caça, e Gannets para alarme aéreo antecipado; em outras palavras a Inglaterra careceu de manter a famosa e ainda muito necessária superioridade aérea no TO. Esse aspecto é tão evidente que dos 4 navios (destróiers e fragatas) de guerra afundados por aviões da força aérea argentina, 3 estavam em posição de navios piquete-radar para alarme antecipado aos Sea Harriers em patrulha aérea de combate ou em alerta a 3 minutos nos convés dos porta-aviões. Por outro lado, os próprios navios de guerra ingleses careciam de defesa antiaérea adequada, para se postarem em posição de navios piquete-radar, isolados da proteção da esquadra.

A Inglaterra procurou compensar essa deficiência equipando os Sea Harriers com mísseis AIM-9L, modernos e fornecidos pelos EUA em regime de urgência (como para Israel em 1973) e usando os Harriers GR.3 da RAF, transportados para a esquadra por navios cargueiros (pelo Atlantic Conveyor antes de ser atingido). Esses últimos aviões foram modificados quanto ao alinhamento rápido do Sistema de Navegação Inercial, quanto a telémetro laser de precisão e usando "pods" de reconhecimento diurno e noturno. Em conjunto os Harriers GR.3 lideravam os Sea Harriers para ataques ao solo.

O uso dos Harriers GR.3, dos Victor de reabastecimento, dos Nimrod

anti-submarinos — os quais em apenas três semanas tiveram um projeto, construção, instalação, treinamento e operacionalidade de um dispositivo de reabastecimento em voo — dos VC-10 e C-130 de transportes, dos Vulcan de bombardeio, marcaram a presença efetiva e eficaz da RAF nas distantes Ilhas Malvinas.

A Inglaterra ressentiu-se ainda da falta de uma maior e mais eficiente força de transportes para suprir a Ilha de Ascensão com maior quantidade de equipamentos bélicos, o que obrigou-a a recorrer a firmas particulares inglesas, as quais haviam comprado seus aviões da própria RAF, como velhos e inadequados para o uso militar.

É importante enfatizar aqui a enorme falta de alarme aéreo antecipado para a esquadra inglesa. Tivessem os caças argentinos maior autonomia, ou pudessem ser reabastecidos em voo, a força-tarefa inglesa teria sofrido maiores impactos, já que os Sea Harriers usados em patrulha aérea de combate não dispunham de radar-Doppler com capacidade "look-down", e os Nimrod não eram otimizados para detectarem alvos aéreos e, ainda, os quadrimotores convencionais Shackleton eram muito lentos para serem enviados desde a Ilha de Ascensão. Mais uma vez o porta-aviões Ark Royal com seus Gannets e Phantoms, fez falta.

A única, porém feroz e eficaz, reação argentina veio pela força aérea daquele país, operando nos grandes claros onde a força-tarefa inglesa não dispunha de superioridade aérea.

A Argentina, embora quase em casa, também careceu de material aéreo mais adequado. A palavra "quase" é significativa pois os caças argentinos operavam nos limites de seus raios-de-ação, obrigando a alguns pilotos a abandonarem seus aviões com Base à vista. A falta de reabastecedores e de caças com possibilidade de serem reabastecidos em voo, em maior quantidade, limitou muito a atividade da força aérea argentina, mas não a ponto de impedir que aquela força aérea lograsse grandes êxitos militares.

Segundo as notícias no momento divulgadas, mesmo por fontes inglesas, a Argentina utilizou bem o princípio da massa para saturar as defesas inglesas, bem como utilizou rotas de penetração rasante sobre as Ilhas, na sombra dos radares ingleses, para que seus caças só fossem detectados muito próximos a seus alvos, quase sem possibilidade de manobra de defesa.

A defesa aérea da força-tarefa inglesa, ressentindo-se da falta de alarme aéreo antecipado, foi montada em profundidade usando armamento de longo, médio e curto alcance. Os Sea Harriers fizeram Patrulhas Aéreas de Combate — PAC — a 140 milhas náuticas do centro da esquadra e sob controle de um navio piquete-radar a 120 milhas náuticas da força-tarefa o qual podia detectar alvos, a média altitude, a 250 milhas náuticas. A partir das PAC, a defesa aérea estava calçada em Sea Harriers a 3 minutos de alerta, em mísseis mar-ar Sea Darts e Sea Slugs e, para defesa próxima em mísseis Seacat e Seawolf.

O alcance dos radares dos navios contra ataques rasantes era de 20 milhas náuticas, dentro do envelope de utilização dos mísseis Exocet. No caso do ataque ao destróier Sheffield, o Super Etendard provavelmente utilizou-se de uma informação externa, possivelmente de um navio ou avião, para localizar o destróier, aproximou-se rasante e subiu apenas o suficiente para detectar o alvo no seu radar e passar as informações ao míssil.

No caso do ataque argentino ao cargueiro Atlantic Conveyor, dois Super Etendard aproximaram-se rasantes e só foram detectados quando os radares de bordo dos caças fizeram uma rápida busca para lançamento dos mísseis Exocet. Os pilotos argentinos possivelmente acoplaram no primeiro alvo que detectaram: era o Atlantic Conveyor, recém-saído da proteção da força-tarefa e cheio de suprimentos para desembarque nas Ilhas, inclusive 3 helicópteros CH-47D Chinook; 10 aviões Harriers GR.3 da RAF já haviam sido transferidos para o porta-aviões.

Após o desembarque inglês, a força aérea argentina já encontrou os soldados ingleses armados com mísseis superfície-ar de lançamento individual, o que limitou ainda mais a atuação dos aviões argentinos.

Em suma, e dentro do que cabe nos objetivos deste trabalho, na guerra das Ilhas Malvinas, como mais uma vez no Oriente Médio na recente intervenção israelense no sul do Líbano, como em todas as guerras deste século, o emprego do avião foi decisivo e, em tese, venceu quem pôde usufruir da superioridade aérea. E a força aérea argentina, enquanto pôde, acossou os ingleses.

É válido citar aqui mais algumas considerações sobre a atividade aérea no episódio das Ilhas Malvinas.

— O material usado na estrutura superior dos navios não foi satisfatório para os ataques aéreos.

— A sofisticação dos mísseis contra navios era maior que a defesa dos próprios navios.

— Seria crucial a presença de porta-aviões equipados com aviões e helicópteros de alarme aéreo antecipados e caças interceptadores supersônicos com armamento de longo alcance e capacidade "look-down/shoot-down", para tiro.

— Os caças modernos mostraram-se vulneráveis a armas precisas, mesmo de pequeno calibre.

— Para defesa contra mísseis da classe Exocet seria necessário um sistema de armas automático, de alta cadência de tiro e guiado por radar.

— Perdas argentinas até 17.5.82.:

Mirage/Dagger ... 20 + 1 (possível)	
A4 Skyhawk	20
Camberra	01
Pucará	07
Helicóptero Puma	07
Skyvan	01
Não identificados	08
Total	64
Submarino	01
Cruzador	01
Lanchas Torpedeiras	

— A superioridade aérea foi fator chave.

— Durante o assalto à cabeça de praia, nenhum dos lados estabeleceu uma superioridade aérea, mesmo considerando a alta razão de acertos (kill rate) dos ingleses com os Sea Harriers equipado com AIM-9L.

— Os mísseis Seawolf provaram ser eficientes (não havia em quantidade na força-tarefa inglesa).

— A arma mais eficaz foi o submarino nuclear, dissuadindo a esquadra argentina de entrar em ação.

— Perdas inglesas:

Sea Harriers ... 7 (3 em acidentes e 4 por AAA)	
Helicópteros Sea Kings	
Helicópteros CH-47D Chinook ... 3 (no cargueiro Atlantic Conveyor)	
Helicóptero Gazelle	5
Helicópteros Lynx	1
Contratorpedeiros	2
Fragatas	2
Navios Cargueiros	
Navios de Desembarque de Tropas ..	

— As perdas de aviões e helicópteros preocuparam os ingleses, pois aproximadamente metade foi em acidentes.

— Constatou-se mais tarde que

aproximadamente 24 helicópteros ingleses foram perdidos.

— No final da guerra as perdas argentinas subiram para 95 a 105 aviões e helicópteros, sendo mais ou menos 34 Mirages, e 01 C-130 abatido em voo.

— Os ingleses, a título de exercícios da OTAN treinaram "dogfight" entre Sea Harrier e Mirage III francês.

— A Inglaterra já pretende desenvolver um helicóptero de alarme aéreo antecipado, considerando que em seus porta-aviões, equipados com rampa especial de lançamento (ski jump) para aviões S/VTOL (Sea Harrier) não podem operar aviões de decolagem e pouso convencional.

— Os argentinos fizeram pouco uso dos SAM Roland na defesa de Port Stanley, porém usaram os mísseis Exocet a partir das Ilhas, em impactos mortais contra navios ingleses.

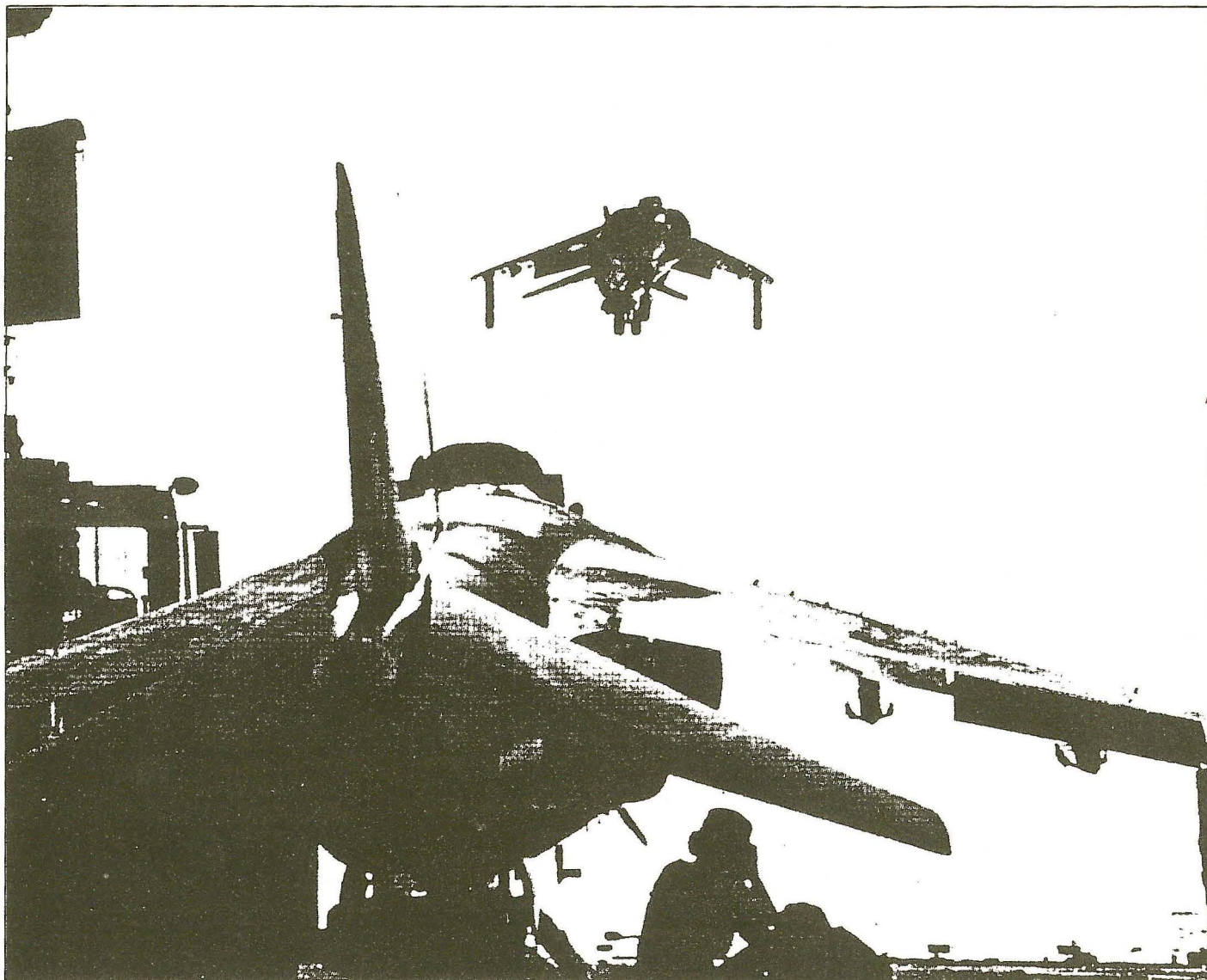
— Os ingleses, sabendo que os argentinos operavam seus caças nos limites dos raios-de-ação não procuravam o "dogfight", porém forçavam os argentinos a usarem a pós-combustão (afterburner) o que resultava, em vários casos, na perda dos caças argentinos, no regresso, por falta de combustível.

— Os Nimrod da RAF foram equipados com AIM-9, após alguns encontros com Boeings 707 argentinos de reconhecimento marítimo; entretanto após a adaptação dos AIM-9, não houve mais encontro dos aviões (o objetivo era abater um Boeing 707 com AIM-9 dos Nimrod).

— Entre as necessidades inglesas, conseqüentes da campanha das Malvinas — mais aviões tanques, aviões e helicópteros de alarme aéreo antecipado, medidas e contramedidas eletrônicas, aviões Nimrods e C-130 equipados para reabastecimento em voo — foi ressaltada a necessidade do avião de reconhecimento tático no TO; tal avião teria orientado melhor os bombardeiros ingleses ao aeroporto principal das Ilhas Malvinas, onde os C-130 argentinos operaram até o final da guerra.

— Para cada Vulcan que atacou Port Stanley, eram necessários 10 aviões tanques Victor. Devido ao espaço limitado no aeroporto de Wideawake, na Ilha de Ascensão, apenas 16 aviões tanques podiam ficar ali baseados e dada a proporção de 10 Victors para 1 Vulcan por missão, apenas um Vulcan podia ser lançado por vez.

— A RAF executou 600 REVO e apenas 6 falharam (1%).



— Os ingleses executaram ataques contra as ilhas usando Vulcans e Harriers GR.3 da RAF, assim como usaram os mesmos aviões para destruir os radares argentinos nas ilhas, usando mísseis anti-radar AGM-45. Inicialmente foram realizados ataques com Sea Harriers, em seguida suspensos devido às perdas daqueles aviões. Os Sea Harriers estão equipados para prover defesa aérea à força-tarefa, enquanto os Harriers GR.3 da RAF estão equipados para ataque ao solo e usaram "cluster bombs" e "smart bombs", estas guiadas por raio laser.

— Os ingleses acreditam que a combinação do REVO, do moderno INS, do transporte aéreo e do armamento sofisticado, tornou possível manter uma razoável superioridade aérea nas ilhas.

Finalmente venceu a Inglaterra; venceu a superioridade tecnológica; venceu a logística; venceu o treinamento; venceu o uso racional da força; venceu a experiência. Contudo, foi mais uma batalha naval que se travou no ar, em que os oponentes mediram-se pela capacidade de conquistar e manter a superioridade aérea. E aqui, é importante que nós apreciemos o desempenho de ambas as forças aéreas, pois elas souberam como atingir seus oponentes e, ao final, em que pese a derrota militar argentina, estiveram à altura da guerra moderna.

Para nós torna-se crucial refletir sobre o episódio das Malvinas e compor uma força de dissuasão — avião de caça de superioridade aérea, armamento, avião de alarme aéreo antecipado, logística, e o mais importante:

conquistar e manter a superioridade aérea em qualquer situação.

JOSÉ ECLIDES TAVARES DE SOUZA
— Ten Cel Av

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Monografia: A FAB e Sua Força de Dissuasão II — Ten Cel JOSÉ ECLIDES TAVARES DE SOUZA — CCEM 82/D.

Revista: Flight International n.ºs: 24 Abr 82; 08 Mai 82; 15 Mai 82; 22 Mai 82; 26 Mai 82; 29 Mai 82; 05 Jun 82;

Revista: Aviation Week and Space Technology N.ºs: 31 Mai 82; 21 Jun 82; 26 Jul 82.

Revista: TIME n.º 28 Jun 82.

Revista: NEWSWEEK (The Empire Strikes Back).

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



Escola de Comando e Estado-Maior

C P E A

CURSO DE POLÍTICA E ESTRATÉGIA AEROESPACIAIS

Ten Cel Carlos
A. Mota de
Souza

A menção desta sigla — CPEA — tem provocado as mais diferentes reações entre uma significativa parcela do nosso “público interno”: os Oficiais mais antigos, na faixa de cogitação para a realização do último curso da carreira.

Mesmo fora desse círculo, o Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais, que será ministrado pela primeira vez em 1983, tem merecido críticas favoráveis. Na maioria das vezes, entretanto, as opiniões emitidas carecem de uma compreensão mais ampla a respeito dos problemas relacionados com os cursos de pós-graduação da FAB em geral e os da ECEMAR em particular.

O presente artigo procura apontar as circunstâncias que envolveram a questão da reformulação dos cursos da ECEMAR, desde os antecedentes até a proposta concreta de novos cursos. Finalmente, busca indicar os objetivos do CPEA e quais os resultados que dele se espera.

ANTECEDENTES

Há muito tem sido observado que a dinâmica do ensino da FAB é cíclica: fases de estudo seguida por largos intervalos longe dos cursos regulares. Tais intervalos correspondem aos hiatos desde o término do curso na Academia (ou faculdades, para os Oficiais dos Quadros de Saúde) até os cursos da EAOAR; destes até o antigo CEM/CDS; e, finalmente, do CEM até o antigo CSC.

Estes ciclos geram, entre outras, três conseqüências:

- os hiatos induzem o Oficial a perder o hábito da leitura e do estudo, predispondo-o contra o próximo curso;
- se isso não ocorre, o Oficial vai procurar ocupar seu tempo frequentando uma faculdade;
- finalmente, na Arma Aérea, onde o tempo histórico é mais rápido, um grande lapso de tempo provoca desatualizações tecnológicas imensas.

A primeira conseqüência é fatal e vai provocar uma seqüela irreparável: desestimula no Oficial o hábito da leitura e do estudo.

A segunda, aparentemente é benéfica. Todavia, os diplomas obtidos em suas horas de lazer não conferem ao Oficial o saber do verdadeiro profissional dedicado à carreira de administração de empresas, de economia, etc..., mesmo porque ele continua exercendo suas funções dentro da FAB, as quais, especificamente nada têm a ver com o curso civil realizado, pois falta a correta adaptação para os fins da F Ae.

Finalmente, a terceira conseqüência é especialmente danosa para uma carreira na qual a cultura profissional e técnica é de extrema importância.

Verificou-se, assim, que os últimos cursos da carreira (vale dizer, os da ECEMAR) eram os menos cativantes, não pelo seu conteúdo, mas pela conjugação de uma série de fatores negativos, entre os quais podemos citar:

- média de idade dos estagiários;
- média de posto;
- tipos de problemas individuais;
- perspectivas de carreira;
- discriminação entre estagiários do CEM/CDS, quanto à necessidade de realizar um novo curso (CSC) e quanto à incorporação da gratificação de habilitação militar.

Aliás, esta última conclusão foi obtida quase que em consenso na FAB. Já em 1977, um GT encarregado de estudar o assunto, assim se manifestou:

“A existência da diferença de Gratificação de Habilitação Militar para cursos equivalentes nos conduz a admitir que muitos Oficiais realizam o CSC apenas para aumentar seus vencimentos na ativa e/ou visando melhorar seus proventos na inatividade, uma vez que a citada gratificação é incorporável.”

Mais adiante:

“Assim sendo, a qualificação de Oficial de Estado-Maior — objetivo principal da ECEMAR — é relegada a um segundo plano, em face da motivação maior do aspecto financeiro, o que concorre para a desvalorização dos Cursos.”

E sugeria o GT:

“Proporcionar aos Oficiais que concluíram o CEM o mesmo valor da GHM concedida aos diplomados no CDS. Com isso, somente se candidatarão ao CSC os Oficiais que desejarem prosseguir na carreira com vistas ao generalato.”

	CURSOS	OBJETIVOS	DESTINAÇÃO DOS ESTAGIÁRIOS
A N T I G O S	CSC	Proporcionar conhecimentos para o exercício das funções de Chefia de EM e de Comando até o mais alto escalão	O Curso era condição de acesso ao Generalato para os Aviadores, capacitando-os para o exercício das funções de Chefia e Comando nos mais altos escalões da Força
	CEM/CDS	Proporcionar conhecimentos para o exercício de funções de EM (exceto as de Coronel, para Aviadores) e de Chefia e Direção para os demais quadros	O Curso dava condições de acesso ao Generalato apenas para Engenheiros, Médicos e Intendentes, capacitando os diplomados no CEM (Aviadores) para o exercício das funções de EM até Coronel.
N O V O S	CPEA	Proporcionar conhecimentos para a eficiente assessoria na formulação e na condução da Política e Estratégia Aeroespaciais.	É condição de acesso para todos os quadros que atingem o Generalato, capacitando os diplomados ao exercício de todas as funções dos altos escalões, no nível político-estratégico
	CEM/CSC	Proporcionar conhecimentos para o exercício de todas as funções até o posto de Coronel.	É condição de acesso ao posto de Coronel, capacitando os diplomados ao exercício de todas as funções inerentes a esse posto, no nível estratégico-tático

Entretanto, não era o aspecto pecuniário que estava na berlinda. Era o sistema de ensino como um todo.

Por exemplo:

Por que os Oficiais médicos, engenheiros e intendentes ficavam dispensados de cursar o CSC, crivo obrigatório na carreira dos aviadores? Faltava lógica nesse raciocínio, uma vez que médicos, engenheiros e intendentes são chamados a ocupar postos de chefia e comando tão importantes quanto os ocupados pelos aviadores.

Por que negar aos Oficiais dos demais quadros os conhecimentos do CSC? A tendência das modernas Forças Aéreas é, cada vez mais, universalizar o ensino, e não confiná-lo.

Por que não, repartir a carga de trabalho do CEM/CDS/CSC com outro curso, o Curso Básico de Admissão, por exemplo, espalhando a faixa de ensino ao longo de quatro anos?

Como se não bastasse tais desconcrenças, a palavra do Ministro da Aeronáutica na reunião com Oficiais da ECEMAR, em Brasília, em 27 Jun 79, veio inundar de coragem as almas que se debruçavam sobre o assunto. Disse ele:

"Meus companheiros,

Caso a ECEMAR existisse, apenas, como um laboratório de idéias, há muito já nos teríamos perdido no academicismo de testar por testar, no irrealismo de sofisticar o inaplicável.

Eu a vejo como um centro gerador

de propostas, onde a dinâmica das transformações é um desafio, onde o fazer não é um mero exercício intelectual, onde o ser é mais importante que o supor.

Eu a vejo apontando caminhos, propondo rumos, gerando realidades.

Eu a vejo sempre à frente dos acontecimentos, compromissada com os destinos da Força Aérea e com a sua atualização.

Não a vejo como uma etapa a ser vencida, mas como um momento precioso a ser vivido, com seriedade e participação, por todos aqueles que têm o privilégio de conhecer os trabalhos que lá se realizam.

Não a vejo sob o prisma do elitismo cultural, mas sob a ótica da necessidade, porque pensar e produzir exigem método, determinação e constância.

Não a vejo acomodada às limitações estruturais conhecidas, pois a consciência das imperfeições é o ponto de partida para o equacionamento dos problemas."

A partir daí vários estudos foram realizados e tanto a ECEMAR, quanto o COMGEP e o EMAER concluíram que uma reformulação dos cursos era imprescindível. Cogitou-se, na verdade, de uma ampla reforma que incluísse os cursos da EAOAR, mas a inexistência da Diretoria de Ensino determinou que o fogo reformista fosse concentrado nos cursos da ECEMAR.

A REFORMULAÇÃO

Desta forma, vai aparecer, pela primeira vez, em 1979, no Trabalho para a Força Aérea Brasileira — Livro Azul — uma tarefa atribuída ao COMGEP.

O COMGEP oficiou ao EMAER solicitando critérios norteadores para o cumprimento da tarefa. O EMAER transferiu a tarefa para o PT-1980, incluindo os critérios solicitados pelo COMGEP:

"Encaminhar ao EMAER, até 30 Jun 80, estudo para a reformulação dos cursos da ECEMAR, a partir de 1981, considerando os seguintes critérios:

- Obrigatoriedade do CSC para todos os quadros que atingem o generalato;
- O CSC passe a ser uma efetiva pré-seleção para o generalato, de Oficiais que:
 - desejem continuar na carreira;
 - interessem à Força.
- assegurar aos não selecionados a incorporação, quando da passagem para a reserva, do adicional referente ao CSC, como uma maneira de desestimular a realização do curso apenas para incorporar o adicional na inatividade;
- viabilidade de modificação do currículo e duração do CSC, tendo em vista atender à nova sistemática;
- retroação da nova sistemática para todos os Oficiais já cursados no

CEM CDS, à luz da jurisprudência aplicável."

Vale ressaltar, entre os critérios, a grande inovação do consentimento mútuo, estabelecido em "b".

Várias reuniões foram realizadas em 1980, entre representantes do GABAER - EMAER - COMPEG - ECEMAR, para a análise dos estudos referentes à tarefa acima. Uma decisão urgente era necessária, se as modificações propostas tivessem que ser implementadas em 1981. O Estado-Maior da Aeronáutica, reconhecendo a transcendência de tal decisão para o futuro da Força, optou pelo atraso de um ano na implementação da reforma, a fim de que se pudesse meditar com serenidade e amadurecer com realismo as idéias lançadas. Um GT misto foi constituído com essa finalidade, o qual analisou com profundidade as propostas apresentadas. Assim, a idéia de reformular os cursos da ECEMAR vicejou em terreno fértil e seguro, escoimada dos defeitos que costumam acompanhar as decisões improvisadas.

O CPEA

A partir daqueles estudos surgiram os cursos de complementação, em andamento já no presente ano, reformulou-se o Curso de Estado-Maior e criou-se o Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais, a atual menina dos olhos da ECEMAR.

Entretanto, a nossa missão é descrever o CPEA para o leitor que ainda não foi apresentado à "lagosta". Então, vamos lá.

O CPEA é, na realidade, um ensaio doutrinário sobre a ação política em âmbito setorial, no caso o universo aeroespacial. A idéia de sua criação surgiu no caudal dessa onda reformista e a intenção era utilizá-lo para preencher uma grave lacuna existente no assessoramento dos altos escalões.

Na verdade, até passado recente, as atividades de planejamento do Ministério da Aeronáutica ficaram à mercê das contribuições individuais, das polêmicas semânticas e das improvisações. Em fase posterior, a FAB introduziu a técnica do trabalho de grupo, bem como da utilização do raciocínio lógico para a solução de problemas. Todavia, foi com o advento da Reforma Administrativa que o planejamento passou a ser utilizado na FAB a

partir de bases racionais. A Aeronáutica, com o seu pioneirismo inerente, aderiu à reforma na primeira hora, ensejando que novas técnicas gerenciais fossem empregadas, especialmente dentro da área econômico-financeira. Outros setores, contudo, ainda se ressentem da falta de uma adequada técnica de planejamento, capaz de identificar os objetivos da organização e propor caminhos para alcançá-los.

Este é o grande desafio que a ECEMAR se propõe ao inaugurar o CPEA no próximo ano. Esse Curso, pelo seu pioneirismo, pelo grau de inovação que representa e pela capacidade potencial de modificar nossa Organização a médio e longo prazos, em termos de modernização do Ministério da Aeronáutica, aceleração do seu desenvolvimento e adequação do preparo e emprego do Poder Aeroespacial como um todo, esse Curso será um marco na história da Força Aérea.

Muito se tem comparado o CPEA com o Curso Superior de Guerra da ESG, comparações por vezes infelizes, por vezes engraçadas. O que se deseja com CPEA, na verdade, é a adoção de um método lógico de raciocínio, capaz de instrumentar o planejador de alto nível, com finalidade de racionalizar o emprego dos meios colocados à disposição do Poder Aeroespacial, a fim de que ele possa atingir os seus objetivos. O CPEA elegeu a metodologia da ESG porque é um método de raciocínio lógico, já aprovado no âmbito federal. Não se trata, pois, de copiar o "modelo esguiano", mas de "rebatê-lo na épura aeroespacial."

Claro está que esse rebatimento não se fará sem problemas. Em primeiro lugar, há de se respeitar as naturais servidões com o nível superior. Além disso, algumas definições, ditas "aeroespaciais", são, como na matemática, artifícios de cálculo para que não se interrompa o raciocínio lógico.

Convém relembrar aqui a origem da Doutrina de Ação Política da ESG. Ela tem suas raízes no quadro de incertezas que caracterizou o período que se seguiu à II Guerra Mundial. Observou-se que o desenvolvimento nacional estava sendo retardado por motivos passíveis de serem removidos. Essa percepção vai propiciar a criação de uma Escola de Altos Estudos — a ESG — que passou a funcionar como centro gerador de idéias. Os pioneiros da ESG trataram, então, de substituir o empirismo dominante nos altos escalões governamentais por uma metodo-

logia capaz de otimizar o emprego das forças vivas da Nação em direção aos seus fins últimos, vale dizer, o Bem Comum.

Criou-se, assim, a Doutrina de Ação Política da ESG, cujo instrumento operacional, o MÉTODO, acabou por imprimir à administração federal um novo ritmo de trabalho, ensejando uma ação política coordenada e coordenadora e, sobretudo, com perspectivas de duração no tempo, conferindo à ação política do governo maior eficácia, aliada ao mais alto nível ético.

Entretanto, na busca dessa eficácia, o Método gera tanto ações horizontais como verticais, provocando efeitos nos níveis inferiores de planejamento. Surge, então, a necessidade de que os níveis abaixo do nível do governo, adotem planejamentos setoriais harmônicos e coerentes com os planejamentos do governo. Em outras palavras, o planejamento da Política Nacional orienta e condiciona os planejamentos setoriais, enquanto estes, atuando sinergicamente, são ações-respostas ao planejamento nacional, sem contudo descaracterizar sua destinação Constitucional.

Como corolário natural dessa interação surge a necessidade de adoção de Doutrinas setoriais, no nosso caso a Doutrina de Política Aeroespacial. O preparo e o emprego do Poder Aeroespacial exige uma Política capaz de definir com clareza os Objetivos da Entidade, tendo em vista os interesses maiores da Nação. A exemplo do que ocorre no plano governamental, a otimização dos meios deve presidir a Ação Política Aeroespacial, e a Doutrina de Planejamento da Política Aeroespacial é o grande balizador que deve se utilizar o planejador para racionalizar sua ação, sendo o Método o instrumento de que ela lança mão nessa tarefa de racionalização.

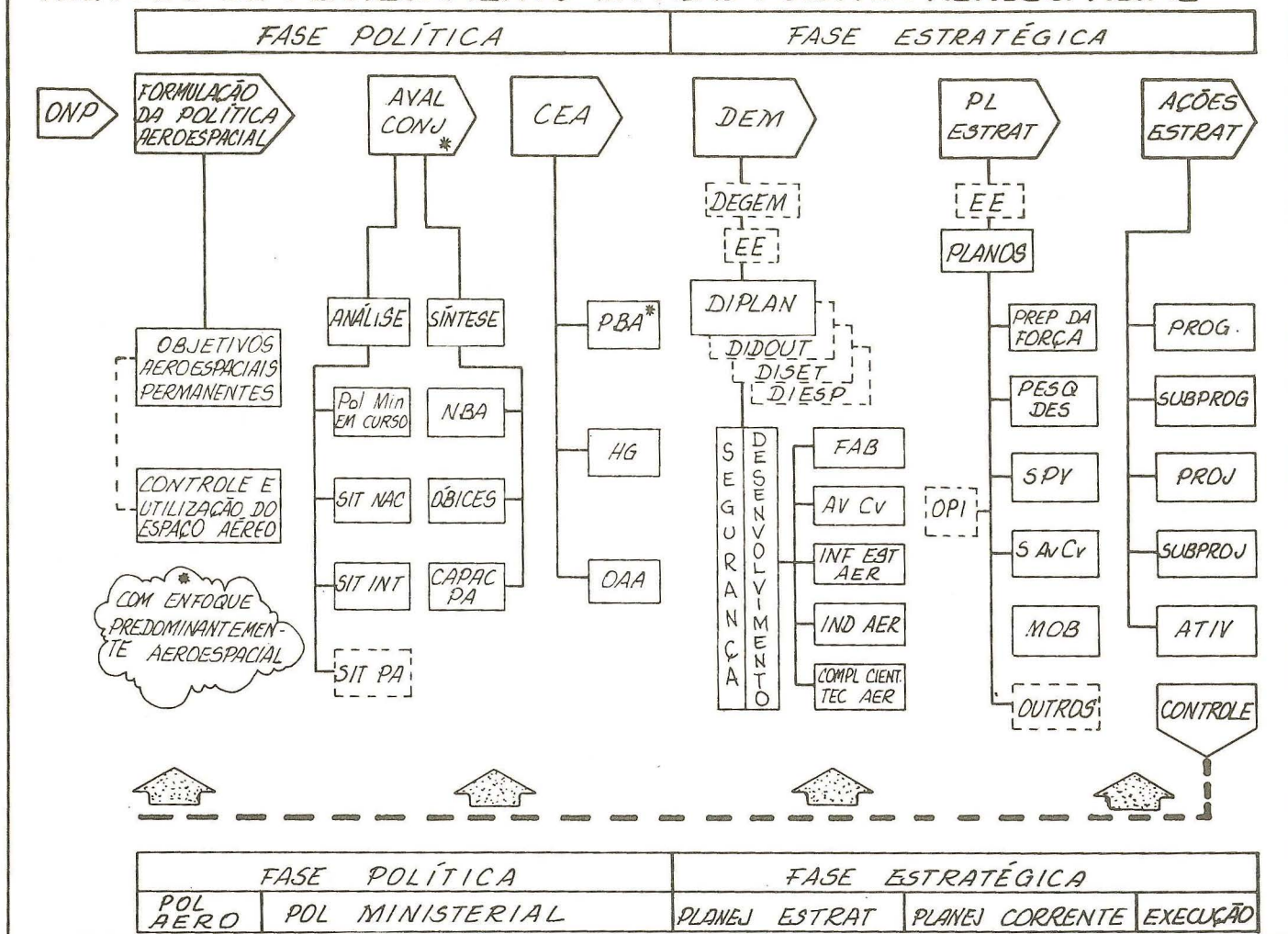
O MÉTODO

O CPEA tem, pois, por finalidade estudar e difundir essa Doutrina e, em particular, esse instrumento de planejamento: o Método para o Planejamento da Política Aeroespacial.

O estudo do Método, bem como a sua aplicação, comporta etapas bem definidas.

Verifica-se que a Fase Política (O QUE FAZER) é caracterizada pela formulação dos OAP, Avaliação da Conjununtura e pela emissão do Conceito Estratégico Aeroespacial, no qual se

MÉTODO DE PLANEJAMENTO DA AÇÃO POLÍTICA AEROESPACIAL



inserir os Objetivos Aeroespaciais Atuais, ou seja, as metas ministeriais para serem alcançadas num período administrativo. Já a fase seguinte é onde as Diretrizes e os Planos elaborados vão emoldurar a Estratégia (COMO FAZER) a ser adotada para a consecução dos Objetivos propostos.

A concepção do CPEA inclui a elaboração, em termos didáticos, dessas Diretrizes e de alguns Planos, já que é imensa a tarefa de se elaborar todos os Planos pertinentes. Para que isso seja possível, elaborou-se o seguinte perfil programático para o CPEA:

- 1ª fase: uma fase conceitual e doutrinária, destinada à sedimentação das idéias que serão lançadas no decorrer do Curso.
- 2ª fase: eminentemente expositiva, durante a qual serão apresentadas as diversas situações nacionais e internacionais, bem como a Política Aeroespacial em curso, a fim de preparar os estagiários para a avaliação da capacidade do Poder Ae-

roespacial, suas limitações e possibilidades. Esta é a fase mais longa do curso e inclui, conferências, visitas, viagens e trabalhos de grupo.

- 3ª fase: é o momento da colheita. A partir dos novos ensinamentos, os estagiários, a título de exercício didática, realizarão a avaliação da conjuntura e elaboração as Diretrizes Ministeriais para a consecução da Política adotada, bem como os Planos que consubstanciam aquelas Diretrizes. Aliás, esta fase se confunde com a própria tarefa — tipo do EMAER: apreciação do Poder Aeroespacial, atual e futuro, suas possibilidades e limitações e as medidas em curso para o seu fortalecimento.

É o EMAER, portanto, o destino natural, embora não exclusivo, do estagiário formado no CPEA. É lá que se exercitará a fase político-estratégica do planejamento, ficando os aspectos estratégico-táticos a cargo dos Oficiais formados pelo CEM/CSC, o novo curso de Estado-Maior.

Galgando o Generalato, o Oficial formado pelo CPEA, será o assessor capaz e responsável pela formulação e condução da Política e da Estratégia Aeroespaciais nos diversos setores do Ministério da Aeronáutica.

As expectativas em relação ao CPEA não são imediatas, mas estão ligadas ao médio e longo prazos. Primeiro, porque o Curso se aperfeiçoará turma após turma, a partir das valiosas contribuições individuais, num verdadeiro processo de aproximações sucessivas. Segundo, porque levaremos ainda algum tempo, fora da ECEMAR, para adotarmos o Método como instrumento oficial de Planejamento.

Este é o grande significado do CPEA.

Esta é a grande missão da ECEMAR nesta década. Missão pioneira, certamente ousada: a um tempo inova e se mantém fiel à tradição de atualizar os conhecimentos que transmite, na busca da melhor capacitação profissional dos futuros chefes da Força Aérea.

UM DIA EM NOVA YORK

THE BIG APPLE — A MARATONA DE NOVA YORK

**O nosso enviado, o velho Trompa,
esteve “in loco” vivendo os acontecimentos.
Aí estão as suas impressões:**

Dezesseis mil! Explico: é o número de concorrentes desta maratona.

As dificuldades de FRED LEBOW, o organizador, começam aí. Há 13 anos quando promoveu a primeira, trezentos (300) se apresentaram. Hoje, trinta e cinco mil desejam inscrever-se. O limite físico, após demorados estudos, ficou em dezesseis mil (16.000). A solução encontrada: todo concorrente que no ano anterior completou a prova em menos de 04:30 h, tem automaticamente assegurada sua inscrição (± 7000). Os corredores estrangeiros, após alguma correspondência, conseguem suas inscrições (± 20000). São tantos, que a Organização das Nações Unidas (ONU) promove, na véspera, uma concentração no pátio de sua sede. As delegações formadas, com as bandeiras de seus países, após uma rápida solenidade (boas vindas e hasteamento da bandeira da ONU), fazem uma corrida de 2,5 milhas até o Central Park, onde é servido um café “caprichado” (INTERNATIONAL BREAK-FAST RUN).

Espectáculo bonito, com os 2000 participantes correndo praticamente abraçados, misturados com dezenas de bandeiras, atravessam a Avenida das Américas, promovendo a difícil arte da confraternização universal. Bem, sobram sete mil (7000) vagas. O que fazer? Em uma data previamente marcada e intensamente divulgada, 35000 corredores americanos enviam pelo correio suas fichas de inscrição. Às 17:00 h desse dia, aleatoriamente, são “pescadas” 7000 fichas, que completam o número para o grande dia.

Nas 48 horas que antecedem o domingo da maratona, extensas filas se formam em torno do Centro de Convenções do Hotel Sheraton, em cujo interior, centenas de boxes de material esportivo, recebem milhares de corredores.

No simples ato de confirmar a inscrição (US\$ 24,00) da prova, aparecem os primeiros sintomas da perfeita organização. Você entrega sua ficha a uma funcionária, que atesta com uma caneta eletrônica a sua validade, para, no

próximo segundo, a impressora as suas costas imprimir seu número que contém: nome, país de origem, idade e tempo da última maratona. Tempo total gasto: 20 segundos.

Bem, agora você está de posse de seu número (que vale no câmbio negro US\$ 300,00). Explico: os corredores sem número, não são bem-vindos, e mais, são retirados durante todo o percurso por fiscais da corrida.

No sábado à noite, você tem direito a comparecer a um jantar, onde servem macarrão (pagamento já incluído na sua inscrição). Surpreendentemente, dezesseis mil (160000) corredores, com rapidez e ordem, se “empanturram” de massa, na tentativa de adquirir alguma “reserva” extra para as próximas 12 horas.

Bem, chegou o grande dia. Você acorda cedo (05:00h) e vai até o Lincoln Center, aonde centenas de ônibus transportam os corredores até a Ponte Verrazano. Este percurso leva das 05:30 às 07:30 h.

UM DIA EM NOVA YORK

Nesse detalhe a maratona de Nova York difere das outras. Você sai dessa ponte, corre seus 42 quilômetros e 195 metros até o Central Park. Em outras palavras quer dizer que você não chega no mesmo local de partida. Daí, a necessidade de transportar os corredores para aquele local distante.

Faz frio. A madrugada é de mais ou menos 3 graus centígrados. O local da concentração é um campo de instrução do Exército Americano. Grandes barracas estão montadas. Dentro, 16.000 corredores esperam. Alguns dormem, outros nervosamente fazem algum tipo de exercício. Um detalhe: todos estão vestidos com um saco de lixo, grande e de plástico, para proteger do frio.

A prova está marcada para as 10:40h. Às 09:30h os fiscais começam a alertar os corredores para o tempo que falta.

O dia amanheceu limpo, com um belo sol, e a temperatura subiu para 9 graus centígrados.

Trinta minutos antes, um grande exército começa lentamente a dirigir-se para o início da ponte. Nesse percurso, centenas de barracas recebem roupas de lã, deixadas pelos corredores, que serão distribuídas para os pobres.

A "arrumação" para a largada é perfeita, em ordem. Grandes placas laterais, com tempos de "02:07", "02:15", "02:30", "03:00", "03:15", etc, etc, até "05:00", "05:30", etc, etc.

Bem, agora vamos dar uma "respirada". Você está lá. São dezesseis mil. Alguns "monstros sagrados" do atletismo mundial estão ao seu lado. ALBERTO Salazar, o cubano americano, estudante de uma Universidade do Oregon, chega poucos momentos antes do início. Ficou em um trailer aquecido, aguardando o início da prova. Ele merece. E a estrela da prova.

Aos 24 anos, Salazar, recordista mundial desta corrida (2:08:13 em 1981) nunca perdeu qualquer maratona.

Na Maratona de Boston, em abril de 1982, caiu desmaiado minutos depois de receber o troféu, vítima de forte desidratação. Sua temperatura desceu a 31 graus centígrados (5 abaixo do normal) e ele teve que ficar enrolado em grossos cobertores por mais de uma hora, enquanto lhe aplicavam soro e glicose nas veias.

Quatro anos antes, após uma corrida de meia distância, ocorrera o con-

trário. A temperatura de seu corpo subiu a perigosos 42 graus centígrados e ele foi submetido a um tratamento médico de urgência à base de gelo. Este ano (1982) quebrou os recordes americanos de 5000 e 10000 metros. O "The New York Times", em manchete da véspera, o chamara de "O Homem que corre com a Morte". Este ano, diferente dos anteriores (tenta sua terceira vitória consecutiva) Salazar está quieto; não promete quebra de recordes, nem mesmo prognostica vitória fácil. Diz que a prova é dura, respeita seus adversários, etc. E tem que respeitar. Afinal os cem melhores do mundo estarão lá. DICK BEARDSLEY, 26 anos (segundo em 1981, correndo juntos até os últimos 200 metros); RODOLFO GOMES, 31 anos, México, afirma na imprensa que tem condições de derrotar Salazar; ROD DIXON, 32 anos, Nova Zelândia; RYSZARD MARCZAK, 36 anos, Polônia, várias vezes vencedor em outras provas.

BILL RODGERS, três vezes vencedor da maratona de Nova York, não se inscreveu. O seu melhor tempo, 2:11:00h, já não lhe permite disputar os primeiros lugares.

O elenco feminino, cada vez maior, se apresenta com nomes famosos, como GRETE WALTZ, 29 anos Noruega; LORAIN MOLLER, 27 anos, Nova Zelândia; JULIE SHEA, 23 anos, USA; INGRID KRISTTANSEN, 26 anos, Noruega; CAROL GOULD, 38 anos, Inglaterra.

As revistas especializadas dizem que, se mantida a tendência dos últimos dez anos, no máximo em duas décadas, as mulheres se igualarão aos homens, em corridas tipo maratona.

Lado a lado, com esses super homens e super mulheres estão milhares de corredores comuns, de todas as raças, tipos e idade (o mais velho com 78 anos e o mais novo com 13 anos). Sabe por quê? Aí está o motivo da crescente popularidade de maratonas. Dezesseis mil serão vencedores.

Cada um conhece, ouviu falar ou imagina, as dificuldades que terá para completá-la. Durante a prova, eles terão momentos de euforia, de desânimo, sentirão sede e fome, todos os seus músculos lhe serão apresentados individualmente; eles sabem que nada lhes significará as passagens de..... 10.000, 20.000 ou 30.000 metros. Quando atingirem a marca dos 35.000 metros, aí estará realmente começando a corrida.

Nesse exato momento, você saberá se está bem, se a sua reserva de glicogênio é boa, se você é um "bravo corredor". Ou um "rato" que só pensa em parar e sentar no meio fio. Entendeu? São dezesseis mil vencedores. Tanto é verdade, que serão premiados com 16.000 medalhas.

Às 10:40h em ponto, com um estrondoso tiro de canhão, ao som do terno musical de "Carruagens de Fogo", tem início a prova. Seis pontes lhe separam da linha de chegada. Você vai conhecer uma boa parte da grande cidade a pé!

Você será aplaudido, incentivado por todo o BROOKLIN, QUEENS, BRONX, MANHATTAN e CENTRAL PARK.

Ao seu lado correrão o "garçon" inglês, impecavelmente vestido, equilibrando, sobre a bandeja, uma garrafa e um copo.

Um "gaiato" vestido de freira (corremos juntos uns 20 Km), um negrão com um imenso "cocar" de pele-vermelha (quando entrou no Harlem, o bairro quase veio abaixo em aplausos). GAY'S com corpetes de lantejolas cor de rosa e peruca da mesma cor (cheguei praticamente junto com um deles).

Quando você cruzar a linha de chegada, ao som de um orquestra tocando "Celebration", e a multidão cantando, você também será um vencedor.

A jovem que lhe coloca a medalha diz-lhe gentilmente:

— Obrigado por ter vindo.

Ainda na concentração, notei uma jovem paraplégica das duas pernas, caminhando com dificuldade, apoiada em duas pequenas muletas de mão. O noticiário à noite na TV, mostrou sua façanha. Mostrou sua valentia, sua força de vontade pelas ruas de Nova York. Mostrou sua chegada (os fiscais aguardavam-na no final da tarde fria).

O repórter com voz meio diferente (devia ser o frio que fazia) perguntou-lhe o que tinha achado da corrida. E ela, com um sorriso muito bonito: — "Foi lindo!"

E foi mesmo.

No final:

HOMENS

- | | |
|--------------------|---------|
| 1) ALBERTO SALAZAR | 2:09:29 |
| 2) Rodolfo Gomes | 2:09:33 |
| 3) Schiesinger D | 2:11:54 |

MULHERES

- | | |
|----------------|---------|
| 1) GRETE WALTZ | 2:27:14 |
| 2) Brown. J | 2:28:33 |
| 3) Teske. C | 2:31:53 |

CEL TROMPOWSKY

CLUBE DE AERONÁUTICA ANO ZERO

Falar do ano zero de uma instituição que já se aproxima da quarta década de existência, pode parecer ironia ou, quando muito, contra-senso. Pode-se pensar também em nostalgia. Na verdade, não se trata de uma coisa, nem outra; muito menos a outra.

O ano de 1982 foi um período tão feliz e pleno de realizações para a Diretoria eleita no exercício passado que poderíamos dizer, sem medo de errar, que está inaugurada uma nova fase. Evidente que ANO ZERO possui o significado de homenagem a tantas outras diretorias que passaram, imbuídas do mesmo espírito de servir, e esgotaram todas as possibilidades de uma época. Esses homens possibilitaram o grande salto. Por terem cumprido aquilo a que se propuseram é que restou à atual administração, tão bem capitaneada pelo Exmo Sr Ten Brig do Ar Waldir de Vasconcelos, inaugurar uma nova fase.

Com fidelidade às tradições legadas pelas gestões antecessoras, a atual administração ofereceu aos associados, dentre tantos eventos sociais, o Baile do Aviador numa noite das mais concorridas. Presentes estiveram o Ten Brig Berenguer, o Ten Brig Moreira Lima, Maj Brig Carvalho, Maj Brig Bretanha, Brig Martinho, entre muitas autoridades, além dos presidentes do Clube Naval, Almirante de Esquadra Alfredo Karam, e do Clube Militar, General Tasso Villar de Aquino. Como nota especial deve ser destacada a presença de Aspirantes do Corpo Feminino da Aeronáutica.

As demais programações sociais do ano, a começar pelo Carnaval na Espanha, com bailes para adultos e também infantis, contaram com a presença maciça dos associados. Os jantares de fim de mês já foram incorporados à tradição, superando as ex-

pectativas em face do prestígio que lhe conferem os sócios. Sucederam-se eventos como a Noite dos Magníficos; a apresentação do conjunto Cry Babies e o cantor Agnaldo Timóteo; Quarteto em Cy e o conjunto show de Sérgio Norberto; Sabatha e Emílio Santiago; o excepcional trombonista Raul de Barros e a não menos, Zezé Mota; Pery Ribeiro e finalmente Silvío César.

O ano de 1982 em termos de COOPCAR, caracterizou-se pela mudança da sistemática de funcionamento para os novos grupos formados. Atendendo aos anseios dos consorciados, implantou-se a sistemática de lances em cotas e adiantamento de cotas, que permitem ao consorciado integralizar e adiantar da última para a primeira tantas mensalidades quantas corresponderem ao lance ou ao adiantamento. Estas medidas beneficiam aos consorciados, permitindo-lhes, a qualquer tempo, agilizar o término da sua participação no grupo.

Ainda no corrente ano o Departamento Cooperativo, em convênio com o Departamento Beneficente, instituiu o seguro do saldo devedor, para os consorciados dos grupos novos e antigos que vierem a falecer e já tenham retirado o bem.

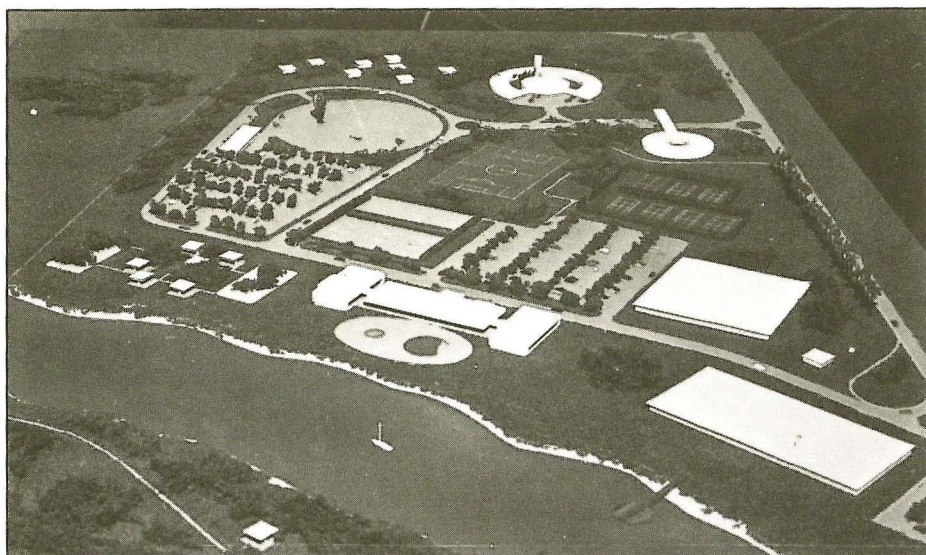
Calcados nas sistemáticas acima foram iniciados dois grupos de carros, dois grupos de TV e um grupo de Vídeo-Cassete.

A COOPCAR prestou conta, através de balancete, aos consorciados dos grupos que encerraram suas atividades no presente exercício, mostrando a situação credora ou devedora de cada um.

Com a compra de uma mini-processadora conseguiu a COOPCAR um maior controle, uma melhor apresentação e acesso a um maior número de dados que permitem, tanto aos consorciados quanto à administração, uma visualização mais imediata de sua posição.

Entre outras atividades, foi criado o Quadro de Funcionários do Clube, especificando Funções e Salários; foram procedidos trabalhos de envernizamento, à base de Poliuretano, nos Salões das Sedes Desportiva e Social; foi realizada uma campanha de economia de luz, força e água, resultando sensível diminuição de despesas; realizadas obras de recuperação das cozinhas e copas que atendem os Restaurantes do 2º andar e 2º Mezanino da Sede Social; adquirido novo fardamento para os funcionários do Clube que trabalham em atividades não Ad-

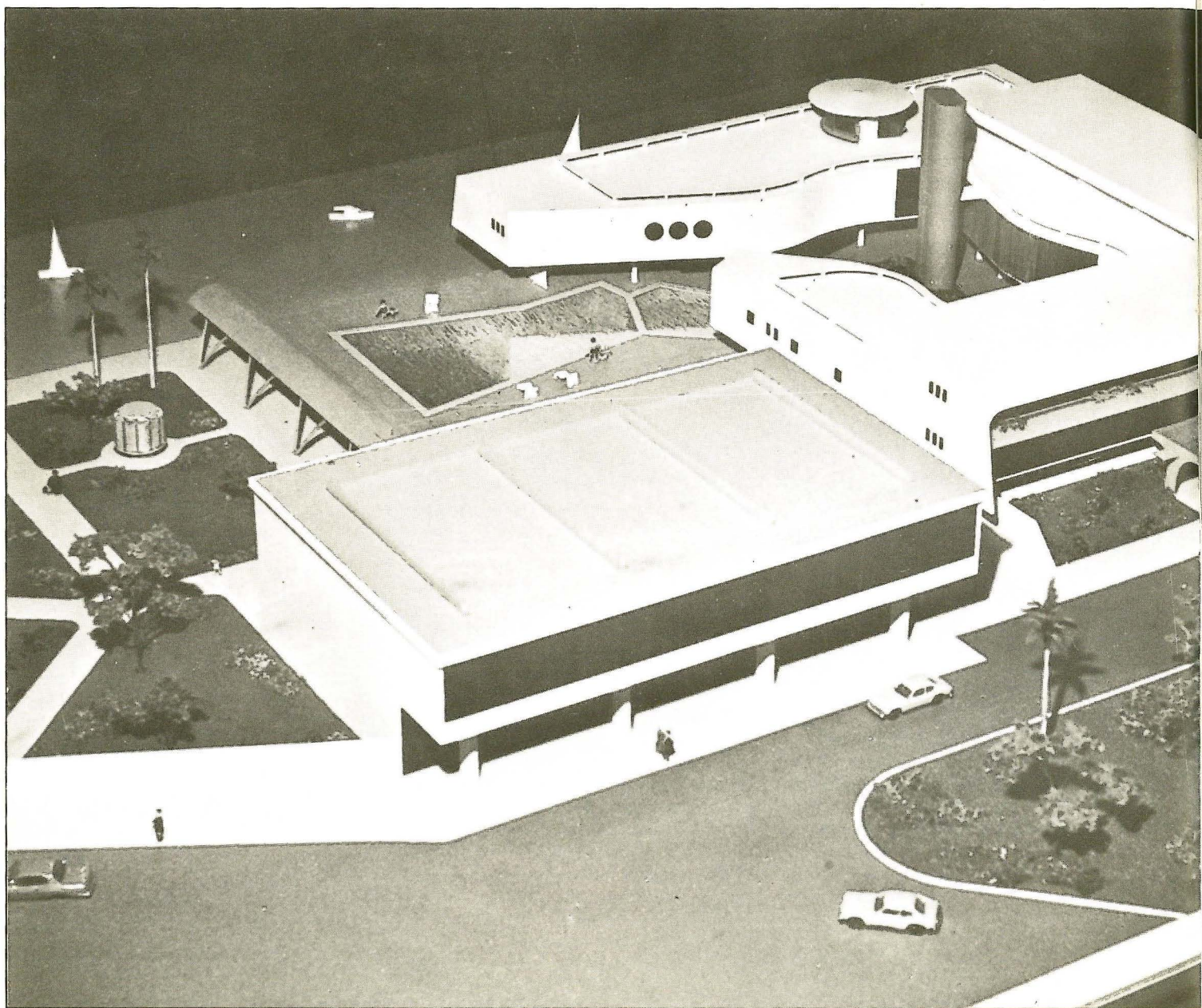




Maquete da Sede Campestre c/piscina e hangar p/barcos.



Outro ângulo da Sede Campestre com o Hotel e pista de ultra-leves.



Maquete da nova Sede Social c/a Estação de Hidros.



Baile de aniversário do Clube de Aeronáutica

AGORA O SÓCIO DO CLUBE VAI TER MAIS OPÇÕES

ministrativas; realizado trabalho junto ao Quadro Social, no sentido de estimular o hábito de portar e apresentar a Carteira de Sócio, quando solicitado; estabelecido novo controle de entrada de convidados de sócios nas dependências do Clube; realizado trabalho junto aos companheiros da FAB, em todo o Brasil, no sentido de estimular seu ingresso no Quadro Social, resultando um aumento de 189 sócios no corrente ano; encetada campanha junto aos sócios usuários da garagem 5G, no sentido de evitarem o seu uso em caráter privativo, (o dia inteiro) considerando a sua natureza de rotatividade, justamente para que todos dela se beneficiem; elaborados novos contratos de exploração dos Restaurantes da Sede Social (Cozinha Real Francesa) e da Sede Desportiva; reativado o Boletim Bimestral do Clube, em moldes simples, com o objetivo de manter os associados a par de tudo que ocorre no Clube; proposto ao Condomínio do Edifício Clube de Aeronáutica a mudança de sua denominação para Edifí-

cio Santos Dumont, tendo em vista os inconvenientes que a atual denominação vem causando ao Clube; realizados estudos e elaboração de um Anteprojeto de Estatuto do Clube com modificações que se tornarem indispensáveis.

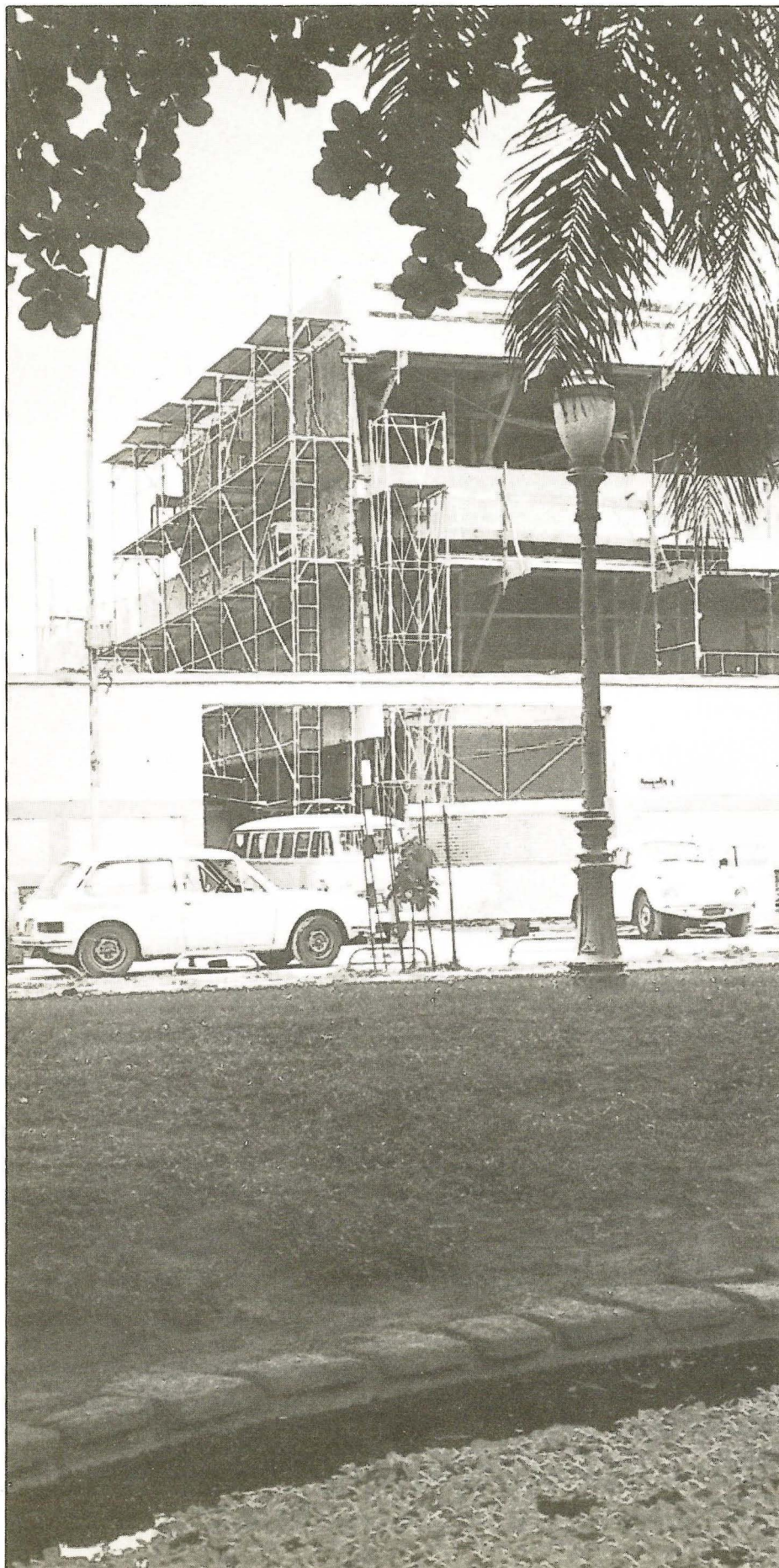
No setor beneficente, foi reajustado o auxílio família em cem por cento, bem como os empréstimos a juros de apenas 36%. Foram atendidas onze famílias de sócios falecidos e o número de inscritos no Departamento está próximo dos mil e quinhentos.

Na CHICAER, alguns problemas que se arrastavam tiveram o seu final feliz, graças ao espírito prático e objetivo do responsável pelo setor e às novas orientações do Presidente do Clube.

Os Departamentos Jurídico e Financeiro merecem ser mencionados pela adoção de novas sistemáticas de trabalho, resultando na agilização do atendimento ao público interno e externo.

Outros tentos foram e estão sendo obtidos em prol do associado e até da memória nacional. As novíssimas instalações da Sede Desportiva estão sendo construídas com total respeito à arquitetura original e preservação dos prédios e lugares que ajudam a contar a história da aviação brasileira. Como exemplo podemos citar o tombamento, pelo patrimônio, da Estação de Hidroaviões.

O novo prédio que abrigará a futura Sede Social do Clube de Aeronáutica despiu das formas e armações construtivas já apresenta parcialmente a sua face definitiva, revelando o projeto do arquiteto Milton Ramos em toda sua plenitude.



A obra iniciada no final de agosto encontra-se em avançado estágio de desenvolvimento, tendo sido concluída totalmente a concretagem da sua estrutura, restando apenas detalhes arquitetônicos especiais concebidos em concreto aparente, como a marquise da fachada sul, o castelo d'água e o deck, cujos elementos também estão sendo executados.

Paralelamente, prosseguem em grande velocidade os serviços de fechamento em alvenaria, instalações elétricas, água, esgoto, ar condicionado central, entre outros, vislumbrando-se o cumprimento do prazo estabelecido para sua inauguração. Pode-se apreciar a maquete da construção, onde se vê o conjunto total da futura Sede Social do Clube, abrangendo o atual hotel de trânsito, a Estação de Hidros (tombada pelo Patrimônio) e o novo prédio ora sendo levantado.

De acordo com depoimento do Presidente, o Ten Brig Waldir de Vasconcelos, "agora o sócio do clube vai ter mais opções; o sócio, seja residente no Rio de Janeiro ou venha de fora, ainda não usufrui do CAER porque ainda o próprio clube não tinha muito a oferecer."

Prosseguindo suas palavras:

— Vamos levar a administração para onde funciona atualmente o Hotel de Trânsito e as áreas liberadas da Rua Santa Luzia serão arrendadas, revertendo em novos recursos para o clube. Vamos reformar o prédio do Hotel de Trânsito, preservando suas linhas arquitetônicas que são muito bonitas; é um prédio muito bonito, construído em 1922.

Em outro trecho, diz o Ten Brig Waldir:

— Na sede campestre, vamos ter um novo hotel com vinte apartamentos e mais alguns bangalôs, tudo muito simples, mas bastante funcional, onde o sócio de fora poderá passar as férias e os do Rio, os fins de semana. Esta sede, lá em Jacarepaguá, nos foi cedida pelo Exmo Sr Ministro. Aliás, deve-se ressaltar o apoio que o Ministro Délio vem dando ao clube. Ele é uma pessoa com uma preocupação social, uma preocupação muito grande com o homem.

A sede campestre terá instalações para a prática do vôo-livre e do ultraleve, além de quadras de tênis, vôlei, basquete e futebol de salão, piscina e campo de futebol. Haverá espaço para ancorar embarcações de pouco calado, na marina que ficará numa das lagoas naturais.

BRIGADEIRO

NEWTON BRAGA

O HOMEM, O MITO, O PATRONO.

Newton Braga nasceu a 7 de março de 1880, no município de Paraíba do Sul, Estado do Rio de Janeiro. Filho de João Braga Junior e de Anna Dufraayer Braga, iniciou os seus estudos no Colégio São Bento.

Sua vida militar começou em 1901 quando ingressou na Escola Preparatória e de Tática de Realengo, como aluno, concluindo o curso a 17 de março de 1903. Estudou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e na Escola Militar do Brasil.

Entre novembro de 1905 e fevereiro de 1907, cursou a Escola Militar de Realengo e a Escola de Guerra do Rio Grande do Sul, sendo, em seguida, declarado Aspirante-a-Oficial.

Em 1908, foi promovido ao posto de Segundo-Tenente, quando cursava a Escola de Artilharia e Engenharia, e ao término do qual transferido para Corumbá e, mais tarde, Manaus, tendo ainda, servido na Companhia Regional do Território do Acre, como delegado de Xapury, lá permanecendo até outubro de 1914.

No concurso para a Escola de Estado-Maior do Exército, classificou-se em 1º lugar. Em 1917, com o término do curso, que por sinal concluiu bri-

lhantemente, Newton Braga recebeu como prêmio uma viagem à Europa e a promoção ao posto de Primeiro-Tenente.

Ao regressar da viagem, cursou a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, passando, em seguida, a servir como Instrutor do 5º Batalhão do 2º Regimento de Infantaria, na Vila Militar.

Grande estudioso e já demonstrando enorme interesse pela Aviação Militar, surgiu no Exército em 1919, matriculou-se no curso de Observador da Escola de Aviação Militar. Obteve o seu "Brevet" em 1921 sendo em seguida designado Instrutor do curso de Observadores daquela Escola, recebendo a promoção do posto de Capitão. Nesse mesmo ano casou-se com Olga de Mello Braga.

No Rio Grande do Sul, onde esteve destacado entre 17 de abril de 1923 e 16 de junho de 1924, participou da organização do Grupo de Esquadrilhas de Aviação, em Santa Maria.

Transferido para São Paulo, integrou o Estado-Maior da 2ª Região Militar, tendo sido nessa ocasião convidado pelo empresário Paulista João Ribeiro de Barros, para participar do

Reide Itália — Brasil, como navegador do hidroavião "JAHU", entre os anos 1926-1927.

O empresário paulista João Ribeiro de Barros idealizou uma viagem transcontinental considerada na época como evento audacioso: "Cruzar o Atlântico Sul num voo Itália-Brasil."

Ainda em São Paulo, Ribeiro de Barros entra em contato com o representante da Fábrica "Savoia Marchetti", que lhe oferece o hidroavião "Savoia Marchetti" S-55, o mesmo usado pelo Conde Casagrande na tentativa de travessia entre Itália e Argentina, que chegou a cobrir 1/3 do percurso traçado, estancando, porém, em Casablanca.

Em seguida, esquematiza três sugestões a serem oferecidas à Fábrica do hidroavião "Savoia Marchetti" S-55 com intuito de adaptá-lo às necessidades de um voo transoceânico.

Começa a procura de um observador para estudos da rota do reide intercontinental, sendo-lhe indicado para a missão o Capitão Newton Braga.

Simultaneamente, o observador Newton Braga reúne mapas, estuda e traça rotas e adquire cartas marítimas



As usual
a copy
off of
1943
K



Seu avião "Fleet" e sua "Baratinha Ford" eram, carinhosamente, motivos de brincadeiras por parte dos companheiros do 1.º Regimento de Aviação. A propósito, aqui uma caricatura assinada pelo 1.º Ten Fortunato Câmara de Oliveira, datada de 1935.

do "Weather Bureau" americano para os meses de outubro e novembro, ocasião em que se tencionava realizar a viagem.

Ribeiro de Barros solicita a presença de Newton Braga urgente na Itália. Este, ao chegar à Itália, reúne-se ao grupo, tomando conhecimento da morosidade dos trabalhos de adaptação do hidro, que se realizavam em Sexto Calende.

Na primeira prova, ao amerissar num lago após 15 minutos de vôo, o hidroavião começou a encher-se de água, ficando comprovado o mau estado dos flutuadores.

A 18 de outubro de 1926, finalmente, deu-se o início do reide, partindo o hidroavião "JAHU" de Gênova rumo à Gibraltar, comboiado por uma torpedeira.

Após o sucesso do Reide, retornou as suas atividades na Escola de Aviação Militar.

Em 1928, foi promovido ao posto de Major, realizando o curso de Aperfeiçoamento de Aviação.

Em 10 de abril de 1930 foi promovido ao posto de Tenente-Coronel e nomeado Chefe de Divisão da Diretoria de Aviação, função esta que deixou a fim de realizar o curso de Revisão da Escola de Estado-Maior.

Promovido ao posto de Coronel, em maio de 1931, Newton Braga seguiu para a Europa, em atenção a um convite feito pelo Governo Italiano. Com o seu retorno ao Brasil, foi nomeado Comandante do 1.º Regimento

de Aviação, em cujo comando esteve até 1935.

Em 25 de fevereiro de 1938, atingiu o posto de General-de-Brigada, e, após uma carreira militar notável, durante a qual dedicou-se aos seus estudos e à Aviação, transferiu-se para Reserva naquele mesmo ano.

Newton Braga formou-se Observador Aéreo, já como Capitão, na turma de 1921, (1ª turma formada no Brasil) tendo por colegas figuras pioneiras como Eduardo Gomes, o grande patrono do Correio Aéreo Nacional, Lysias Rodrigues — um dos primeiros a defender publicamente a criação do Ministério da Aeronáutica e pioneiro do CAN — entre outros.

Estudioso dos assuntos relativos à aviação, constituiu-se num intelectual de nobre estirpe, sendo por todos respeitado. Personalidade das mais magnânimas, sempre soube tratar os subordinados com bondade, o que fez dele um ídolo.

Newton Braga era proprietário de um carro esporte, conversível, uma baratinha (que também fez parte da marca registrada de sua personalidade) tratada com desvelo especial, como se fosse uma criança. E como uma criança mimada, o automóvel também reagia, ora funcionando, ora cheio de caprichos. Newton não se aborrecia (parece mesmo que nada conseguia tirá-lo do sério) e sorria o seu sorriso gutural, a sua voz de "baixo" de ópera. Muito elegante, sempre muito alinhado, alto, simpático, tinha, porém,

um apego às coisas antigas e não se importava de ser flagrado usando, na década de quarenta, um casaco (bem conservado) que usara no tempo da travessia do Jaú.

Em 1941, com a Criação do Ministério da Aeronáutica, passou para o Quadro de Oficiais Aviadores da Reserva, no posto de Brigadeiro-do-Ar.

A 6 de julho de 1942, um fato triste marcaria profundamente a vida do veterano aviador. A morte do Cadete Newton de Melo Braga, seu único filho, ocorrida por ocasião de uma instrução aérea na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos.

A 16 de agosto de 1959, Newton Braga faleceu na cidade do Rio de Janeiro, legando seu nome à História da Aviação Militar Brasileira.

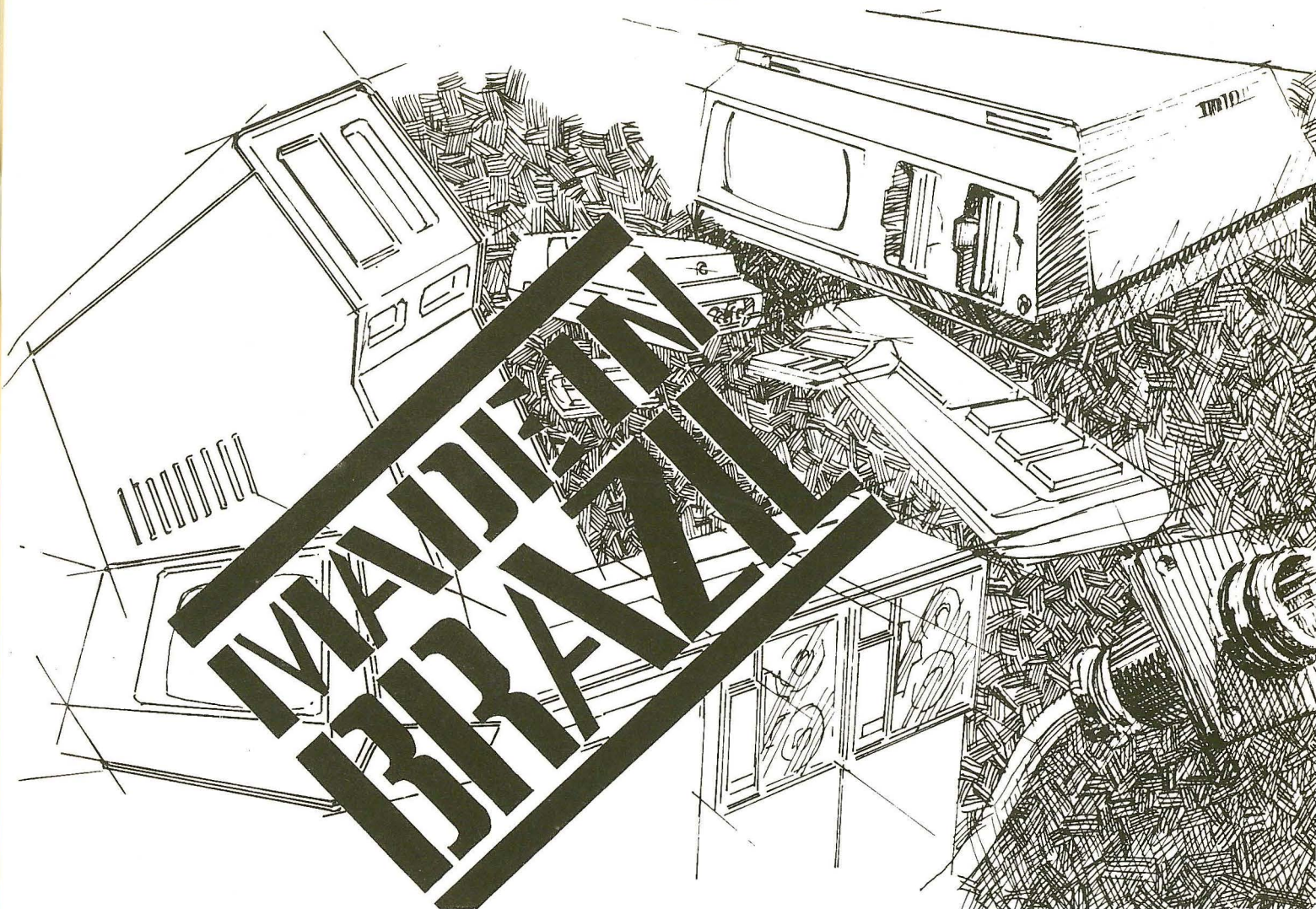
Ninguém melhor do que ele para ter o nome na fachada de uma escola do Ministério da Aeronáutica: observador aéreo, desde a primeira hora, navegador, aviador, carismático e intelectual.

A idéia de criação de uma escola para filhos de funcionários civis e militares da Aeronáutica tomou corpo em 1957, a partir dos entendimentos havidos entre os então Capitães Max Alvim, Murillo Wanderley e o Sargento Aguinaldo.

Os primeiros passos conduziam a escolha para o Ginásio Capitão Lemos Cunha, localizado em área jurisdicionada à Prefeitura de Aeronáutica do Galeão. Este educandário, vinculado à Companhia Nacional de Ginásios Gratuitos, foi inclusive reparado com recursos conseguidos dentro do próprio Ministério da Aeronáutica. Posteriormente o Comandante do COMTA, na ocasião também Comandante da Guarnição, Brig Anísio Botelho, verificou que só os dependentes dos militares e civis do Galeão superlotariam as cinco salas de aula que o Ginásio iria ter. Determinou, então, que fosse comunicado, pelo Professor Murillo Wanderley ao Ministro Álvaro Dias, presidente da Campanha, que o Ginásio não poderia atender pessoas estranhas à guarnição. Não aceitando tais condições, a campanha gera um pequeno impasse que vai ser solucionado em março de 1960 quando o Brig Anísio Botelho tem despacho favorável do MEC para inspeção no Ginásio Brigadeiro Newton Braga.

O início das aulas foi marcado para 04 de abril do mesmo ano. O professor e Capitão Murillo Wanderley fora já designado primeiro diretor do estabelecimento.

A Marca da Tecnologia Brasileira



Com menos de oito anos de vida e já com 8000 equipamentos instalados, a COBRA - Computadores e Sistemas Brasileiros S.A. converteu-se na primeira indústria da América Latina que desenvolve, fabrica e comercializa computadores a partir de tecnologia própria. Detendo 55% do mercado nacional de minicomputadores e assegurando índices de nacionalização de 85% em todos os seus equipamentos, a COBRA proporciona importante economia de divisas ao país e representa a *pedra angular da política brasileira de informática.*

Cobra Computadores e Sistemas Brasileiros S/A

Rio: (021) 205.4494; Brasília: (061) 226.5698; Belo Horizonte: (031) 225.4955; Salvador: (071) 241.5355; Recife: (081) 222.0311; Fortaleza: (085) 224.3255; São Paulo: (011) 826.3678; Curitiba: (041) 234.0295; Florianópolis: (048) 222.0588; Porto Alegre: (051) 232.7111.





A obra de adaptação do prédio ocorreu em tempo recorde, em instalações pertencentes à Base Aérea do Galeão. O educandário ficou jurisdicionado à Prefeitura de Aeronáutica.

Nesse início de atividades deve ser lembrada a contribuição decisiva do Cel Sabrosa, diretor do DARJ, Cel Hélio da Silveira, Comandante da Base, Cel Médico Castelo Branco, Ten Cel Cavalcante, do PECVM, Maj Monte da Fábrica do Galeão, Cap Freitas, Diretor da Fazenda do Galeão, Cap Taveira do DMB, Ten Cel Cesar Brandão, Prefeito Militar do Galeão, o Cap Wanderley (Diretor do Ginásio), além do Ten Cel Quintana, Suboficial Redon e Civil Barcelos, sem o que o objetivo não seria colimado.

O educandário nasceu sob o espírito de determinação do próprio patrono e como tal estava fadado a crescer e perpetuar a importância de sua participação no seio da Aeronáutica.

Hoje, contando com mais de dois mil e quinhentos alunos, em três turnos, sob o regime de externato, atende prioritariamente aos filhos de funcionários civis e militares do Ministério da Aeronáutica, bem como das empresas como ARSA e TASA, destinando suas vagas, porventura não preenchidas, aos funcionários de outros ministérios e à população não vinculada ao serviço público.

Conta atualmente com selecionado corpo docente que, somado ao pessoal da administração, vai além de duzentos profissionais.

O cargo de diretor é exercido pelo Professor Roberto da Silva Freitas, admitido no Colégio em 1967, lecionando língua Inglesa, ainda na administração do Prof. Murillo Wanderley. Em março de 1973, assumiu a Coordenação de Inglês, sendo diretor o Prof. Sergio

Mesquita. Em 1975, assumiu o cargo de Diretor Pedagógico, sob a direção geral do Cel Ivan Sampaio Monteiro e, por decreto datado de 27/09/77, passou a integrar o Quadro Docente do Magistério da Aeronáutica. Assumiu o cargo de Diretor Geral, em 1978. Aposentado, após 25 de constante dedicação ao magistério, foi indicado pelo Ten Brig do Ar Becker para continuar na direção do CBNB, indicação essa referendada pelo Exmo Sr Ministro da Aeronáutica, Ten Brig do Ar Délio Jardim de Mattos, publicada em DO da União em 20 de dezembro de 1979.

A estrutura administrativa do CBNB comporta, além da Direção, a Secretaria, Tesouraria, Corpo Docente e Orientação Educacional.

Deve-se mencionar os trabalhos de orientação vocacional desenvolvidos pelo SOPPE (Serviço de Orientação Psicopedagógica e Educacional), culminados com uma Semana de Informação Profissional e a Feira da Cultura. Tais eventos envolvem toda a comunidade (pais, outros estabelecimentos de ensino, empresas, etc) em atividades culturais de grande significado, junto com os Corpos Docente e Discente, além do SOPPE. Neste ano foi desenvolvido o Projeto ARABUTÃ, que apresentou, em termos cênicos, a evolução econômica, política e social do Brasil, através de Ciclos Econômicos, mostrando o desenvolvimento dos costumes e do pensamento de cada época, buscando uma ligação da experiência com a conjuntura do Brasil atual. Foi definido pelos próprios alunos como "fruto do esforço de cada um, no sentido de realizar um trabalho que represente as raízes e a História do povo brasileiro."

Destaque também merece o trabalho realizado pelo setor de saúde, pro-

vendo atendimento dentário a todos os alunos.

O CBNB também possui Laboratório que atende a todos os campos de conhecimentos a nível de primeiro e segundo graus, sendo sua técnica um cadeira obrigatória e avaliada em todas as séries.

No setor de cultura física, o CBNB segue a filosofia da mente sã em corpo sã, raramente perdendo as competições esportivas para outros educandários. A sala da direção, plena de troféus, bem atesta o cuidado do colégio nesse sentido. Por outro lado, o auxílio que se vem recebendo de outros órgãos, como a ARSA, possibilitará uma considerável expansão no setor.

Embora se deva sempre reconhecer que toda tarefa só é passível de realização pelo esforço de todos, uma figura merece especial destaque, quando se fala a respeito do CBNB na atualidade, por sua dedicação e pelo muito carinho e respeito que os alunos lhe devotam: Professora Iracema Oliveira Netto de Souza. Pessoa de relacionamento cordial; muito querida dentro e fora do âmbito escolar; dotada de espírito dinâmico, iniciou suas atividades no CBNB, em 1960, lecionando no Curso de Admissão; foi, posteriormente, Coordenadora de Turno e atualmente responde pelo setor de Relações Públicas, além de exercer o cargo de Assistente da Direção; lidera o Círculo de Pais e Mestres, onde realiza o seu alto potencial de altruísmo e organização.

O Supervisor do colégio é o Exmo Sr Brig Int Tydio Ramos Figueiredo, que assumiu suas funções em junho de 1978, interrompendo para dirigir o DARJ e retornando em 1981. Homem voltado para o campo educacional, tem conseguido dotar o CBNB de material didático compatível com sua expressão e importância. Responsável também pelas obras de reforma e ampliação das instalações, deve-se ao seu espírito dinâmico e organizador, além do seu excelente trânsito junto às demais autoridades, lealdade e franqueza, muito do que hoje representa o colégio para a comunidade, constituindo-se no educandário de maior procura em toda a Ilha do Governador.

Revista Aeronáutica agradece ao Diretor do Museu Aeroespacial, Maj RR João Maria Monteiro, por ter cedido as ilustrações e efetuado grande parte da pesquisa desta reportagem.

Fatos



No mercado de prestação de serviços, um dos segmentos que mais cresce é o de refeições-convenção. A cada dia, é maior o número de empresas que se beneficiam do direito, garantido por lei, de abater em dobro, do imposto de renda, os gastos com alimentação de seus funcionários.

O caminho mais prático e eficiente de usufruir do benefício é o cupon-refeições, hoje largamente difundido, pelas facilidades que oferece e pela economia de investimentos que propicia.

Uma das empresas que mais tem crescido no ramo é Brazilian Food. De capital totalmente nacional, tem fechado contratos com grandes empresas, principalmente no ramo aeronáutico, através da rede nacional de restaurantes que oferece. Entre as empresas que recentemente assinaram contrato com a Brazilian Food destacam-se a Transbrasil S.A. — Linhas Aéreas.

Dez Boeing 767 já foram entregues a quatro companhias aéreas norte-americanas. No dia 4 de novembro, a American Airlines recebeu o primeiro 767 da série de 30 por ela encomendados.

As outras empresas que receberam Boeings 767 são: Air Canada, que recebeu seu primeiro Boeing 767 em 30 de outubro; a Delta Airlines, com dois 767 já recebidos e a United Airlines, que possui agora seis Boeing 767.

A próxima empresa a receber o Boeing 767 é a Trans World Airlines, que tem um total de 10 aviões encomendados.

A Transbrasil, que encomendou três Boeing 767, deverá receber seus aviões em maio de 1983.

de 920 km/h. Opera em pistas com 2.200 metros para decolagem e 1.800 metros para pouso. O peso máximo de decolagem é de 165 toneladas. Suas turbinas são do tipo CF6-50C2, fabricadas pela General Electric, e desenvolvem uma potência de 52.500 libras, cada uma. O Airbus tem 53,61 metros de comprimento; 44,83 metros de envergadura e 16,53 metros de altura. A fuselagem tem um diâmetro de 5,64 metros. A cabine de passageiros tem 39,15 metros de comprimento; 5,35 de largura e 2,54 de altura.

Dentro de alguns meses, a Fokker começará a fabricação de dobradiças de fibra de carvão e portas de carenagem para os Airbus A310. Atualmente



A VARIG acaba de receber mais um Airbus. É o quarto avião desse modelo a integrar a frota da Varig e da Cruzeiro, e que a partir de primeiro de agosto passam a operar também nas linhas da empresa dentro do Brasil. O Airbus tem capacidade para transportar mais de 250 passageiros, mas na VARIG, para maior conforto, sua configuração é de 234 lugares, sendo 24 na primeira classe e 210 na econômica.

O Airbus tem autonomia de 5.700 kms e velocidade de cruzeiro de mais

são produzidos 57 conjuntos por ano. Em um estágio seguinte, portas semelhantes serão fabricadas para o A300-600 — uma versão aperfeiçoada do Airbus A300.

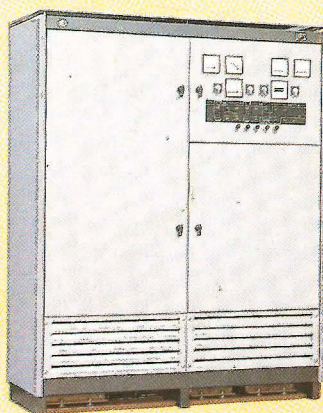
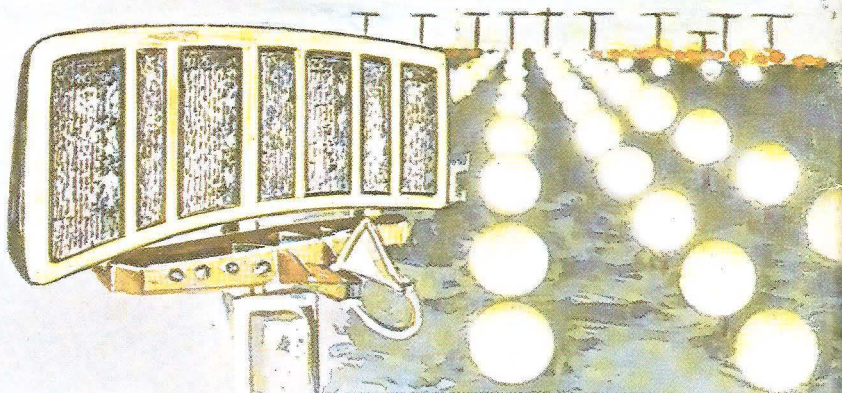
Também está planejada a produção de dez lemes de carvão para o Fokker F-28 Fellowship. Estes lemes serão submetidos a prolongados vôos de teste. Acredita-se que a fábrica de Hoogeveen terá o encargo de produzir para a Divisão Especial da Fokker.

NIFE:

presença de força na terra, garantindo a segurança de nosso espaço aéreo.

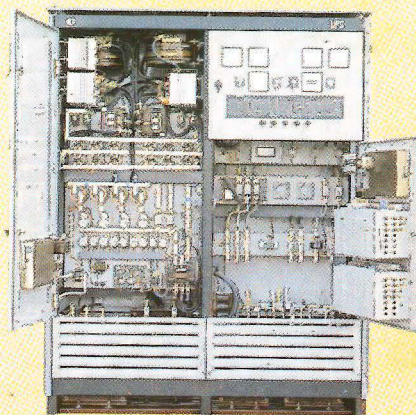
Para sistemas de radares, telecomunicações, controle de tráfego aéreo, iluminação de emergência em aeroportos, rastreamento de satélites, computadores e outras áreas da aeronáutica, onde o abastecimento ininterrupto de energia é de vital importância, a NIFE desenvolve, fabrica e instala diversas opções de sistemas de energia de apoio e emergência.

Sistemas de fornecimento de energia que garantem alta confiabilidade e segurança.

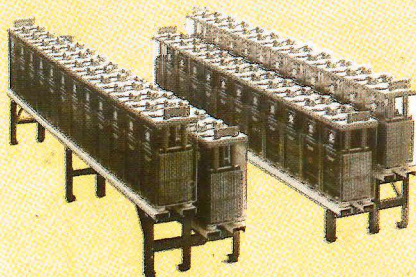


Sistemas "no-break" para o abastecimento de energia ininterrupta em corrente alternada.

Os sistemas "no-break" NIFE são apresentados em várias configurações para atender especificamente a cada aplicação.



Além de executar projetos que melhor atendam às necessidades técnico-econômicas de cada caso - dos estudos preliminares até a instalação final e testes de seus equipamentos - e oferecer serviços de manutenção e assistência técnica, a NIFE está apta, também, a gerenciar o fornecimento, instalação e testes de outros equipamentos e materiais complementares aos sistemas de apoio e emergência.



Baterias alcalinas, em vasos transparentes e com fitas de dupla perfuração, proporcionam descargas de alta intensidade de corrente, baixa resistência interna e ausência de falhas.

SAB NIFE

NIFE Brasil Sistemas Elétricos Ltda.

Av. Pires do Rio, 4001 - Itaquera - Tel.: (011) 205-7033
Telex: (011) 25564 - Cx. Postal 43.243 - End. Telegr.: NIFECAD
CEP 08200 - São Paulo - SP.