

AERONÁUTICA

NS 173 - 1989



AMX: maior poderio aéreo.



A partir de 1989 a Embraer estará entregando à Força Aérea Brasileira o AMX, um caça-bombardeiro de ataque à superfície e reconhecimento aéreo.

Resultado de um programa binacional, a Embraer

e as empresas italianas Aeritalia e Aermacchi desenvolveram um avião com grande poder de fogo e dotado de um eficiente sistema de navegação e ataque, que assegura grande precisão de pontaria.

Sua grande capacidade de penetração é decorrente de eficientes equipamentos de contramedidas eletrônicas, que dificultam sua detecção pelos radares inimigos. A duplicação de sistemas vitais garante sua

sobrevivência em ambientes hostis e seu retorno à base em segurança.

Essas qualidades, aliadas à grande autonomia de voo, dão nova dimensão ao poderio aéreo brasileiro.

AMX
INTERNATIONAL

página UM

Él umá vez um sonhador de sonhos impossíveis. Iméglnem que ele antevia o momento em que hmsileiros teríem algo mais do que bananas a oferecer no comércio internacional. Alguma coisa lll,ls dignmos, convincente. Aviões, por exemplo.

Mils, corno? Ele queria começar pelo começo. Nossos liomclls da aviação não mais,iriam estudar "r 10:1str,rngeiro". Teríamos nossa própria "Universidiide ele Projetos; os gringos é que viriam ao Brasil llllllstr,r conilP-cimentos de engenharia ao povo "cllc;ir,lcl1,1" lq1le, éllgum dié, deixaria de sê-lo).

Norne do "louco". Casimiro Montenegro Filho. Coll t,ns-estilpiltf,Irclias idéias, é claro que, duranll, iilgLjm tenipo, pregou no deserto, bateu na mes-lll, tecl,l, mldholl em ferro frio, etc. Angustiado, implociil: "E preciso formar massa crítica!"

Até (Jlle explodiu. Corivocou meia dúzia de comp;mleiros (todos "loucos") e deixou o velho corredor do éleroporto Santos Dumont. Juntos, cons-lll,;lln llm bmr,icação do fim de uma trilha, no Vale de São José dos Campos. (A cena era perfeita, po-d-l virar filme...) E loucura por loucura, o barracão foi b,HiZiido com o pomposo nome de Instituto Tecnolóico de Aerolláutica IITAI. Estávamos nos llllOS 40.

1968. Alguns ex alullos do ITA, que aprenderam a cfoselivolver "sonhos", decidiram lançar as ba-S(S cilqLJela que um alio depois, viria a ser a Emprns,, Bmsileirn de Aeroriáutica - EMBRAER. E, desde então, é proibido parar. Veio o Bandeirante, o Xi11;Ju, o Tucano, o Brélsília, o EMB-123. Todo dia t, di, de vodl mais alto, transpondo as barreiras que se opõem á sua arte. As vezes, a "grana" acaba, existem as leis de proteção do mercado, cornpetições, retaliações...

E daí? Eles têm o sorlhol

Dos barracões erguidos no vale 'do paraíba ao estande montado no salão de Le Bourget. São 20 ,mos de trabalho duro, pelo qual se foriou a "grif-fe" Errlbrael: Garra, criatividade, trabalho feito com amor.

Assim, em Junho passado, quando 34 países de diferentes partes do mundo acorreram à mais importante Feira Internacional de Aviação - a já citada Le Bourget - , o Brasil também estava lá. Mas, corno viram os senhores, dessa vez ninguém perguntou se tínhamos bananas.

A Força Aérea Francesa quis mais 60 tucanos. A empresa norte-americana Comair confirmou a compra de um total de 80aparelhos Brasília. O Turbo-hélice EMB 123 (Embraer-Fama) conquistou 122 opções de compra. Ea Embraer aproveitou os bons ventos para avisar que, em 1992, põe no ar o primeiro Jato comercial brasileiro: O EMB 145, evolução do Brasília, com capacidade para 45 passageiros.

O show não terminou aí. Outro fruto dos sonhos iteanos - a Avibrás - anunciou, em Le Bouget, que irá ofertar ao mundo aeroespacial seu projeto de redes de comunicação por satélite, com a criação da international communication satellite (INSCOM), em conjunto com a China.

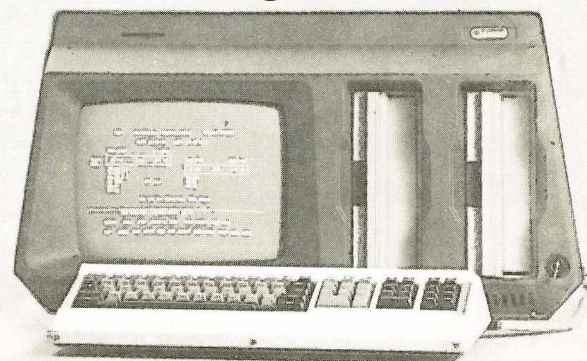
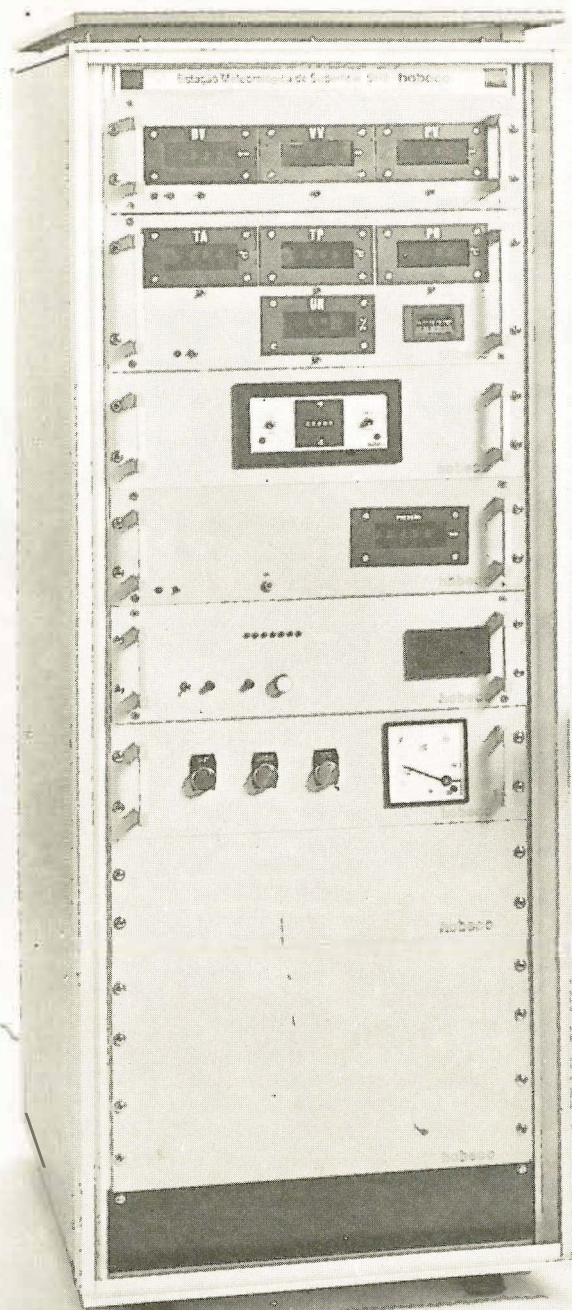
Pois é. Há quatro décadas passadas, esses brasileiros proletistas de aviões - Brasileiros assim, de corpo e alma, desses que estão em falta - perceberam que sem sonho não há realidade, e deram a grande largada para o presente. Perceberam, também, que o Brasil tem futuro, sim senhor, e que riosso povo quer e gosta de trabalhar. Mais que aprender a lição que nos legaram, há que se perguntar o que estamos plantando para os próximos 40 anos.

Hoje, enquanto vivemos a expectativa de mudanças, deveríamos, todos nós, voltar nossos olhos ao exemplo desses homens, e tentar oferecer ao país algo mais do que nossa (às vezes, passivai esperança. Porque afinal, é graças a tal exemplo que hoje podemos responder a quem interessar possa: "Yes, nós temos ban_anas... Eaviões... e satélites..."

A Redação

HOBECO

eletrônica a serviço
da Meteorologia



ESTACÃO METEOROLÓGICA DE SUPERFÍCIE - EMS



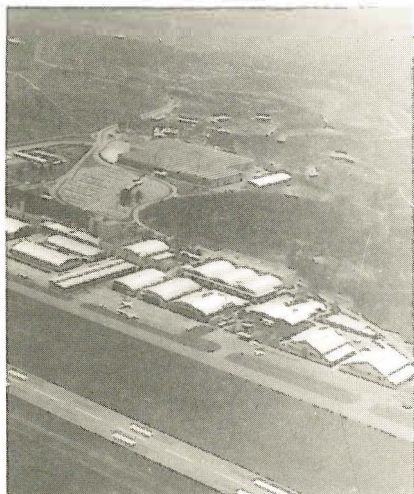
ESCRITÓRIOS EVENDAS: Rua Sacadura Cabral, 240/A - CEP'20.221 - Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (021) 1233-9177 - Telex: (21) 123292 (HOBEC BR)

casa fundada em 1932 C. G. C. 33.031.675/0001-57 - Insc. Mun. 11723600



Cmte Max Leal



Embraer 20 Anos

SUMÁRIO

PÁGINA UM

A Redação

ENTREVISTA

Revista Aeronáutica entrevista Max Leal	19
---	----

COLUNAS

Fatos Pitorescos — Sam.tho Le Brow	8
Livros - Bengo Kazavubu	8
Esporte - Suzana Leone	10
Turismo - Lia Alcazar	12
Saúde - Roberto C. da Motta Teixeira	14
Reflexões - Edições Paulinas	16
Transportes - Adam Smith	17

SEÇÕES

Cartas dos Leitores	4
Fatos e Gente	60

REPORTAGENS

Feira Le Bourget - A Redação	32
Aniversário da Esquadrilha da Fumaça - Arthur Braga	38
Aeroporto Santos Dumont - Maria Edna Arcoverde Cais	42
C-119 G - FAIRCHILD - A. Camazano	46
Quilômetros Depois - Cel César	50

ESPECIAL

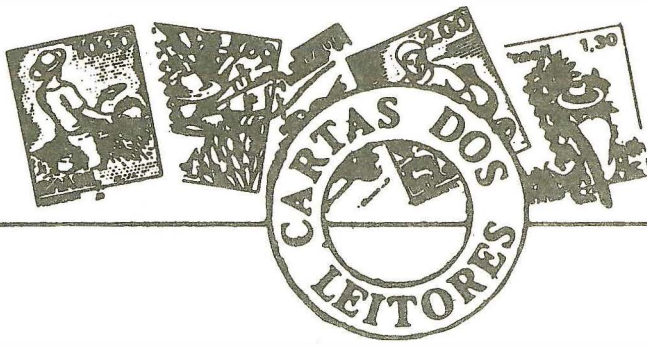
Ultraleves no CAer - Lauro Ney Menezes	26
Blimp - Maurício de Oliveira Cunha	54
Embraer - 20 Anos - Márcia Moreira	57

Capa: AMX

Nos artigos assinados, as opiniões expressas são da inteira responsabilidade dos autores, não significando, de forma alguma, posição assumida por esta Revista.

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente: Ten Brig Ar Humberto Zignago Fiuzza - 1º Vice-Presidente: Maj Brig Eng Hugo Nicodemo Guida - 2º Vice-Presidente: Brig Int Carlos Alberto Martins Cavalheiro - Diretor da Chicaer: Cel Int RR Valentino Signorelli - Assessor Especial da Presidência para assuntos desportivos: Maj Brig RR Lauro Ney Menezes - Diretor Administrativo: Cel Int RR Colmar Campe/lo Guimarães - Diretor Social: Ten Cel Int RR José Pinto Cabral - Diretor de Relações Públicas: Ten Cel Int Jorge Augusto Carneiro - Diretor Técnico-Cultural: Cel Av Osmael Fausto Suzana - Diretor de Finanças: Brig Int RR Tydio Ramos Figueiredo - Diretor de Secretaria: Cap Adm RR Guttemberg Rodrigues Pereira - Diretor da Coopcar: Ten Cel Int Martin Fernandez Martins - Diretor Jurídico: Cel Int Antonio Carlos Rodrigues Serra de Castro - Diretor Beneficente: Ten Cel Int João Evangelista Fontes - Diretor de Patrimônio: Cel Eng Anizio Cerrutti - Diretor de Facilidades: Maj Av RR Ivan ae Lanteuil - Diretor Desportivo: Ten Cel Int Wanderley Alves Santos.



Recebemos do Sr. Cícero Olímpio Araújo Almeida - Juazeiro do Norte-CE.

Gostaria de receber da Revista Aeronáutica Editora. Ficha de pedido de alguns livros que me impressionaram e o preço da Revista, se possível o mais breve.

REDAÇÃO: informamos que o preço da assinatura custa NCzS 3,60. Solicitamos que nos envie, cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica neste valor. Com relação aos livros estamos enviando catálogo contendo edições publicadas pela RA.

Recebemos do Sr. Alfredo Augusto Vieira Barros - Belém-PA

Sendo piloto privado e aficionado das atividades aeronáuticas, foi com prazer que fiz contato com a Revista Aeronáutica. Muito me agradou a qualidade dos artigos alicontidos, bem como o ótimo material gráfico. Gostaria de fazer uma assinatura anual. Portanto, solicito o obséquio de que me seja informado o valor da assinatura anual.

REDAÇÃO: Agradecemos suas palavras elogiosas e o incentivo. Esperamos melhorar cada vez mais a nossa revista. O valor atual da assinatura é de NCzS 3,60.

Agradecemos o convite feito pela "ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES SCIENCES ET TECHNIQUES DE L'ENVIRONNEMENT (ASTET)" para participar de Simpósio, de patrocínio do Engenheiro Geral Cance, Delegado para assuntos de padronização do Ministério da IJeta.

Recebemos da AVIBRAS:

A AVIBRAS, empresa pioneira no Brasil no campo aeroespacial, sente-se orgulhosa em ter desenvolvido e produzido as antenas que permitiram a integração de todo o Brasil com o mundo, através da comunicação via satélite. O Ministério das Comunicações, através da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, honrou-nos com selo comemorativo da nossa antena ANSAT-10, e queremos compartilhar essa alegria.

Atenciosamente
A DIRETORIA

Recebemos da Universidade Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Guaratinguetá

Venho à presença de V.Sa, acusar e agradecer a doação da publicação "REVISTA AERONÁUTICA" à Biblioteca desta Faculdade de Engenharia. Solicito a gentileza de continuar enviando novos fascículos, para que os leitores possam desfrutar sempre da coleção completa. Aproveito a oportunidade, para externar protestos da mais alta consideração.

Atenciosamente

Recebemos do Aeroclube de Barbacena, convite para participarmos da festividade de seu 49.º aniversário em sua Sede no Aeroporto de Barbacena.

REDAÇÃO: Parabéns ao Aeroclube de Barbacena.

Recebemos do Sr. Oscar Fraga - Juvenê-Curitiba-Paraná

Inicialmente desejo esclarecer que só agora tive o contato com essa ótima REVISTA AERONÁUTICA. Confesso sinceramente que gostei muito. Junto a esta carta, estou remetendo várias fotos de negativos de aviões antigos. O material que estou remetendo não é um empréstimo, e sim uma doação, espero que seja de algum valor. Aguarde para breve o envio de doações de mais alguns negativos. Em tempo: Sou um Jovem de 60 anos, que viveu a época de ouro da Aviação Brasileira.

Cordialmente,

Recebemos do Aero Clube do Espírito Santo

E com imensa satisfação que levamos ao conhecimento desta conceituada Revista, a comemoração do Cinquentenário do Aero Clube do Espírito Santo, numa festa que contou com a participação da Esquadilha da Fumaça, e com as acrobacias do Cel. Braga e do Brig. Magalhães Motta, além de SAITOS de pxim plocistas e vôos de ultralcs, ves

Informamos ainda que durante o nosso 50.º ano de existência formamos 15 pilotos privados, 06 pilotos comerciais e qualificamos 05 pilotos ao vôo IFR.

Orgulhosos deste trabalho e com o objetivo de prestarmos sempre bons serviços à Aviação Civil Brasileira e que gostaríamos de ver publicadas estas informações em um exemplar de (Revista Aeronáutica).

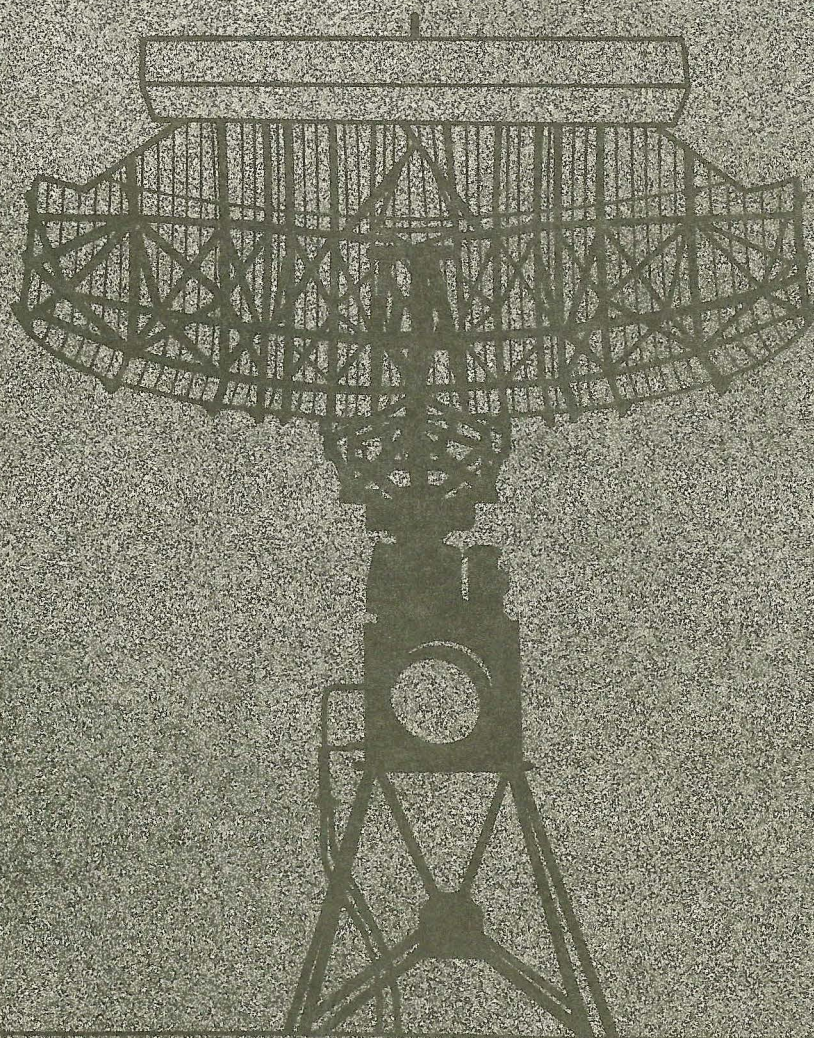
Atenciosamente,



aurea

ar condicionado

Instalação de sistema de Ar Condicionado,
Exaustão e Ventilação



SEGURANÇA NACIONAL É UMA QUESTÃO
DE CLIMA?

E! Para a AUREA tecnologia do clima é
segurança!

Uma das mais antigas empresas de Ar
Condicionado Central do país assumiu
compromissos com a segurança nacional.
O Ministério da Aeronáutica desafiou
a AUREA.
Resultado: O CLIMA DO CINDACTA É
DA AUREA.

Além, não só o do CINDACTA, também o da
PETROBRAS, da EMBRATEL, do BNB, da
TELERJ, do TEATRO AMAZONAS, do
TRIBUNAL DE CONTAS DE ALAGOAS
dos quatro cantos do país.

A AUREA VIVE EM CLIMA DE SEGURANÇA!

ÓRGÃO OFICIAL
DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Praça
Mal. Ancora nº 15 CEP 20021
Tel.: 210-3212 R 184 e '
185 Rlo de Janeiro, RJ

Diretor do Departamento
Técnico-Cultural
Hermano Paes Vianna

REDAÇÃO

Editor

Gilberto Pacheco Filho

Redator-Chefe

Gilberto Pacheco Filho

Redatores

José dos Telles, Bengo Kazavubu,
Hermano Junior, Antonio Linhares,
Márcia Moreira e Susana Leone

Programação Visual

Joelma de Souza Barbosa e Gilberto
Pacheco Filho

Arte e Diagramação

Joelma de Souza Barbosa, Herbert
Vianna e Gilberto Pacheco Filho

Colaboradores

Gilson Campos, Lauro Ney

Menezes, Everaldo Breves, Alberto

Martins ToFres, Stella Marney, Ruy

Moreira Lima e Paulo José Pinto

Chefe de Redação

Gilvânia de Almeida

Secretaria e Distribuição

Marcos Trece Vianna' Barreto e

Edson Octaviano de Souza

Fotos.

Fransco Pereira

Ilustração

Max S. Barbosa

Número avulso

Na Redação: NCz\$ 3,00

Via-Postal: NCzS 1,00

Para o exterior: US\$ 8,00

Assinatura

Brasil: NCzS 18,00

Exterior: US\$ 40,00

Composto
e Impresso na

m.

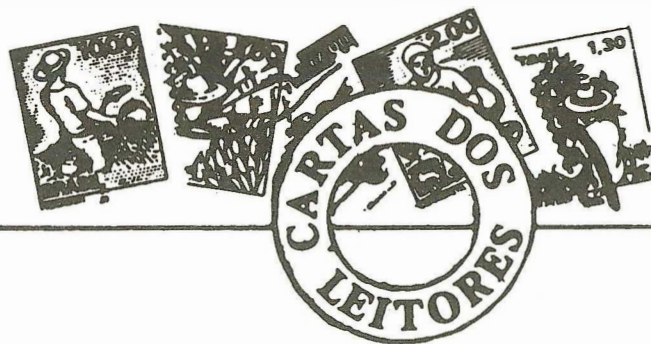
COMPANHIA
BRASILEIRA DE

ARTES

GRA'FICAS

TEL 222-3359

RUA RIACHUÍO/28



Recebemos da Empresa Gifas Groupe
des Equipements:

Dear Sir,
You will be in Paris in June to attend
Le Bourget Air Show.

At this occasion, the president of Gifas Equipement Group will be pleased to welcome you for a press dinner - Friday 9th June at 8.30 at Hotel Raphael 17, avenue Kléber 75016 PARIS.

French companies representatives and specialist will be happy discuss with you their companies' latest developments, activities cooperation projects between our two countries.

As very few Journalist are invited, we would like to know as soon as possible if you plan to attend this dinner. Please contact Mrs Soubrier at our Paris office. We also would like to know your address in Paris and your day of arrival in France. Looking forward meeting you.
We remain,
yours sincerely

Hubert Delpit - General Secretary

De José Alexandre M. Pena - Rio de Janeiro

A Revista Aeronáutica:

Leitor interessado da Revista desde a edição de seu primeiro número. É com satisfação que me congratulo com todos os seus antigos e atuais responsáveis pelo zelo no desempenho de suas atribuições para que ela tenha alcançado os seus trinta anos de existência dentro do padrão de alta qualidade que a caracteriza e, por isso, tão bem a distingue entre as congêneres.

Com nossos parabéns, formulamos os melhores votos de continuados sucessos!

Secretaria Especial da Ciência e Tecnologia - Assessoria de Comunicação Social

Acuso o recebimento e agradeço a remessa da Revista Aeronáutica; nº 172/1969.

Recebemos de Pablo Cintra Rojas - Porto Alegre - RS

Sou estudante de Comunicação Social aqui em Porto Alegre. Atualmente faço um estágio em Jornalismo. Embora não seja do meio militar, relaciono-me frequentemente com pessoas ligadas a Aviação. Ao cair em minhas mãos a Revista da Aeronáutica, fiquei surpreso com a qualidade editorial da mesma, e vi que ela aborda muitos temas, satisfaz os leitores que se interessam pela Aeronáutica Brasileira e Internacional. Quero parabenizar essa revista pela qualidade redacional e gráfica, por sinal muito bem montada. Esses aspectos influenciam e incentivam muito os jovens que ingressam na carreira jornalística e podem testemunhar e desfrutar um veículo desse quilate na área de Comunicação.

REDACÇÃO: Espcromos continuar adotando essa conduta e angariar sempre mais leitores para a nossa revista, inclusive os jovens.

Agradecemos o convite do Museu Aeroespacial para a solenidade de Inauguração da Sala da Esquadrilha da Fumaça.

Agradecemos penhorada mente os convites das Empresas:

GIFAS - Groupemerit des Industries Française Aeronautiques et Spatiales
ARGENTINA Indústrias Aeronáuticas.

Airbus Industrie.

Avibrás Aeroespacial SA

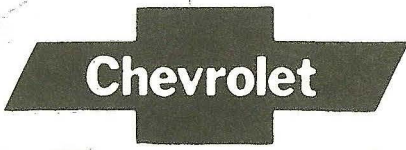
INSCOM - International Satellite Communication

China Great Wall Industry Corporation.

BOEING COMPANY

Por ocasião de suas exposições no 38.º Salão Internacional de Aeronáutica e Espaço em Le Bourget, Paris.

Tempo bom, boa visibilidade, vento favorável.



Chevrolet

Da torre de controle da Cipan, Cruz "o Fumaça" dá as coordenadas da melhor rota para você ter o carro do seu tempo: Chevrolet/89 da Cipan, um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan o vento sempre sopra a seu favor.

Traga o seu carro usado — ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da Linha Chevrolet/89.

Monza, Opala, Caravan, Diplomata, Chevette, Marajó, Kadett.

Você ainda recebe troco na hora.

Rua do Senado, 329 — Esq. Mem de Sá
Tel.: 224-2000



Cipan

--FATOS PITORESCOS--

EU, "O SENHOR" E A NOITE

Nos idos de 1964, assume o comando da Base Aérea de Santa Cruz um coronel muito conhecido pela sua seriedade e sobretudo por ser muito "brabo". Quem andasse "fora da linha" virava logo personagem da 4ª parte do boletim diário.

Certa noite, após o jantar, o comandante liga para o Cassino dos Oficiais para saber o nome do filme programado para aquele dia no famoso Cine Senta Pua.

Naquela época, para quem morava na vila, o cinema era a única diversão noturna. Televisão nem se fala. Aliás, diversão para nós, os moradores e também para os mosquitos, os quais pelo seu tamanho, foram apelidados de "parquitos", um cruzamento de pardal com mosquito.

O comandante liga para o cassino e quem atende é o

Oficial de Operações.

De cara leva logo uma espinhação, porque lugar de OOP era na sala de tráfego e não no cassino.

O tenente desculpou-se alegando estar com sede e que tinha ido até lá para tomar um refrigerante. Aliás, a sala de tráfego também era local preferido pelos "parquitos".

Em seguida, o comandante já meio aborrecido, pergunta pelo nome do filme programado.

O Tenente responde:

- Eu, você e a noite.

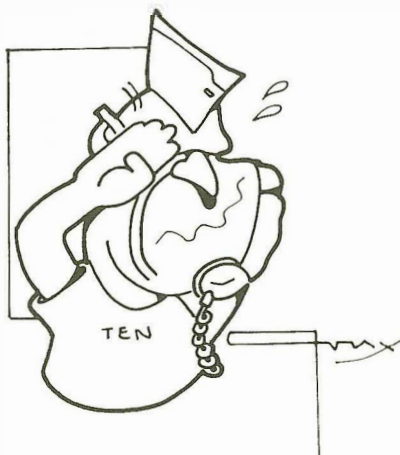
O Comandante, que não havia entendido bem, perguntou em voz alta:

- Como???

O Tenente humildemente responde:

- Eu, "o senhor" e a noite.

"Samtho Le Brow"



-L/VROS-

HISTÓRIA
GERAL DA
AERONÁUTICA
BRASILEIRA



HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA - DOS PRIMÓRDIOS ATÉ 1920 - VOLUME 1 - EDITORA ITA-ITIAIA/INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA - 528 páginas.

Sem sombra de dúvidas, o mundo aeronáutico brasileiro estava esperando uma obra como esta. Não apenas esperando, como merecendo. Inegavelmente, um dos grandes acontecimentos editoriais do ano.

Beneficiados pela Lei Sarney para a cultura, arregimentando recursos de empresas cujas direções são sensíveis a esse tipo de atividade, o INCAER conseguiu elaborar um trabalho de fôlego. Em que pese alguns comentários de leitores que não poderíamos chamar de afoitos e alguns outros críticos de peso, em relação ao "timing" do início do livro - legam uma certa monotonia que não estimularia a continuidade da leitura da obra - cremos que esteja mos diante de um dos grandes trabalhos, após a "Saga do Correio Aéreo".

Não pode deixar de levar em conta o espaço que um livro como este tem por destinação ocupar. Ele é um livro de consulta, muito mais do que uma obra para ser lida de um sorvo só. Por isso não há o compromisso do "timing", embora confessamos não ter tido essa sensação de desânimo comentada por alguns.

O livro é bom. Não, o livro é muito bom. E traz consigo a esperança da continuidade de um trabalho assaz necessário, num país como o nosso, pixado por desprezar os caminhos trilhados pelas gerações que contribuíram com o nosso presente. O resgate está af. Etodos estamos de parabéns.

Bengo Kazavubu



Sem escalas. Para quase todas as partes do mundo.

Em 1916, Bill Boeing fundou a companhia que hoje leva o seu nome. E desde aquela época, em um constante processo de evolução tecnológica, a Boeing produziu mais de 33.000 aviões que já voaram bilhões de quilômetros.

O novo Boeing 747-400, um dos mais modernos e avançados jatos de longo alcance, é um exemplo dessa evolução.

Ele é muito parecido com o primeiro 747 produzido, mas a semelhança é apenas aparente.

O 747-400, com 450 passageiros, pode voar uma distância de 12.800 km, equivalente a 1/3 de uma volta completa ao redor do mundo. Ele oferece uma economia de 25% por assento/milha por galão de combustível e o seu cockpit eletrônico é tão avançado que

apenas 2 pilotos são necessários, ao contrário do primeiro 747, cuja tripulação era composta por 3 pilotos.

O 747-400, produto da mais avançada tecnologia Boeing, pode levar você a quase todas as partes do mundo. Sem escalas e com o máximo de conforto.

LIDEING



A ESTRELA SOLITARIA VOLTOU A BRILHAR

"O mais incrível é que a necessidade dessa vitória, passou a influir emocionalmente na maioria dos outros torcedores ..."

De alma "lavada" e "enxaguada", como dizia - Odorico Paraguassu, estão os torcedores do Botafogo. Após 20 anos de sofrimento, com garra, união e total invencibilidade, arrebanhou a Taça de Campeão Estadual de 1989. Seu arquiinimigo, o Flamengo, fez o que pôde, mas foi inútil, estava escrito nas estrelas! O herói - Maurício - Anástacio, o mentor - Waldir Espinoza, quebraram o Jeitume acabaram! Jeitão a ve2 por todas com a superstição! -

Há muito tempo o torcedor botafoguense sobrevivia de memórias saudosas do Bicampeonato em 1967/68, quando Zagalo, frã, p, cb mandante da equipe, o goleiro Manga arrancava aplausos das "arqã bancadas e o armador Afonsinho, "deitava e rolava" em campo. Quem não se lembra do Gérson, o canhotinho de ouro alv1-negro e que só gostava de "levar vantagem". O Paulo César Caju que anda sumido, ao contrário do "Furacão" da Copa de 70, Jairzinho, que andou a pleno vapor na Arábia Saudita como treinador.

Superstições à parte e um paternalismo exagerado, Zagalo lembra que em 1968, o Botafogo tinha um

esquema forte na Federação, embora não precisasse. Mas o Otávio Pires Guimarães, fazia tudo para que o Botafogo não saísse prejudicado, influenciava até mesmo na escalação dos árbitros. Na decisão de 67 por exemplo, contra o Bangu, o Juiz Antônio Viug; conecido como pé de coelxo do time alvPnegro, chegou, a, anular um gol de Mário - Tilico, até hoje os Banguenses, não o esquecem. E falamos de outros 14 jogadores, o Governador e o Prefeito do Rio são botafoguenses.

O mais incrível é que a necessidade dessa vitória, passou a influir emocionalmente na maioria dos outros torcedores. Embora a campanha estivesse indo de vento em popa, tododia se ouvia dizer: - "...Poxa! E o Bota tem que ganhar. Não é possível, ele merece! Olha, só, 11 anos, dessa vez ele se encaixa! Ate flamengtista já! restava apqstando: - Botafogo! a O, ... Irriaginem!

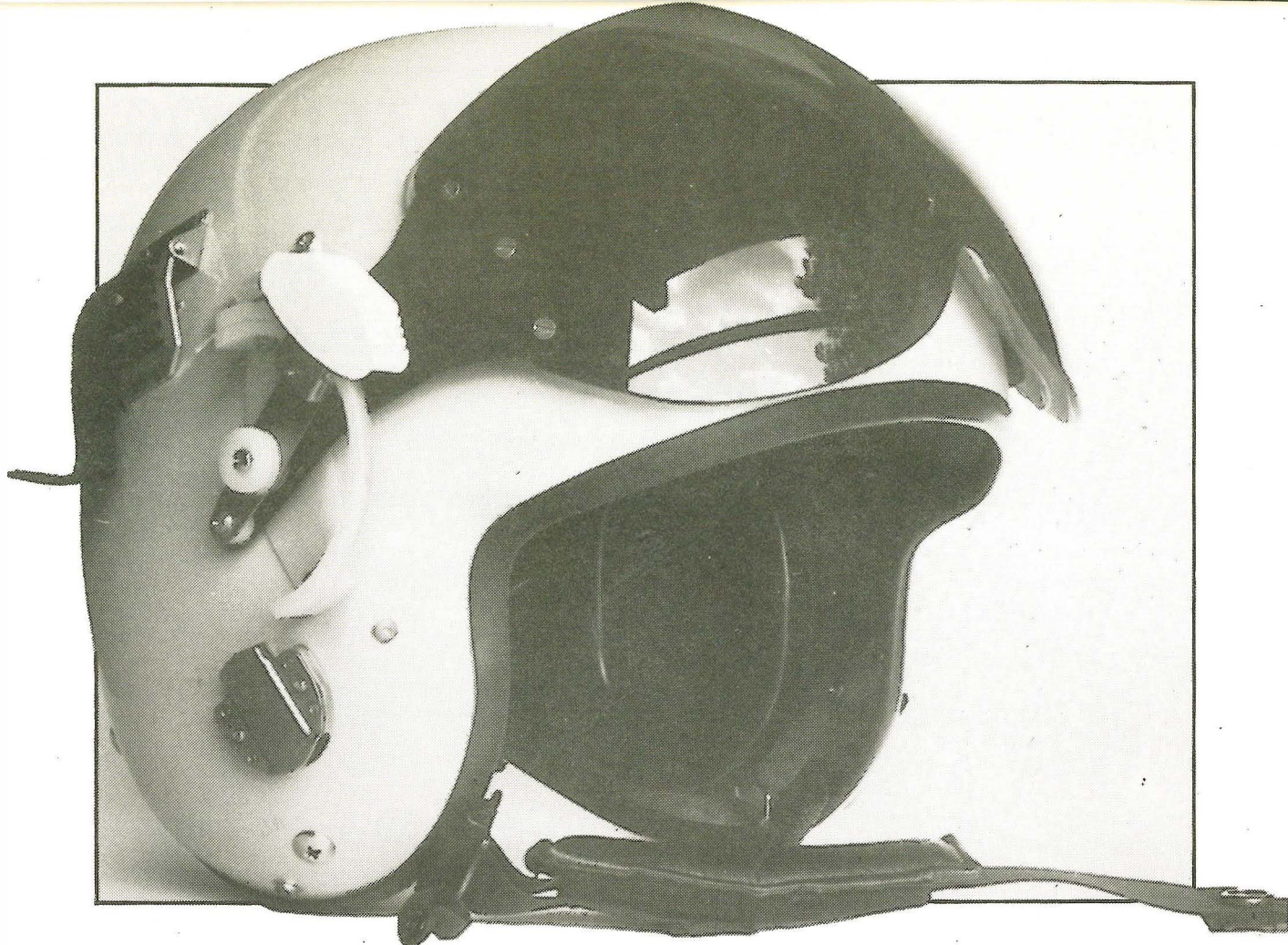
O caso é, que o 1º JQ, de Janeiro parou para ver o Botafogo ser campeão. A cidade ficou deserta. Nem mesmo os bares, tradicional reduto carioca, resistiram ao apelo emocional de Flamengo x Botafogo. Os que tinham uma televisão ligada,

conseguiram um ou outro torcedor, quem não tinha estava vazio. O trânsito era quase nenhum. Até as galerias vascaínas, tricolor e americana, já estavam na garganta com o grito de "Gool...".

No fundo o sentimento já era de solidariedade para quem já está sofrendo a tantos anos. Nem a denúncia de Zico à Sudel, no jogo anterior, de que, "estaria havendo uma ação da renda, chamou a atenção. A grãdE/Vedete fora mesmo o "FOGAO? A cónJlança no goleiro Ricardo Z'ruz, ha estrela do time Paulinho Criçjuma e no herói do ano, Maurício O autor do gol, que se não matou rpuito botafoguense "safena- / Oo; fez o delírio da torcida mais jovem que não sabia o que era ser / campeão.

Enfim, todos nós vascaínos, tricolores, americanos e tantos outros, porque não dizer até rubro negros, podemos dormir o sono dos justos, sem mágoas, vingança e até alívio, pois depois de 20 anos a estrela solitária voltou a brilhar.

Susana Leone



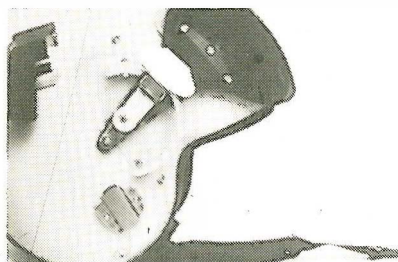
NOVOS CAPACETES DE VÔO

NACIONAIS, DE AVANÇADA TECNOLOGIA E ELEVADO DESEMPENHO

Desenvolvidos em São José dos Campos com apoio do CTA, por empresa 100% nacional, produtora de componentes aeronáuticos em materiais compostos, encontram-se disponíveis no mercado brasileiro, equiparando-se aos melhores produtos internacionais.

FICHA TÉCNICA

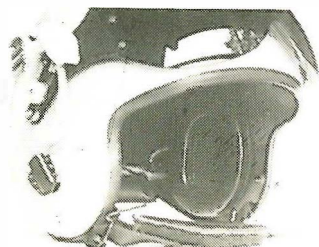
- Casco: em Kevlar (R)-49 de baixo peso e alta resistência à impactos.com opção em fibra de vidro
- Viseira: em policarbonato tratado superficialmente para endurecimento, com dupla lente e dispositivo anti-g
- Contato: dispositivo de ajustagem anatômica e regulagem de pressão das conchas acústicas operáveis em vôo. Alto grau de isolamento anti-ru,ao e elevado padrão de acabamento.
- Forração: em veludo lavável ou opção em couro.
- Pesq: o,timizado no prpjeto de todos os elementos cpnst.ituintes, comparável aos ma,s leves interna-c,ona,s.



Articulação de viseira e dispositivo anti-g



Dupla viseira



Ajustes das conchas acústivas

CD11POSITE

TECNOLOGIA

Rua Letônia, nº 493 - São José dos Campos -SP/BR

Tel: (0123) 21-7244

Telex: 123-3330 - COTE

TURISMO

ARUBA: A ILHA DOS SONHOS DO CARIBE

Berço de índios aruacos e refúgio de piratas, descoberta pelo navegador espanhol Alonso de Ujeda e dominada pelos holandeses até hoje, ARUBA tornou-se a jóia rara do Caribe, o sonho do turista que quer mergulhar de cabeça no paraíso.

Uma ilha situada a 25 Km do norte da Venezuela, colada a Curaçao e Bonaire, possui infra-estrutura excelente e recebe turistas do mundo inteiro, inclusive nós, brasileiros, que infestamos a ilha a cada temporada.

A hospitalidade do seu povo e seu idioma, o papiamentu, mescla de holandês, inglês e dialetos africanos, além, do espanhol, muito falado, prende a atenção do turista brasileiro, que consegue uma fácil comunicação e torna mais agradável a estadia.

A tropical e agreste ARUBA, possui praias lindíssimas, o verde - azul do mar e as águas cristalinas aguçam o corpo à preguiça e ao

descanso. A não ser que estejamos atrás de aventuras e movimento, pois os esportes náuticos como o Windsurf, Pesca Submarina, Esquie o Mergulho são irresistíveis aos mais ligados à natureza.

Chegando a Aruba, deparemos com 13 hotéis de luxo, restaurantes de classe internacional (que anima o mais exigente gourmet), o lugar parece até a Bahia, é festa o ano todo e enlouquece os latinos americanos, que atiram-se as compras de um comércio sofisticadíssimo, que vende desde roupas de "griffes" famosas à equipamentos eletrônicos e cosméticos; e nos proporciona o mais interessante! As compras estão isentas de taxa, pois a moeda circulante é nada menos que o "verdinho" dólar.

Quem não resistir ao som da roleta, não precisa esperar pela noite, os cinco cassinos instalados nos hotéis, funcionam a partir das 12hs, o "Black Jack" e os caça-níqueis, in-

briam os sentidos com o bafejo dos ventos da sorte.

Como se tudo isso fosse pouco, a comida típica, tem intentos afrodisíacos e os drinques são inesquecíveis. Para os boêmios a vida noturna é intensa, com múltiplas dançeterias, night clubes, discotecas e eventos especiais como o Carnaval, o Dia da Rainha e tantos outros.

Os ventos alísios sopram frequentemente, a temperatura desse paraíso é doce e amena, fazendo fluir a imaginação ao deparar com as incomuns formações rochosas esculpidas pelo mar.

Os roteiros turísticos, o luxo, o conforto e o serviço de primeira, torna ARUBA a jóia mais preciosa do Caribe, tanto, que está previsto para 1990, a inauguração de mais 3 hotéis cinco estrelas e a expectativa este ano, é de que pelo menos 7 mil viajantes invadam essa Ilha dos Sonhos.

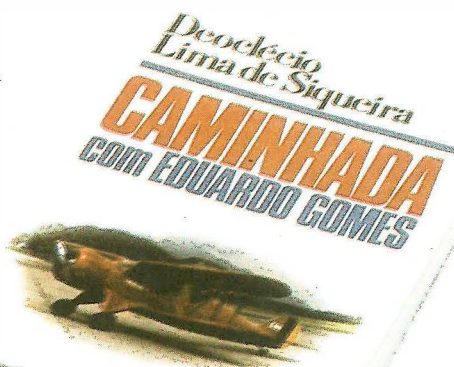
Lia Alcazar



**CAMINHADA
COM EDUARDO GOMES**
DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA

336 PÁGINAS

"Todos caminhamos com Eduardo Gomes. ontem como hoje, porque nada é tão eterno como o exemplo, nada é tão sublime como o caminho da recordação."
ass. Délio Jardim de Mattos.



AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA 1916-1984

FRANCISCO C. PEREIRA NETIO

A única publicação do gênero já editada no Brasil. Obra rica em informação técnica e fotográfica. Sucesso de vendas na Europa.

294 PÁGINAS



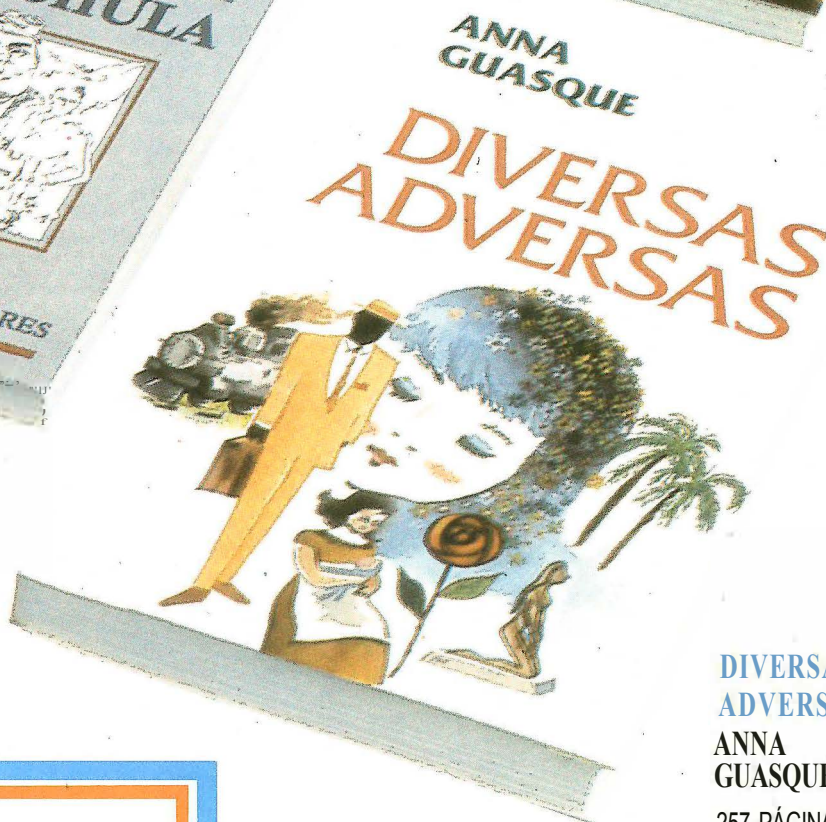
ESGOTADO



OVERNIGHT TAPACHULA
(Histórias de Aviador)
ALBERTO MARTINS TORRES

247 PÁGINAS
30 CRÔNICAS (ILUSTRADAS)

Coletânea de reminiscências do piloto de caça que mais executou missões de combate nos céus da Itália.



**DIVERSAS
ADVERSAS**

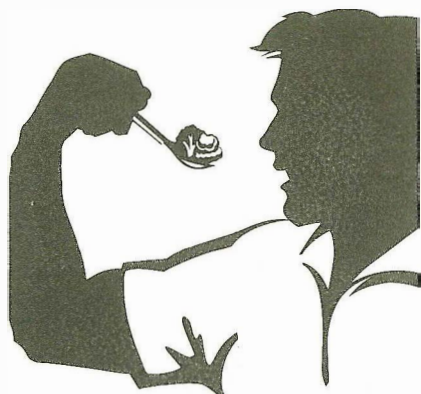
**ANNA
GUASQUE**

257 PÁGINAS
18 CONTOS

"O seu dinamismo e vigor sempre me impressionaram. Agora, são suas palavras que me emocionam".

ass. Arthur Moreira Lima

Neste livro, as duas faces do relacionamento humano são abordadas de maneira inteligente, com agudeza de percepção, por vezes, surpreendente.



Dizia o Padre Antônio Vieira, nos tempos coloniais, que no Brasil se corijugava o verbo "Rapio", Roubar, em todos os tempos, modos e pessoas. Com o mesmo espírito, em termos médicos, podemos dizer que, entre nós, come-se mal de todos os modos, Jeitos e maneiras.

Sabe-se, hoje em dia, que o padrão alimentar Junto com uma predisposição genética praticamente é o que estabelece o tipo e a duração da vida de cada um de nós.

Estudos sérios em várias regiões do Globo mostram essa relação, sem sombra de dúvida.

Eo homem do fim do Século XX come muito mal, se possível, pior que seus antecessores.

Em termos de paladar, não há o que reclamar.

Pratos saborosos, bebidas gostosas, sobremesas ótimas, um verdadeiro banquete para os sentidos.

Sob o ponto de vista de saúde, é um desastre.

Trabalhos feitos durante a guerra do Vietnam, examinando soldados jovens, de 18 a 28 anos, mortos em combate, da geração "hamburger" com "milk-shake", batata frita e refrigerantes, constataram o início do comprometimento metabólico das artérias desses rapazes. levando esta geração a problemas cardíaco-circulatórios graves numa idade precoce.

E no Brasil, estamos trilhando o mesmo caminho.

Feijoadas, massas, churrascos, caipirinhas, cerveja e os Mac Donald, sem nenhuma conotação xenófoba.

O que fazer, então? Cuidar da qualidade, quantidade e exercícios físicos. Como?

O organismo humano necessita de cerca de 40 diferentes nutrientes para se manter saudável. São vitaminas, sais minerais, amino-ácidos (das proteí-

nas), ácidos graxos essenciais (dos vegetais oleosos e gorduras animais) e fontes de energia (calorias), ácidos graxos essenciais (dos vegetais oleosos e gorduras animais), e fontes de energia (calorias dos carboidratos, proteínas e gorduras). Esses nutrientes estão normalmente contidos nos alimentos que comemos. A maioria dos alimentos contém mais de um nutriente, mas nenhuma substância alimentar possui todos os nutrientes essenciais na quantidade que se necessita.

Uma maneira de assegurar uma variedade e com isto, fazer uma dieta bem balanceada é selecionar, alimentos diariamente dos maiores grupos: por exemplo, frutas e vegetais; cereais, massas e grãos; carnes, ovos e peixes, arroz e feijão; leite, queijos e iogurtes.

Frutos e vegetais são excelentes fontes de vitaminas, especialmente C e A.

Todos os grãos, massas enriquecidas e cereais proporcionam vitaminas do Complexo B, ferro e energia.

As carnes suprem-nos de proteínas, gorduras, ferro, sais minerais e muitas vitaminas.

Derivados do leite são as maiores fontes de cálcio, além de conterem outros nutrientes.

Não existe vantagem em consumir em excesso apenas um tipo de alimento, e raramente se necessita de um complemento de vitaminas ou sais minerais, se fizer uma alimentação variada, dentro dos grupos acima.

Na verdade, comemos diariamente mais do que necessitamos. É preciso aceitar sair da mesa ainda com um pouquinho de fome. Não repetir pratos, e só comer de sobremesa, fruta e beber água.

Como ninguém é de ferro, aos domingos, podem ser feitas algumas concessões.

Alguém já viu fotografia de prisioneiro de campo de concentração, gordo?

VAMOS PERDER PESO?

- Para melhorar seus hábitos alimentares.

Coma devagar.

Prepare pequenas porções.

Evite a pressa.

- Para perder peso.

(Não mais que 1 a 2 Kg por semana).

Aumente sua atividade física.

Coma menos alimentos gordurosos e alimentos condimentados.

Coma menos açúcares, doces e refrigerantes.

Evite muitas bebidas alcoólicas.

Gradualmente, aumente suas atividades físicas, como andar ou subidas, que serão de grande ajuda. A tabela abaixo mostra as calorias por hora 1-.,radas em diferentes atividades.

Energia aproximada despendida por uma pessoa de 70 Kg em várias atividades.

Deitado ou dormindo	80 cal/hora
Sentado	100
Dirigindo em automóvel	120
Em pé	140
Trabalho doméstico	180
Andando 4 Km	210
Ciclismo, 10 Km	210
Jardinagem	220
Natação, 400 metros	300
Jogando tênis	420
Correndo 16 Km	900
Evitar excesso de gorduras, sobretudo saturadas e colesterol.	

- Escolha carne, peixe, aves e grãos para suas fontes de proteínas.

- Modere o uso de ovos e miúdos (fígado, coração, etc)

Diminua sua ingestão de manteigas, cremes, margarinas e óleos.

Retire as gorduras dos alimentos.

Cozinhar, assar e ferver é melhor que fritar.

Se, com tudo isso, ainda estiver difícil retornar à sua relação peso/altura ideal, procure um endocrinologista, que o orientará. E depois, até a vista, em sua próxima inspeção no CEMALI

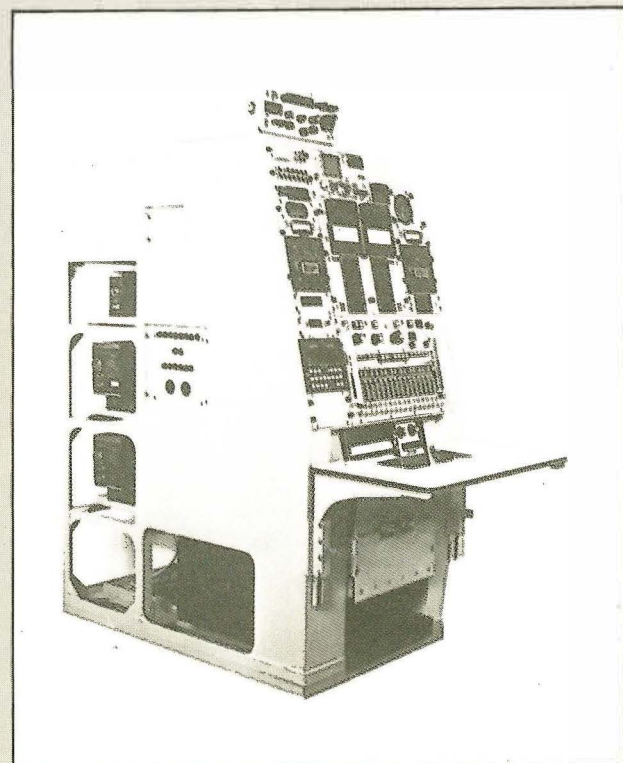
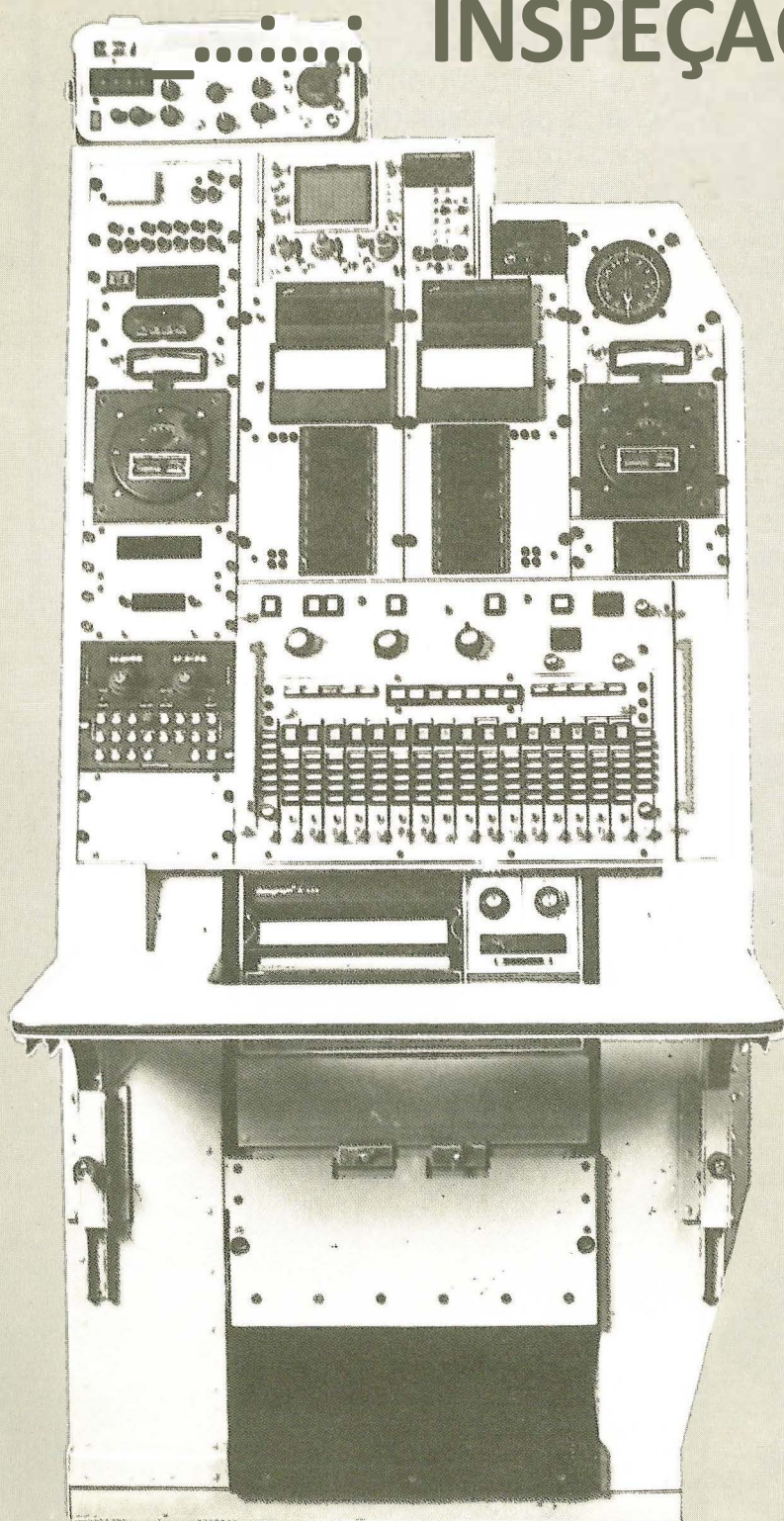
ROBERTO C DA MOTTA TEIXEIRA

CIV

CONSOLE DE

INSPEÇÃO EM VÔO

*FLIGHT
INSPECTION
AIRCRAFT
CONSOLE*



INEBANAV

REFLEXÕES

QUEM AMA É CRIATIVO

Um discípulo perguntou certo dia ao vidente:

- Mestre, qual a diferença entre o céu e o inferno?

O vidente respondeu:

- Vi um grande monte de arroz, cozido e preparado como alimento. Ao redor dele estavam muitos homens famintos. Eles não podiam se aproximar do arroz, mas, possuíam longos palitos de dois a três metros de comprimento. Pegavam, é verdade o arroz, mas não conseguiam levá-lo à própria boca porque os palitos eram muito longos. E assim, famintos e moribundos, embora juntos, permaneciam solitários curtindo uma fome eterna, diante de uma inesgotável fartura. Isso era o inferno.

Vi outro grande monte de arroz, cozido e preparado como alimento. Ao redor dele muitos homens famintos, mas cheios de vitalidade. Eles não podiam se aproximar do monte de arroz, mas possuíam longos palitos de dois a três metros de comprimento. Apanhavam Carroz mas não conseguiam levá-lo à própria boca porque os palitos eram muito longos. Mas com seus longos palitos, ao invés de levá-los à própria boca, serviam-se uns aos outros o arroz. E assim matavam sua fome insaciável numa grande comunhão fraterna, juntos e solidários. Isso era o céu.

Edições Paulinas - Brasil

A PRMDÊNCIA MUD



TRANSPORTE

FLEXIBILIZAÇÃO

É

"DESREGULATION"?

O poder das palavras é produto recente no mercado. Nascido e criado com o desenvolvimento da comunicação de massas este poder hoje é, talvez, a única força com credibilidade no mundo. A tirania da palavra "desregulation" é tão grande que, por mais de uma década, vem amedrontando quase todo o Terceiro Mundo, inclusive este nosso Brasil. Falências, passageiros mal servidos, manutenção deficiente, acidentes, etc... tudo vinha ligado a

este sistema - bom apenas para os Estados-Unidos dizíamos nós - que pretendia apenas que o mercado exercesse naturalmente suas forças. Após marchas e contra-marchas (o Brasil e os Estados Unidos ficaram sem Acordo Aéreo por mais de sete anos) eis que surge no cenário da aviação civil brasileira uma palavrinha que tem dado o que pensar pouco e falar muito: Flexibilização, o que é?

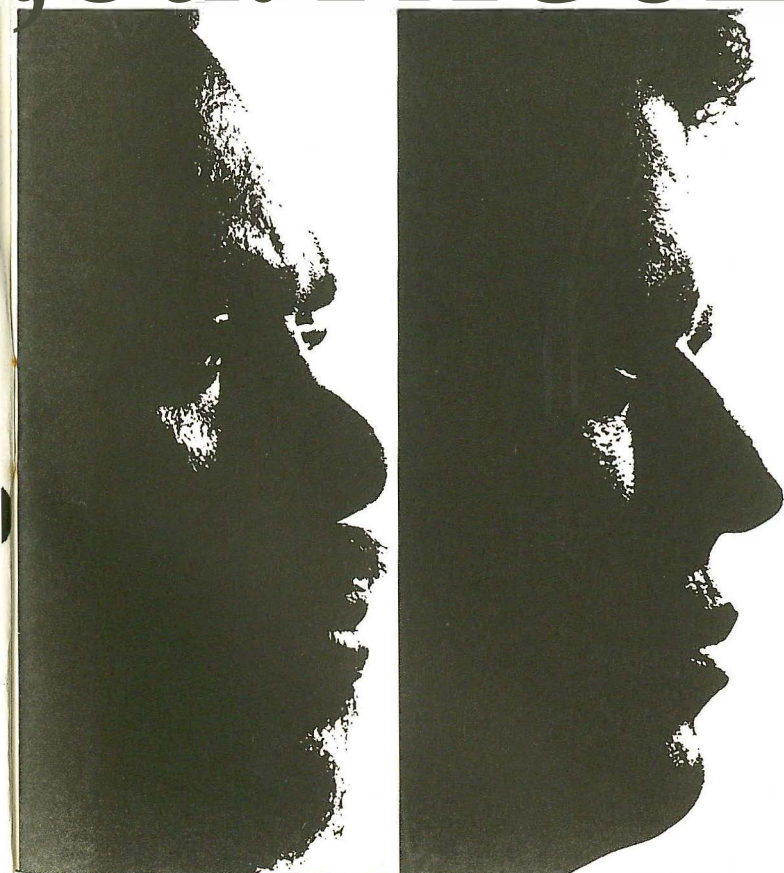
Por mais que se defenda a inelasticidade da demanda pelo transporte aéreo no Brasil, em 1989 quase no 3º milênio, o Mercado mostrou que é forte suficiente para criar até a "Perestroika" e balançar a paz Celestial da Praça. Por que não nas tarifas aéreas? Flexibilização nada mais é do que, sem desregular, permitir dentro de determinados patamares (o Governo não se conforma em deixar de intervir na economia) que os empresários do setor exerçam suas criatividade e, principalmente, que os benefícios gerados desta competição cheguem ao grande esquecido desde Bagatelli: o passageiro.

Neste país, onde a presença estatal funciona como KGB, CIA ou si-

milares (estão em todos os lugares) não é surpresa descobrir que legalmente o Departamento de Aviação Civil é responsável por algo paradoxal: competição controlada. Obs.: Não tente explicar se a plateia for de universitários pois toda a palestra perderá credibilidade. Numa tentativa de cuidar do usuário depois de décadas de lutas para sobrevivência das empresas, foi idealizada a introdução de princípios de economia de mercado com dois objetivos básicos: o aumento da eficiência e reais benefícios aos usuários. Embora ciente que a defasagem tarifária entre o transporte terrestre e o aéreo seja enorme nada impede que se façam investimentos na "teoria do mingau" e pouco a pouco vá se desenvolvendo elasticidade no mercado. Chamar este ano 1989 do Ano do Usuário, talvez seja precipitação mas produtos iguais em condições iguais de comercialização desestimulam qualquer evolução e é aí que a flexibilização pretende atuar. Pelo que nós lembramos da Economia o Mercado estabelece o preço (ainda que o Governo ajude no início).

Adam Smith

ou. PAGUE pRA VER.



A nova Constituição inaugurou um novo tempo para a Previdência Um tempo de justiça social e de distribuição da renda onde a palavra-chave é igualdade para todos os brasileiros.

E esta dívida social que a Previdência está resgatando agora, ampliando seus benefícios, modernizando o atendimento e facilitando a vida dos segurados.

Hoje, os valores das aposentadorias e pensões, que estavam defasados pela inflação, foram corrigidos: equivalem agora ao mesmo número de salários-mínimos da época em que foram concedidos.

O atendimento também mudou. Cada pensionista recebe seu benefício sem filas, na agência bancária mais próxima de casa. E ainda uma grande novidade: agora a Previdência é um direito de todos os brasileiros.

Mas para que essas mudanças aconteçam, é preciso que todos paguem a contribuição previdenciária.

Só assim a Previdência vai ter recursos para saldar sua dívida com a comunidade, levando o bem-estar a todos, sem exceção. Faça a sua parte.

Pague à Previdência.

PREVIDÊNCIA - MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA
e ASSISTÊNCIA SOCIAL.

IAPAS INSTITUTO DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA DA
PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL.

GOVERNO FEDERAL
TUDO PELO SOCIAL



QUEM LÊ

REVISTA

AERONÁUTICA?

ANTES DE TUDO.
O HOMEM QUE SEMPRE SOUBE O QUE QUER
E ENCONTROU OS CAMINHOS
PARA CONSEGUIR A REALIZAÇÃO DOS SEUS IDEAIS;
O HOMEM QUE DECIDE OS DESTINOS DO SEU

PRECIOSO PEDAÇO DE TERRA... OU DE CÉU.
EMPRESÁRIOS. DESPORTISTAS, ESTUDANTES
AUTORIDADES, CIVIS E MILITARES, PROFISSIONAIS
LIBERAIS
QUEM DECIDE LÊ REVISTA AERONÁUTICA.

U01a conversa informal com o Chefe da restauração de aviões do Museu Aeroespacial.

Primeiro conhecemos a obra depois o criador. A obra, uma belíssima maquete em madeira do GLOSTER MEATEOR; o criador MAX LEAL cujas histórias já havia ouvido várias através do relato do "XICO" Pereira, em cuja casa se reúnem os "Ratos de Hangar".

Leal é uma daquelas pessoas que traz aviação no sangue e é um apaixonado por ela. Quando criança, pelas mãos do cunhado, então aviador militar, olhava fascinado as frágeis aeronaves de entanho, e as reproduzia em de senha para mais tarde perpetuá-las em madeira, com uma habilidade que possui até hoje; maquetista excepcional que é.

Sua casa, uma extensão do 1º regimento de aviação e as tardes, quando

podia, as passava observando os aviões pousando e decolando no YACHT CLUB ali na Praia Vermelha que até meados da década dos quarenta possuía uma pista de pouso aonde hoje estão vários hangares de barcos e a piscina do club.

Cadete durante um ano, da então criada Escola de Aeronáutica; Oficial da Reserva, Asa Branca por obra e graça do destino, completou o curso na América tornando-se instrutor no Galeão para oficiais da reserva.

Mais tarde, tendo saído da FAB, milita vários anos da PANAIR do Brasil onde voou DC-3, Constellation, DC-7 e finalmente Caravelle, até o fechamento da companhia.

Milita por alguns anos na iniciativa privada e após pendurar a "Chuteira" e ser agregado na firma "SóAres Marinho" com escritório no calçadão da Avenida Atlântica é redescoberto pelo JORDÃO e convocado para o time do Museu Aeroespacial aonde se encontra até hoje.

LEAL é um homem simples, como soem ser os verdadeiros homens da aviação. As histórias, fazem a história e serão contadas centenas e centenas de vezes até se transformar em lendas. Ouvir ou melhor conviver com quem viveu os fatos constantes da SAGA de nossa aviação antes de um prazer é um verdadeiro privilégio e aí está o depoimento de um homem que ajudou, e continua ajudando, a construir a história da aviação brasileira.



"Sentava-me à sombra de uma árvore e ficava olhando para o avião e desenhando."



"O senhor fica aqui comigo e com sua inteligência e meu metiê, nós vamos tomar conta de Nova Iorque em uma semana"



"Conseguir imbuir na cabeça das crianças e dos jovens o espírito de uma aviação sadia, de uma aviação que prospere"

ENTREVISTA MAX LEAL

RA - A primeira pergunta é sempre original (risos). O Senhor é natural de onde?

ML - Eu sou natural do antigo Distrito Federal. Nasci aqui na cidade do Rio de Janeiro em 17 de Janeiro de 1919.

RA - Oanopodeficarporpora ... (risos).

ML - Eu não tenho complexo não. Sou suptuagenário e estou na quinta denticão (risos).

RA - O senhor morava aonde?

ML - Eu nasci na rua Voluntários da Pátria em Botafogo. Logo depois o meu pai comprou uma casa no alto da Boa Vista. Lá ficamos até ele morrer. Ele teve uma ascensão política muito forte e rápida; ocupou cargos de ministérios, foi Ministro do Supremo, foi Governador do Estado do Rio e morreu aos 46 anos de idade.

RA - Como era o nome dele?

ML - Aureliano de Araújo Leal.

RA - Existe uma rua com o nome dele, não?

ML - Sim. Uma rua em Copacabana, uma em Niterói e tem também indústria se não me engano em Santo Antônio de Pádua, no Estado do Rio.

RA - Quando o senhor morou em Botafogo não pegou ali o Aeroclube do late Clube?

ML - O Aeroclube do late Clube eu frequentei nos anos de 34 a 35. Toda vez que eu podia escapular do colégio, eu e o Parreiras Horta íamos para lá.

RA - Parreiras Horta, o Brigadeiro?

ML - Não, o Coronel.

RA - Em que colégio estudou?

ML - Estudei no colégio Anglo-Brasileiro, Externato. Era em Ipanema.

RA - E como é que você foi atraído ali pro late Clube? pra aviação em si?

ML - Eu já estava no colégio Santo Inácio, no primeiro ano ginásial. Etoda escapulida que podia dar, ia lá no late ver aqueles aviõeszinhos leves.

RA - Aquilo ali no late Clube era o quê? Era clube, aeroclube, o quê?

ML - Era um late Clube. Era bem fechado e a parte de aviação era mais aberta um pouco. Então eles deixavam entrar os garotos que eram curiosos. Eles não faziam objeção nenhuma.

RA - E a sua vida de rapaz, foi passada toda em Copacabana?

ML - Parte em Copacabana, parte em Ipanema, e lá eu fiquei até 1940. Agora a minha vinculação com a aviação propriamente dita, vem de muito mais cedo. Em 1926, aos oito anos de idade, por aí, meu cunhado que foi um dos pioneiros, Marechal Ivo Góes me levava seguidamente ao Campo dos Afonsos. Então eu tive a oportunidade de as-

sistir o dia-a-dia da escola. Eu não possuía máquina fotográfica mas levava comigo papel, lápis e borracha. Sentava à sombra de uma árvore e ficava olhando para um avião e desenhando, reproduzindo os aviões que mais me causavam simpatia e depois em casa com um canivete e um pedaço de madeira eu tentava reproduzi-lo. Foi assim que me tornei um maquetista.

RA - Bom, estou vendo que a vocação veio muito cedo. E realmente quando começou de fato a voar?

ML - Em 1939, 1940. No Aeroclube do Brasil. Nessa época já tinha 18 anos e recebi parte da herança deixada por meu pai. Naquela época cem mil réis a que fiz US era uma pequena fortuna. Evidentemente todos haviam desistido em favor de mamãe e eu desisti também. Eela me deu cinco contos de réis. E com a metade desse dinheiro eu comprei o meu curso no Aeroclube do Brasil. Curso de piloto.

"O USBATU era um programa de guerra feito para aviões que estavam tomando parte em todas as frentes de campanha na Europa, no Pacífico"

RA - E quem foi o seu instrutor nessa época?

ML - O primeiro vôo eu fiz com o Ximenes, que chegou ao posto, se não me engano, de major. Ele era piloto da aviação militar. Foi também o fundador da NAB (Navegação Aérea Brasileira). Ecom ele foram pra NAB vários oficiais como: João Gomes Ribeiro, o Rui Portela, Castor, enfim, forma vários.

RA - E que avião você voava lá?

ML - O Moth Trainer. Era o antecessor do Tiger C-82.

RA - Depois do seu solo ... ?

ML - Eu continuei voando esportivamente e sempre fazendo exame pra escola militar.

RA - No seu curso, quem dessas figuras conhecidas na área de aviação fez o curso consigo lá no Aeroclube?

ML - Da aviação comercial, muita gente.

RA - E da FAB tinha alguém?

ML - César Lourenço fez o curso comigo, chegou a Brigadeiro. Wilson França também.

RA - Muito bem. Eu perguntava que depois de terminado seu curso, continuou voando esportivamente, fez o curso pra escola militar. E passou?

ML - No último ano eu fiz três seguidos. No último ano eu passei, mas não fui admitido porque a prova era classificatória. Eram uns dois mil ou mil e quinhentos candidatos para cem vagas. Mas na terceira vez houve uma coincidência. Eu fui aproveitado sem ser classificado, passei no exame e fiz concomitantemente para a reserva naval aérea e nesse ano houve a fusão entre as aviações, militar e naval. Então fui aproveitado na Escola da Aeronáutica. Fui cadete, cursei o primeiro ano e apesar de ter me saído bem em 90% das matérias, mas fui ao pau em cálculo integral. Por causa do procedimento do professor da 1ª matéria não fiz exame e tranquei matrícula. Fiz então exame de inglês e fui pra América como cadete da reserva.

RA - Em que ano foi isso?

ML - Eu fui pra lá no princípio de 1943, voltei em 1944.

RA - Quem eram os seus companheiros nessa época?

ML - Um deles Fernando Paes de Carvalho. Você deve conhecer. Foi piloto de caça, Manoel Francisco de Brito Neto, diretor do Jornal do Brasil, Lucílio Caldas, foi oficial da reserva que fez o curso e ficou na ativa, assim como Fernando, entre muitos outros. Eram cinquenta, voltaram vinte e cinco.

RA - E os outros vinte e cinco?

ML - Os outros vinte e cinco foram à vida.

RA - E retornou quando?

ML - Início de 43 eu já era aspirante. Voltei lá como aspirante, fui para o Galeão dar a instrução primária. Em março me transferiram para Belém e passei um ano todo lá.

RA - Vôou em que avião lá?

ML - Eu voei North America (T-6), Flett Marrow, Beech 6i fazendo correio em Belém até Caiena, e fiz patrulha em Catalina.

RA - Voltando para trás, aí no Galeão dava instrução em que avião?

ML - PT-19 - instrução primária.

RA - E a instrução era no Galeão?

ML - E havia um curso do pessoal da reserva, e era feito no Galeão.

RA - Aí começou a se formar o pessoal da reserva aqui no Brasil?

ML - E aqui no Brasil. Aliás, paralela-

ENTREVISTA MAX LEAL

mente a formação de pilotos da reserva na América corria o curso de pilotos formados aqui no Brasil. O primário era feito no Galeão, o básico era feito em Cumbica e o avançado em Porto Alegre.

RA - Em Belém não chegou a voar patrulha nos Catalinas?

ML - Foi, eu fiz sete patrulhas em Belém, sendo que três não foram computadas, que eu fiz com os americanos.

RA - Você ficou em Belém até que ano?

ML - Fiquei até o final do ano e em dezembro de 1944 eu fui transferido para a Diretoria de rotas aéreas, fiquei até o meio de 44 então formaram os Usbatu de B-25 eu fui chamado para o usbatu de P-25. Fz usbatu.

RA - O que era o Usbatu?

ML - Era um programa de guerra feito pra aviões que estavam tomando partes em todas as frentes de campanhas na Europa, no Pacífico. Os B-25 eram um deles e nós seríamos destinados ao pacífico, tanto quanto os que fizeram cursos de Usbatu em Santa Cruz com P-40.

RA - Esses usbatu eram uma equipe de treinamento que veio da América?

ML - Eram grupos de oficiais que já haviam cumprido vários estágios em várias frentes de guerra e como prêmio eles eram destinados a dar instruções de voo a pilotos de países aliados, que deveriam entrar em guerra. Então eles com a experiência que tinham, ministravam instruções de voo, instrução de navegação, enfim, tudo.

RA - É a Base do usbatu era onde?

ML - Galeão - terceiro GBM - Grupo de Bombardeio Médio.

RA - Terminado o curso foi designado para onde?

ML - Continuei lá como instrutor de voo, por instrumentos, instrutor de táticas.

RA - Você ficou no Galeão até quando?

ML - Fiquei no Galeão até 1947, mas aí o primeiro grupo de transporte já havia sido transferido para lá.

RA - Esse grupo de transporte veio de onde?

ML - Veio do Santos Dumont e foi para o Galeão; voei um pouco no grupo de transporte e saí da FAB em 1947. Fui para a Panair.

RA - Saiu da FAB por motivo próprio ou porque quis passar pra outra atividade?

ML - Sai por motivo próprio e senti que não tinha futuro na FAB.

RA - Então entrou na Panair em 1947 e voou que tipo de avião?

ML - No DC-3 e passei dez anos no equipamento que eu entrei pra Panair em 47. Por uma diferença rápida, três meses fiquei mal posicionado no quadro, de maneira que os que entraram antes de mim foram logo os primeiros oficiais na linha européia no Costelation e eu gramei dez anos DC-3 como instrutor de voo como piloto. Nesta brincadeira eu voei 11 400 horas de DC-3.

RA - Então em 1957 mudou de equipamento?

ML - Em 1957 eu fui transferido para o Costelation.

RA - E era essa Base?

ML - Em Lisboa.

RA - E fazia de Lisboa para onde?

ML - Fazia de Lisboa à Londres, passando por Paris. Fazia Lisboa Beirute passando por Madri Roma e... cortava a Turquia e pousava-se e, Beirute, fazia também Lisboa-Dakár.

"Houve uma mortandade enorme lá dentro do Campo dos Afonsos. Muitos Oficiais morreram, sem falar em Soldados e Cabos"

RA - É só voando ali não vinha ao Brasil?

ML - Não. Vinha ao Brasil uma espécie de prêmio, fiquei baseado um ano e pouco.

RA - Como era o Costelation?

ML - Era um excelente avião, foi um avião dos mais robustos que eu já vi. Ele era avião para qualquer tempo. Era avião de uma segurança tremenda principalmente voando em clima frio. Era uma maravilha.

RA - Chegou a voar Super Costelation?

ML - Não. A Panair não teve. A Panair operava os dois tipos de Costelation, o L-49 e o L-149 a diferença era de autonomia somente os motores, os mes-

mos o nº de passageiros eram os mesmos. Voiei o Caravelle no final da minha vida na Panair quando estaria passando pro DC-8 a Panair foi fechada.

RA - Agora durante esse período todo, você continuou com essa atividade de maquetista fazendo maquete ou parou?

ML - Continuei sim, como hobby. Fiz muita coisa pra voar.

RA - Participou do campeonato ou só fazia por prazer?

ML - Nunca, só fazia por prazer.

RA - E como o senhor foi parar no Museu?

ML - Um dia o Jordão passando pela praia indo em direção à cidade me viu caminhando pela praia e nesta época ele havia sido convidado para dirigir o Museu. No dia seguinte então me chamou e lá fui eu.

RA - E qual a sua atividade no Museu, qual a sua área de atuação?

ML - A minha área no Museu é de restauração de aviões. Eu lido com a oficina. É um trabalho tremendamente compensador, encanta a despeito de todas as dificuldades pelas quais a gente vem passando.

RA - Ao seu ver, qual seria a solução, para os problemas do Museu?

ML - Dar a autonomia administrativa à direção.

RA - Se tivesse autonomia administrativa seria mais interessante?

ML - Sem dúvida que sim. Nós teríamos uma flexibilidade muito grande de lidar com materiais que necessitamos constantemente e isso poria o andamento do trabalho num ritmo normal.

RA - Voltando as maquetes, quer dizer que não se vê mercado para isso, nem no museu?

ML - O mercado é muito restrito e por incrível que pareça, fazer uma maquete artesanalmente não é fácil.

RA - É tão quase complicado como fazer um avião?

ML - Quase tão complicado como fazer um avião, é muito demorado.

RA - Quanto tempo você está no Museu?

ML - Três anos.

RA - E nessa vivência de três anos, o que você visualiza, imagina o que poderia ser melhorado além da autonomia administrativa do Museu?

ML - Nesses três anos o Museu deu um salto enorme. Nós hoje temos uma estação transformadora que colocou à disposição a utilização da energia elétrica dentro do Museu em termos estáveis, foram feitas nas salas, uma sala para arquivo muito grande e muito bem equipada, uma sala para biblioteca e uma sala para acervo do Museu que não está em exposição ainda que já está catalogada. Mas será posto em exibição aos poucos, inclusive essa sa-

ENTREVISTA MAX LEAL

lá do arquivo uma sala que tem ar condicionado especial.

RA - Aonde o Museu tem conseguido os artesãos para a restauração dos aviões, porque o artesão de aviação é uma ave em extinção.

ML - Essa é uma das grandes preocupações nossas, por exemplo, no terreno da...

RA - Por que quem trabalha com tela, hélice, material, madeira de aviação não deve ter mais?

ML - Muito poucos, raríssimo...

RA - Qual é a filosofia do Museu na restauração de avião. A restauração de avião é apenas para torná-lo bonito, para montar uma boa exposição ou para torná-lo tão próximo da realidade quanto possível do que ele era originalmente?

ML - Essa é a principal.

RA - Qual?

ML - A de torná-lo tão real quanto ele foi na sua vida útil, real. Entretanto, a gente por vezes se depara com problemas difíceis de serem contornados, mas como a matéria prima do Museu é sucata, e eu sou um sucateiro de primeira ordem, não temos tido problemas incontornáveis. E quando se pode reproduzir o funcionamento interno, se reproduz.

RA - E quais os aviões que estão lá em restauração atualmente?

ML - No momento continua o Fockwulf que tá indo muito lentamente por falta de informações de desenhos das peças. As cavernas, por exemplo da fuselagem faltam todas elas e o seu Arthur, o marceneiro especialista, ele vai por tentativas, através comparando com os desenhos de ordem técnica e eu e ele às vezes ficamos em cima de um determinado desenho até chegarmos à uma situação tal em que haja uma concordância perfeita, e realmente está um trabalho muito bem feito, mas é um trabalho que demanda muito tempo.

RA - E qual o outro que está sendo recuperado?

ML - Desde que eu estou lá eu praticamente peguei re-restauração de vários aviões. Por exemplo o Demoiselle foi dado de presente ao Museu pelo Instituto Tecnológico de Curitiba e um dos que já foram recuperados. Realizamos a manutenção do Tiger Moth, do Waco CSO, do HL-6 que veio de Curitiba partido ao meio e teve que ser todo recuperado.

RA - Partido ao meio como?

ML - Ele caiu e partiu a fuselagem ao meio. Ele estava pendurado no teto da faculdade de Engenharia e quando foram tirá-lo ele despencou lá de cima e partiu ao meio e a estrutura dele era toda feita de madeira. Então teve que ser toda refeita, e eu praticamente refiz aviões, o meu sonho era construir um Lehiór 11.

RA - Mas por quê?

ML - Porque foi um avião historicamente dos mais notáveis. Ele foi o avião que cruzou com o instrutor Manhi Lehiór, o Canal da Mancha pela primeira vez. Eu tenho os planos completos desse avião, um coronel da FAB que ajudou o museu com uma dedicação fora do comum mandou inclusive madeirame pra nós dos EUA para que esse avião fosse feito e até agora eu não pude pegar.

RA - Mas ele fez parte da nossa história?

ML - Ele fez parte da escola brasileira de avião, haviam quatro aviões na escola brasileira de aviação, que funcionou no Campo dos Afonsos a partir de 1914. Desde o início eu já disse que sou o maior sucateiro que Deus já pôs no mundo. Mas dentro do parque dos Afonsos é que consigo a sucata pra tornar depois a matéria-prima de trabalho. Eu tenho tido uma colaboração que atinge as raízes da emoção. O Cel Braga, Cmte do Parque, foi muito simpático conosco e tem nos ajudado muito. Foi lá visitar espontaneamente e já se colocou à nossa disposição; outro que nos ajudou muito e praticamente sem restrições foi o Cel Rodrigues. Fizemos uma grande amizade.

RA - O B-17 já foi recuperado?

ML - Não. O B-17 é praticamente impossível de ser recuperado lá dentro. Em primeiro lugar pelo tamanho, em segundo porque eu precisava pelo menos pra trabalhar naquele avião de três a quatro chapeadores e no momento só tenho um. O avião foi muito castigado no que foi retirado do pedestal onde ele estava. Ele sofreu uma queda violenta. Eles arranjaram estes guindastes enormes de obras e foi transportado o guindaste pra lá. Então colocou os anéis levantaram e quando ele estava talvez a uns dez metros de altura ele partiu-se e caiu ao solo.

RA - Na sua experiência, na sua visão, ali do Campo dos Afonsos, você teve oportunidade de ser testemunha de alguns eventos da revolução de 35?

ML - Tive. O meu cunhado era Cel e comandante da escola de aviação militar e o grande foco da intentona comunista de 35 foi ali, a revolução quase que dominou a escola e o primeiro regimento de aviação. Eu tive a oportunidade de ir no dia seguinte acompanhando a minha mãe que foi levar roupas para o meu cunhado Hilton Góes. Ele sobreviveu por milagre. A uma hora da manhã ou meia noite, não me lembro ao certo, o Eduardo Gomes que era comandante do primeiro regimento telefonou para ele dizendo que ele podia relaxar a prontidão, relaxar em termos, porque o Filinto tinha telefonado para ele dizendo que a revolução estava sendo esperada a cada momento e não seria mais aquela noite e ele tinha tido o cuidado de desvaziar os tanques de gasolina dos aviões e deixou todos os aviões dentro dos hangares com as portas trancadas. Mas mesmo assim a coisa aconteceu. Aconteceu e ela foi disseminada dentro da escola de aviação militar por um majorchamado Sócrates. Esse homem foi o homem que comandou todo o movimento lá. À meia noite ele recebeu esse telefonema e não se sentiu com vontade de relaxar. Então ele se fardou e se armou e foi fazer mais uma ronda. Quando saiu do cassino onde estava, ele viu o portão principal do Campo dos Afonsos se abrir e entrar um carro. Ele se dirigiu para lá com o sub-comandante que era o Bento Ribeiro Dantas, um dos pioneiros da aviação militar e ele queria falar com o sargento da guarda - "eu dei ordens específicas a você para não deixar ninguém entrar" - "mas eram oficiais" - "então você me acompanhe". E quando ele virou as costas ouviu uma rajada de metralhadora, se atirou pro lado e não viu mais o Bento. Caiu dentro de uma vala, saiu rastejando, conseguiu ganhar estrada e foi até a casa de força que havia na estrada, abriu a porta e se trancou. E ouviu o pessoal passarem no calçadão dele. Deixou um pouco o tempo passar, já ouvia a fuzilaria lá dentro e de repente ele ouviu um barulho de automóvel, que era o caminhão do padeiro. Ele tomou o caminhão do padeiro e foi para a escola militar. Lá o comandante da escola disse que não poderia dar apoio a ele e ele seguiu para a Vila Militar e o Cordeiro de Farias levantou artilharia e foi com ele contra os Afonsos e tomaram tudo, mas debaixo de um fogo desgraçado. Houve uma mortandade enorme lá dentro. Muitos oficiais morreram, sem falar em soldados e cabos.

RA - E a sua experiência antes da guerra de 35?

ML - Isso foi uma coisa muito interessante. Aí por volta de 1938 quando eu estava estudando, fazendo exame na

ENTREVISTA MAX LEAL

escola militar, a casa como era muito grande, muito cheia de gente. Minha mãe tinha necessidade de um copeiro para os serviços mais pesados e como já havia escassez desse tipo de gente pelo menos com um determinado nível de educação pra fazer esse tipo de serviço, ela começou a telefonar para os consulados perguntando se havia alguém disponível. Telefonava para o consulado de Portugal e da França perguntando se tinha alguém que falava o português que tivesse necessidade de um emprego desse e acabou batendo no consulado da Alemanha e lá disseram que havia um rapaz que havia chegado da Argentina e que não tinha se dado bem com o clima de lá e tinha vindo para cá e estava aceitando qualquer emprego e lá foi ele pra casa. Então apareceu um jovem algo, bem apossado, vestido modestamente e se comprometeu a fazer todo o tipo de serviço desde lavar pratos, encerrar chão, essa coisa toda e servir a mesa. E lá ficou ele. Chamava-se Henrique. E eu fazia os meus estudos ali na sala de música de minha irmã. Um belo dia eu estou fazendo lá os meus deveres e eu vi que tinha alguém atrás de mim. Era ele. Ele disse que eu estava fazendo a equação errada e que estava multiplicando isso antes daquilo.

RA - Mas qual era a nacionalidade dele?

ML - Alemão. Eu fui ver e era mesmo. Muito bem, dias depois ele me mostrou uma coleção de fotografias dele fardado de oficial ao lado do palanque de Hitler fazendo um discurso, mas ninguém deu a menor importância. Meu cunhado nesta época morava lá e ele prestava uma atenção danada e muitos companheiros dele iam jantar lá e ele ouvia aquelas histórias todas de aviação e o que eles pensavam da eminência de guerra e aquelas coisas todas. Um belo dia esse camarada desapareceu de lá de casa e levou um revólver de meu irmão, um jogo de roupa completo. Minha mãe telefonou para o consulado dizendo que o Henrique havia desaparecido. E lá eles responderam que lamentavam muito e que era uma coisa muito desagradável e tal e tal. Bom, meu irmão vai para a França. Tendo entrado para a diplomacia. Nesta época a guerra havia começado e a França foi tomada pelos alemães. Depois a coisa foi apertando, apertando e os brasileiros foram presos e mandados para a Alemanha e lá durante o inverno e com uma escassez total de co-

mida, a vida não era nada boa. Um belo dia o meu irmão está no quarto com a minha cunhada, quando recebeu um cartão trazido por um soldado da guarda que disse que lá embaixo o major Haides Espondes estava e queria lhe falar. Ele disse que não conhecia nenhum major Haides Espondes. Mas com a insistência do soldado ele desceu e era ele; um majorcomandante de uma tropa de ocupação alemã na França e que tinha ido pedir desculpas a ele pela maneira descortês e feia com que ele saiu lá de casa colocando-se à inteira disposição pra qualquer coisa que ele pudesse fazer. Esse homem tinha mandado para a Argentina, tinha feito um levantamento de todos os portos da Patagônia até o norte e fez o levantamento dos Portos desde o Rio Grande até Natal no Brasil, essa era a função dele.

RA - O copeiro Henrique era um espião?

ML -- Sim, ele era um espião.

RA - Depois da guerra você não teve notícias dele?

ML - Não, não nunca mais.

RA - E outras histórias interessantes dessa natureza?

ML - Foi a participação da minha família na Revolução de 1932 em São Paulo - Revolução de 9 de julho - em que o meu cunhado ainda era Major, o Borges foi comandante da aviação constitucionalista durante três meses e ouvíamos as rádios de São Paulo até altas horas da madrugada com César Ladeira e aquela turma toda antiga e pelo que eles diziam a gente estava completamente imbuído da idéia de que a Revolução Constitucionalista ia vencer. E terminou naquele malogro, o Ivo foi preso, veio apresentou-se aqui, foi deportado, passou dois anos fora, eu tive um cunhado também...

RA - Passou dois anos fora aonde?

ML - Passou dois anos exilado, passou parte em Lisboa e o resto em Buenos Aires. Não sei se você conheceu o Helial Chuchu. O (Chuchu) era filho de um médico muito ilustre aqui, e esse médico Manoel José Ferreira foi incumbido pela cúpula da Revolução Constitucionalista de buscar armamento nos EUA, e tentou de todas as maneiras contatos oficiais e nenhum deles resultou eficaz e ele acabou através do Embaixador da China nos EUA, sendo levado um gangster chamado Figueroa. Um gangster espanhol com quem ele fez uma belíssima relação e

através de quem ele comprou todo o armamento que ele deveria trazer para a Revolução de São Paulo.

RA - A coisa está muito diferente hoje em dia, não?

ML - Não, e esse armamento todo viria pelo pacífico no iate comprado no Canadá e completamente desmarteado pra poder arrumar aquela coisa toda dentro, iria ser pilotado pelo comandante do submarino que rompeu o bloqueio de Nova York durante a Primeira Grande Guerra Mundial, já era um homem maduro vivia nos EUA e foi contratado para isso.

RA - Esse comandante era alemão?

ML - Era o comandante do submarino alemão.

RA - E quem chegou a transladar o iate?

ML - O iate foi apanhado depois de passar o canal do Panamá.

RA - Apanhado por quem?

ML - Se não me engano foi o Peru, a pedido do governo brasileiro e foi remetido pra cá. O navio tinha o nome de Ruth que era o nome de minha irmã e foi incorporado à Marinha Brasileira depois com o nome de Rio Branco, se não me engano. Mas essa amizade do meu cunhado com o Figueroa era muito interessante porque ele dizia assim: - Doutor eu não compreendo como é que o senhor, um homem com uma inteligência dessa envergadura quer voltar para o Brasil pra continuar sendo médico, e pra participar de uma revolução, o senhor fica aqui comigo, com sua inteligência e eu com que entendo do meu metiê, nós vamos tomar conta de Nova York em uma semana.

RA - Qual era o nome dele mesmo?

ML - Manoel José Ferreira.

RA - Como é que ele se envolveu nessa Revolução toda?

ML - Por patriotismo, ele achava, ele tinha convicção absoluta de que aquela atuação de Getúlio, aquele governo de força do Getúlio não ia nos levar a lugar nenhum, ele e o outro meu cunhado Ivo resolveram tomar parte da Revolução de 1932.

RA - E uma mensagem final?

ML - Eu gostaria que o Museu pudesse desempenhar com plenitude a sua função de esclarecer e de contar a história verdadeira, as gerações novas, de todos aqueles que deram com sacrifício, uma boa parte de suas vidas, alguns até ficaram pelo caminho e que desta maneira fossem recompensados e que conseguíssemos imbuir na cabeça das crianças e dos jovens o espírito de uma aviação sadia, de uma aviação que prospere.



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INSTRUÇÃO E ADAPTAÇÃO DA AERONÁUTICA
QUINTO SALÃO DE ARTES PLÁSTICAS DA AERONÁUTICA
Inscrições até 27 de Setembro/89

inscrição

ATENÇÃO: Esta ficha deve, obrigatoriamente, ser preenchida com letra de FORMA e acompanhar os trabalhos concorrentes.

Nome Completo				Nome para catalogo			
Endereço							
Bairro	DDD	Fone	CEP	Cidade	UF		
CPF	RG					UF	

Estou ciente dos termos do regulamento: Ass. do Artista _____
Preencher as etiquetas abaixo:

Tema	A			
Título da Obra				
Pint	Des	Grav	Esc	Outros
Técnica				
Dimensões (cm)	Vert	Hor		
Valor da Obra NCZ\$				

Tema	B			
Título da Obra				
Pint	Des	Grav	Esc	Outros
Técnica				
Dimensões (cm)	Vert	Hor		
Valor da Obra NCZ\$				

Tema	C			
Título da Obra				
Pint	Des	Grav	Esc	Outros
Técnica				
Dimensões (cm)	Vert	Hor		
Valor da Obra NCZ\$				

RECIBO DAS OBRAS - Recebemos as obras A, B e C, correspondentes à inscrição de N° _____
em perfeitas condições. Belo Horizonte, ____/_____/89. Resp p/recebimento: _____

REGULAMENTO

01. O Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR) promoverá, como parte integrante das festividades comemorativas da Semana da Asa de 1.989, o QUINTO SALÃO DE ARTES PLÁSTICAS DA AERONÁUTICA - Técnicas Concorrentes - destinado às categorias de Pintura, Desenho, Gravura, Escultura/Objeto e Fotografia.

02. O SALÃO reunirá em exposição, a ser apresentada no Museu de Arte da Pampulha na segunda quinzena de Outubro/89, os trabalhos de artes plásticas selecionados pela Comissão de Seleção e Premiação.

03. O QUINTO SALÃO DE ARTES PLÁSTICAS DA AERONÁUTICA constará de dois setores: um, "TEMA LIVRE"; e outro sob o tema "O HOMEM E O ESPAÇO".

04. PARTICIPAÇÃO:
Poderão participar do Salão os artistas, maiores de 16 anos, residentes em Minas Gerais.

05. INSCRIÇÃO:
a - A inscrição para Seleção e Premiação se fará mediante a apresentação de até 03 trabalhos para cada setor, adequadamente montados para exposição e acompanhados de ficha de inscrição preenchida e assinada. O conjunto de obras poderá ocupar, no máximo 4 metros lineares de painel ou 05 metros quadrados de piso.

b - Este Regulamento e a Ficha de Inscrição poderão ser procurados no CIAAR (Base Aérea-Pampulha), no período de 19 de Agosto a 27 de Setembro, das 08:00 às 18:00 horas, e no Palácio das Artes, das 09:00 às 12:00, e, das 14:00 às 18:00 horas.

c - Os trabalhos deverão ser entregues, nos locais acima mencionados, até o dia 27 de Setembro.

d - O Seguro das obras, contra possíveis danos e/ou avarias, ficará a cargo dos autores, não se responsabilizando o CIAAR por danos acidentais, que venham a ocorrer com as mesmas.

e - A disposição das obras na Exposição ficará, exclusiva e, a cargo da Comissão Organizadora.

f - Todos os prêmios do QUINTO SALÃO DE ARTES PLÁSTICAS DA AERONÁUTICA serão de caráter aquisitivo, passando a obra, ou o conjunto delas, a pertencer ao patrocinador do prêmio.

g - Prazo para retirada das obras:
- trabalhos não selecionados: até 10 de novembro de 1.989
- trabalhos selecionados: até o dia 30 de novembro de 1.989

h - Após os prazos estabelecidos, o CIAAR não se responsabilizará pelas obras, dispondo das mesmas a seu critério.

06. SELEÇÃO:

a - O Júri de Seleção e Premiação será composto por cinco pessoas: três críticos ou especialistas em artes, um representante da Secretaria de Cultura e um representante da Aeronáutica.

b - Caberá ao Júri de Seleção e Premiação:

- estabelecer os critérios de seleção consoante a conceitualização do Salão proposta no presente Regulamento;
- examinar todas as obras inscritas, fazendo a seleção de acordo com os critérios estabelecidos;
- indicar, dentre os selecionados, os trabalhos para premiação;
- redigir ata circunstanciada esclarecendo os critérios de seleção e justificando as indicações de premiação;
- resolver, juntamente com a Coordenação Geral do Salão, os casos omissos neste Regulamento;

07. PREMIAÇÃO:

Serão atribuídos os seguintes "prêmios aquisitivos":

- a - PREMIO ALBERTO SANTOS DUMONT - 19 lugar, Tema Livre NCZ\$1.000,00 mais duas passagens aéreas, ida e volta, para Salvador-BA
- b - PRÊMIO SEMANA DA ASA - 19 lugar, Tema "O HOMEM E O ESPAÇO" NCZ\$1.000,00 mais duas passagens aéreas, ida e volta, para Rio de Janeiro-RJ
- c - PRÊMIO AVIAÇÃO CIVIL - 29 lugar, Tema Livre NCZ\$500,00 mais uma passagem aérea, ida e volta, para Manaus
- d - PRÊMIO FORÇA AEREA BRASILEIRA - 29 lugar, Tema "O HOMEM E O ESPAÇO" NCZ\$500,00 mais uma passagem aérea, ida e volta, para Manaus
- e - PRÊMIO DIA DO AVIADOR - 39 lugar, Tema Livre NCZ\$300,00
- f - PRÊMIO CIAAR - 39 lugar, Tema "O HOMEM E O ESPAÇO" NCZ\$300,00

Poderão ser atribuídos outros prêmios, por indicação do Júri, patrocinados por Instituições e Empresas, a serem oportunamente divulgados.

08. O Júri poderá deixar de outorgar um ou mais prêmios, se dentre os selecionados, não houver suficiente número de obras à altura da premiação.

09. A inscrição de trabalhos no QUINTO SALÃO DE ARTES PLÁSTICAS DA AERONÁUTICA, implica na integral aceitação deste Regulamento, bem como das decisões do Júri.

Belo Horizonte, 01 Agosto de 1.989

Comissão Coordenadora

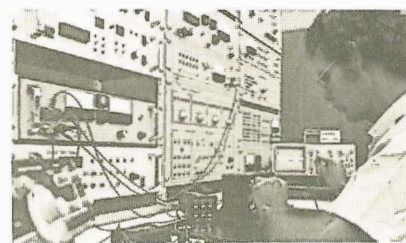
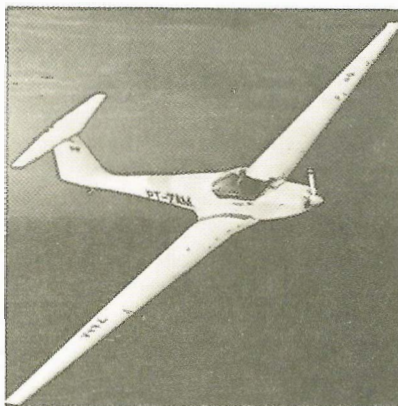
GRUPO AEROMOT



TECNOLOGIA AEROESPACIAL QUE NÃO PÁRA NO TEMPO

Agora, quando completa 20 anos de atividades, a AEROMOT é um grupo empresarial consolidado pela excelência dos seus produtos e serviços.

Atuando na área aeroespacial, o Grupo Aeromot S.A. é formado por três empresas: Aeromot Aeronaves e Motores, com completo Parque de Manutenção; a Indústria Mecânico Metalúrgica, res-

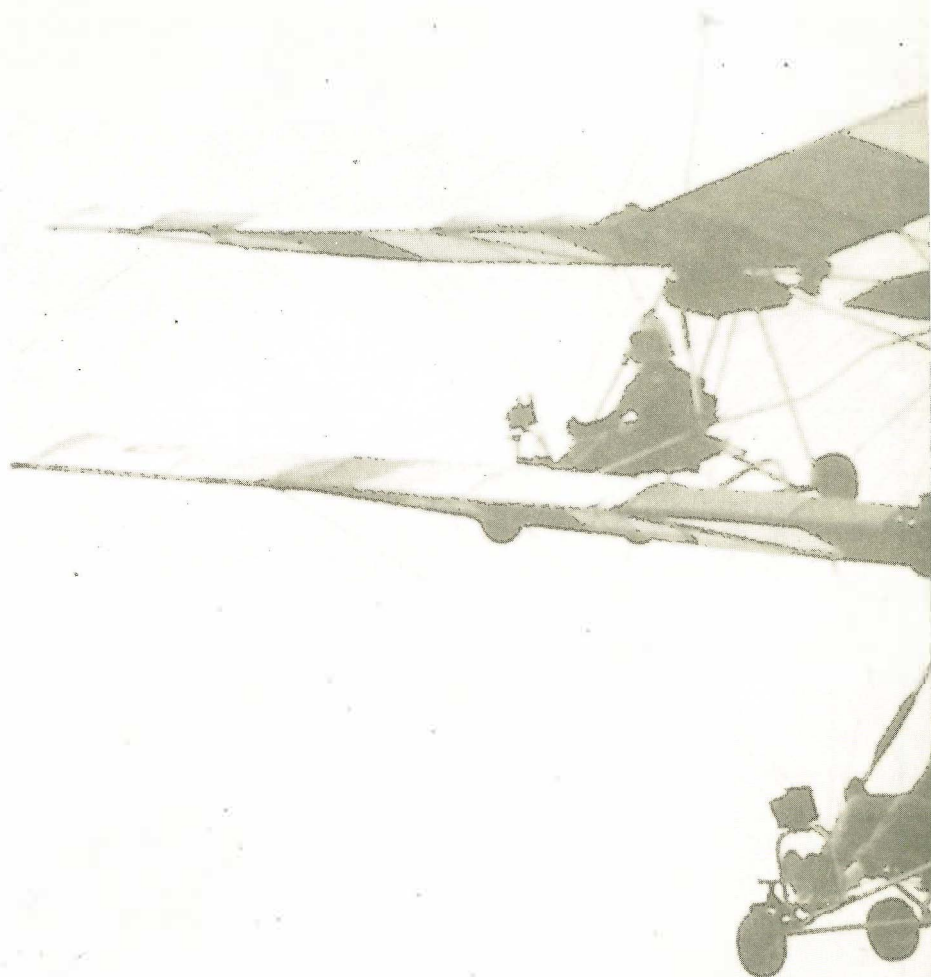


tes eletrônicos de aviação, fornecendo componentes para a Embraer, inclusive para o caçatático AM-X, um trabalho conjunto Brasil-Itália.



ponsável pelos programas do Motoplanador Ximango, dos alvos aéreos e das poltronas Sonata, além de componentes agrícolas dos aviões Ipanema; a Aeroeletrônica-Indústria de Componentes Aviónicos que projeta, desenvolve e fabrica componen-





ULTRALEVES

NO CAer:

"5.000 HORAS DE LAZER PROFISSIONALIZANTE..."

. L. N. Menezes

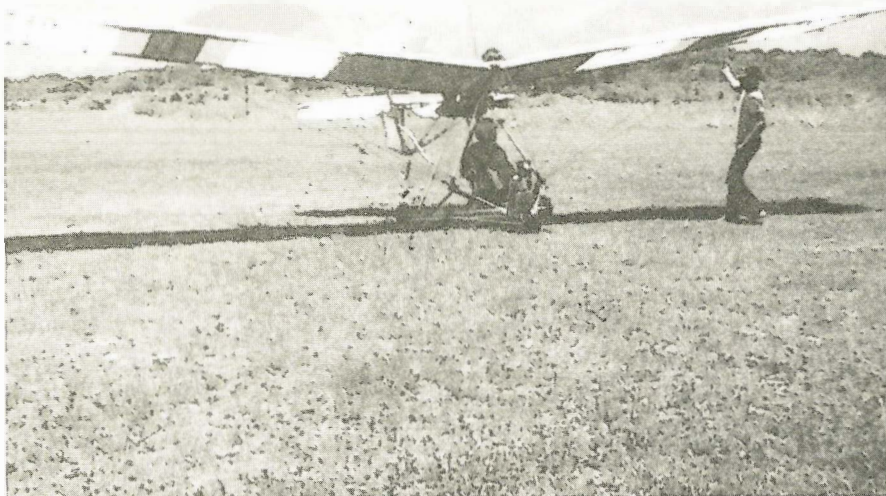
O fenômeno "ultraleve motorizado (ULM)" no Brasil (e em especial no CAer), tomou uma amplitude de tal, no transcurso destes últimos anos, que não é mais possível considerá-lo apenas um objeto de **admiração e curiosidade**. As implicações de caráter técnico, operacional e **?** por que não? - industrial conduzem a uma nova postura que supera, de longe, àquela dimensão que nasceu com a aparição dos ULM: /Sem nos apercebermos, estaremos defronte de uma nova modalidade de aviação desportiva?"

ULTRALEVES NO CAer

Não resta dúvida de que os ULM não "se espalharam nem povoaram os céus" como era esperado ou, pelo menos, como previam os analistas, os entusiastas, os espíritos mais audaciosos e talvez pouco realistas... Entretanto, e apesar disso, os ULM não adquiriram a conotação de "fenômeno efêmero, tipo modismo que vem e passa" como alguns outros postularam... A bem da verdade, os ULM aí estão, resistindo às "moléstias de infância" e ocupando um lugar para ficar... agora com mais substância.

Parece - isso sim - que ultrapassaram seu primeiro estágio de amadurecimento o que induz considerar a modalidade esportiva com bastante seriedade e atenção. Estão bem longe de serem atingidas as quantidades de "aeronetas" inicialmente previstas pelos entusiastas eufóricos; mas, nem por isso, deve haver sentimento de frustração ou má interpretação. Por ser um esporte novo, vibrante, apaixonante e envolvente poderia até tombar e sucumbir, vítima de seu próprio sucesso. Como muito ocorre no Brasil (aí incluído o nosso Clube). Mas, tal não aconteceu e não resta dúvida de que ainda há muito o que fazer e explorar, nesse domínio.

Levando em consideração todos os dados disponíveis no momento presente, os ULM não parecem ser um bom negócio (em termos de investimentos), nem uma aeronave fácil de dominar (em termos de busca de qualidade aeronáutica) e, muito menos, uma máquina simples para conservar disponível para o voo (em termos de manutenção) ou até mesmo pouco onerosa (em termos de custo operacional). Entrementes, "continua vendendo bem", dizem os fabricantes!



Seriam nossas conclusões um libelo contra os ULM? Decididamente, não.

Com a experiência de alguns anos de voo e observando a implantação de diversas escolas de pilotagem (entre elas a nossa) e clubes de ULM, já é possível concluir alguma coisa. De forma mais positiva...

No que tange à sua pilotagem, as horas de voo acumuladas, os acidentes (poucos) e os incidentes (muitos), permitem concluir que o manuseio dos ULM - apesar da cândida e complacente aparência - não dá muita margem a erros. Mesmo os pilotos (de avião) experimentados são unânimes em reconhecer as marginalidades das "maquininhas voadoras"... Com certeza, isso não implica atribuir a elas, nenhum sentido de periculosidade mas confirma a necessidade de uma operação atenta, disciplinada e séria. Terre-

nos em que o Clube se esmera e se considera "padrão"...

No plano industrial, a qualidade do produto é algo que, mesmo procurado com desvelo e pertinácia, não tem sido fácil de obter. Uma das razões é que, por força de ser uma "indústria na infância", o **controle de qualidade** na fabricação dos ULM entra em consideração como prioridade 2. O resultado é a não-conformidade com as normas e padrões, em prejuízo dos operadores. No ângulo logístico, os serviços após-venda (sobressalentes e manutenção) deixam bastante a desejar. O que acontece é que o industrial de ULM ainda não se estruturou para o processo de atendimento do cliente, após a saída da aeronave de suas oficinas, aspecto esse considerado dogma na indústria automobilística e aeronáutica... E o desagrado é geral.

No plano regulamentar/legal, cabe não esquecer a atitude das autoridades aeronáuticas naquilo que tange a "criar um clima favorável para a disseminação e consolidação do esporte". Entendendo que a atividade ultralevista é uma manifestação de lazer e uma expressão de liberdades de um certo modo ajustadas à realidade da vida da moderna sociedade, as autoridades de aviação civil e aerodesportiva racionalmente optaram por **alguma** forma de regulamentação. Agindo dessa maneira as responsabilidades pela observância das regras elementares ficam concentradas e atribuídas aos construtores, às escolas de pilotagem, aos clubes e aos próprios operadores. O que, para muitos, parece ser uma **forma de**



ULTRALEVES NO CAer

omissão ... Mas o problema não se apresenta assim; somente no Brasil: outros países já o enfrentaram antes e da mesma maneira. Com base nessas experiências é possível antever a adoção de alguma forma de normalização e regulamentação. Mas que não seja "nem tanto ao mar nem tanto à terra".. Em suma, algo adaptável, para ser lido entre as atuais linhas rígidas dos regulamentos.

Isto posto, seria ousado demais imaginar que está prestes a nascer uma categoria de "aerodesportivismo leve", dissociada da categoria de aviação geral em termos de normas, regulamentos, equipamento e "savoir faire"?

SEGURANÇA DA OPERAÇÃO

Como dito antes, a onda das "maravilhosas máquinas voadoras" alastrou-se bem mais rapidamente do que o esperado, embora no Brasil bem mais lentamente do que no restante do mundo. Essa "onda" só foi possível graças às diversas conquistas tecnológicas derivadas da idade espacial por que passou a indústria: simplificação e popularização de cálculos de engenha-

ria aeronáutica, aparecimento de mini-motores, alargamento do horizonte de utilização dos novos materiais (conjugados e compostos), popularização da mentalidade aeronáutica e do voo livre etc. Tudo isso resultou no aparecimento de uma família de aeromóveis que, transportados nas costas de um homem, no teto de um carro ou em reboque, já chegaram a atingir, em voo, altitudes de até 5 mil metros.

Considerando o relativo baixo custo de compra do Kit, seu consumo de combustível (na categoria "miserável") e sua facilidade de operação, os ultraleves tomaram o espaço no lazer do homem de hoje, antes somente ocupado pelos surfistas, homens-pipa e motoqueiros, e despertando atenção e atraindo interesse daqueles que são "Jovens no coração" ..

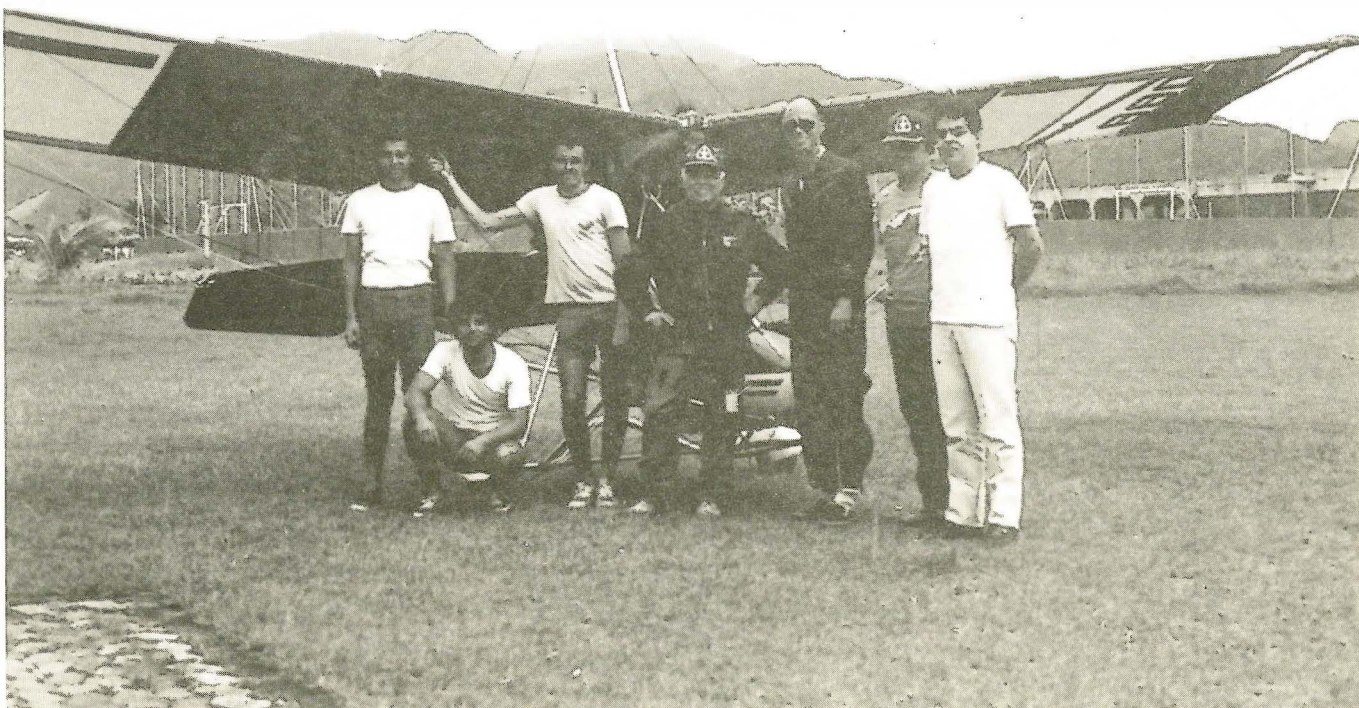
Durante o período de experimentação e de tomada de posição, os ultraleves não chegaram a propor nada de especial às autoridades aeronáuticas. Nem mesmo aos seus praticantes. Entretanto, não só o número de relatórios de "quase-colisão" (entre aeronaves e "engenhocas voadoras") como o pró-

prio crescimento assustador da quantidade de semoventes aéreos (são mais de 30.000 nos EUA, mais de 5.000 na Europa), compeliu a um tratamento específico e mais rígido do assunto.

A Federal Aviation Administration (FAA americana), que havia assumido posição conivente e condescendente de "laissez-faire", adotou radical mudança na sua maneira de ver, passando a controlar os UL. E tal não ocorreu apenas na América. Na Europa (França, Alemanha e Inglaterra) e até mesmo no Brasil, onde o DAC já adotou e baixou normas bastante abrangentes a respeito de toda a matéria compelin-do a adoção de um sem-número de precauções.

OS ULTRA LEVES NO CLUBE DE AERONÁUTICA

Funcionando desde novembro de 1984, baseado na Sede Campestre, o "pequeno Esquadrão" transpôs a marca das 5.000 horas voadas devotando uma ponderável parcela desse esforço aéreo à formação de pilotos. Hoje eles são mais de uma centena treinados e provêm dos sócios militares (aviadores, intendentos, médicos, engenheiros, do Exército, da Marinha e da PM) assim como do grupo de civis.



ULTRALEVES NO CAer

É uma marca recorde que muito enobrece o Clube e que cumpre celebrar.

O riróximo passo não poderá ser o **Departamento Aerodesportivo** com as modalidades de aeronaves, balonismo, aeromodelismo, vôo livre, paraquedismo, volovelismo? Porquê não?

Afinal, o Clube não é de Aeronáutica? ...

OS DADOS E NÚMEROS SIGNIFICATIVOS DO SETOR DE ULTRALEVES DO CAER

1- MEIOS/INFRA-ESTRUTURA EXISTENTES

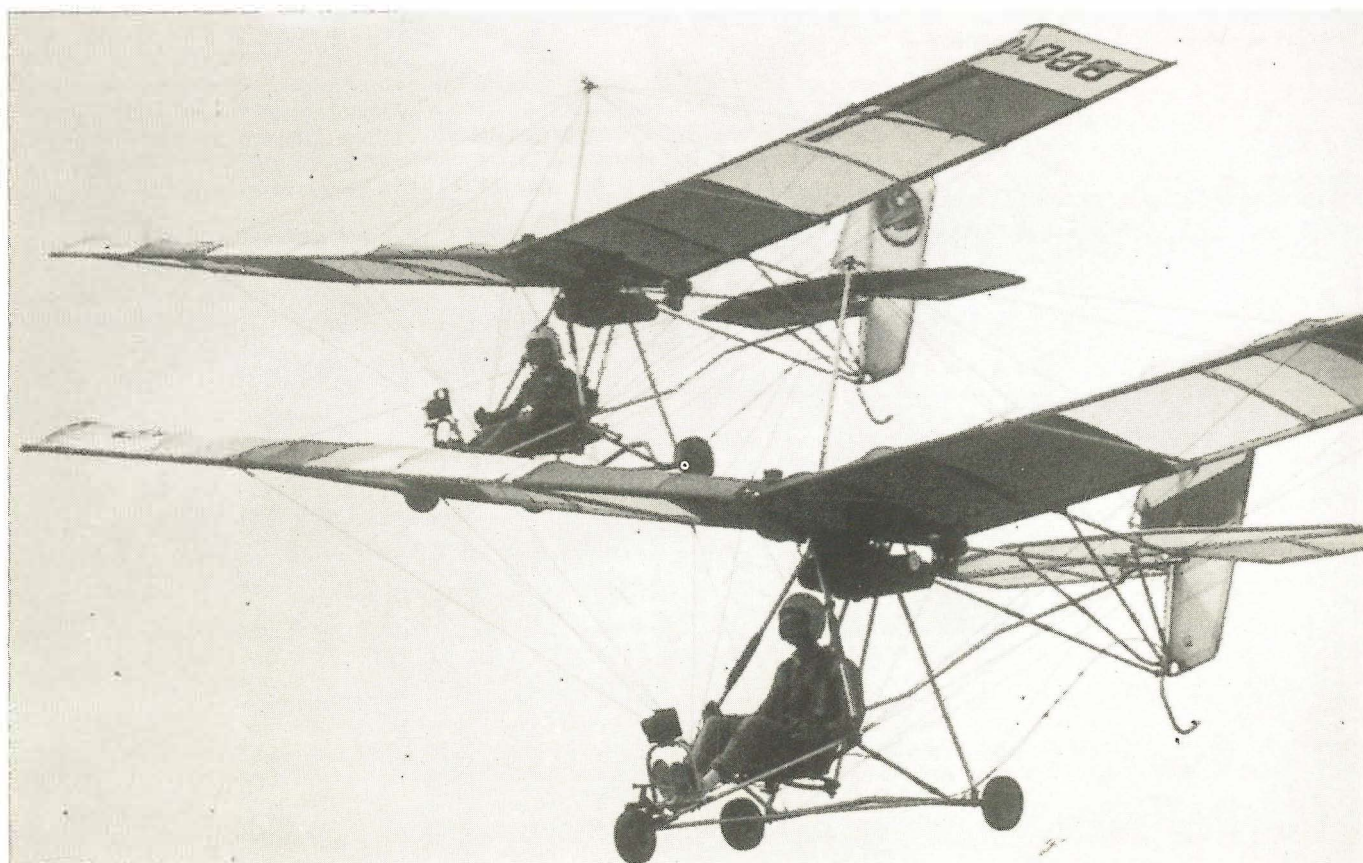
- hangar com despacho de vôo, oficinas de motor/estruturas completas, ferramentaria até 3, escalão, almoxarifado, 6 aeronaves, 2 birutas, 6 extintores de incêndio, iluminação mibiliário, telefone CETEL, linha privada com TWR/RJ, toailete, vestiário, depósito de combustível/lubrificantes (externo) e equipamento de filtragem e reabastecimento, banco de provas para motores ROTAX, talha para 250 kg.



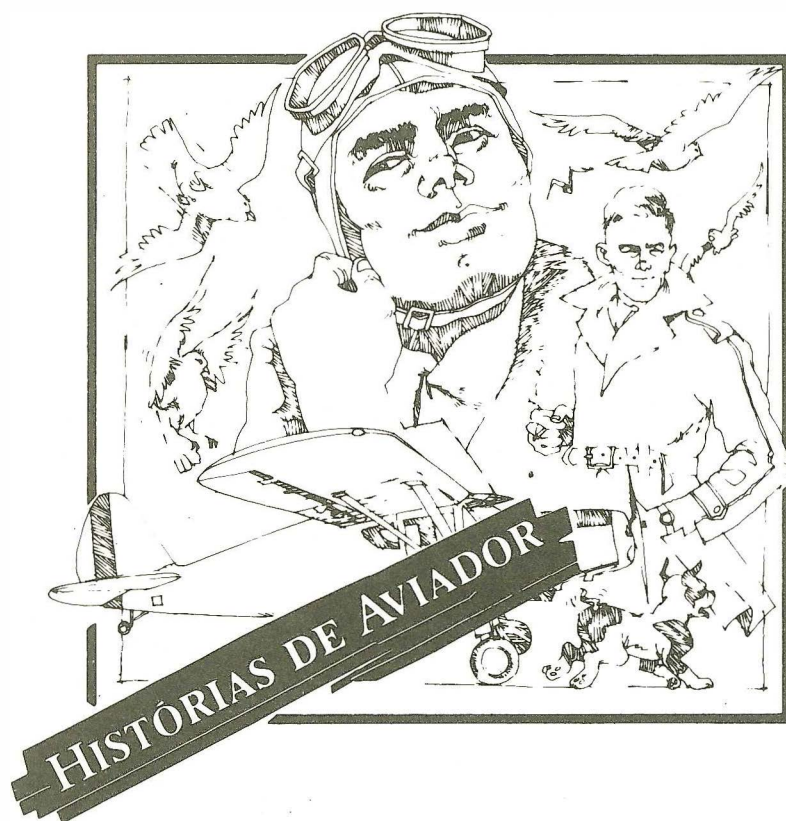
- 2 pistas de 20m x 200m de grama.
- pátio de estacionamento para 15 aeronaves.
- 1 lancha de 12 pés motor 7 HP, para resgate.
- 1 trator para corte de grama e reboque.
- 3 carrinhos para movimentação de aeronaves com flutuadores
- 2 pares de flutuadores para operação n'água.
- frota: 2 aeronaves biplace MXII
- 4 aeronaves monoplace MXI
- 1 pickup C10 para resgate/reboque (cedido p/empréstimo pela INFRAERO)

1i- GRANDESTOTAIS(17NOV84 - 31 FEV 89)

- horas voadas: Biplace - 1820:30 hs
- Monoplace - 3226:05 hs
- Grande total DULM - 5046:35 hs
- Combustível consumido - 49.506 L
- Consumo médio horário - 10,3 Uh
- Pilotos inscritos - 399
- Pilotos Formados ICHI/DAC - 159
- Alunos em Instrução - 12



OVERNIGHT TAPACHULA



ALBERTO MARTINS TORRES

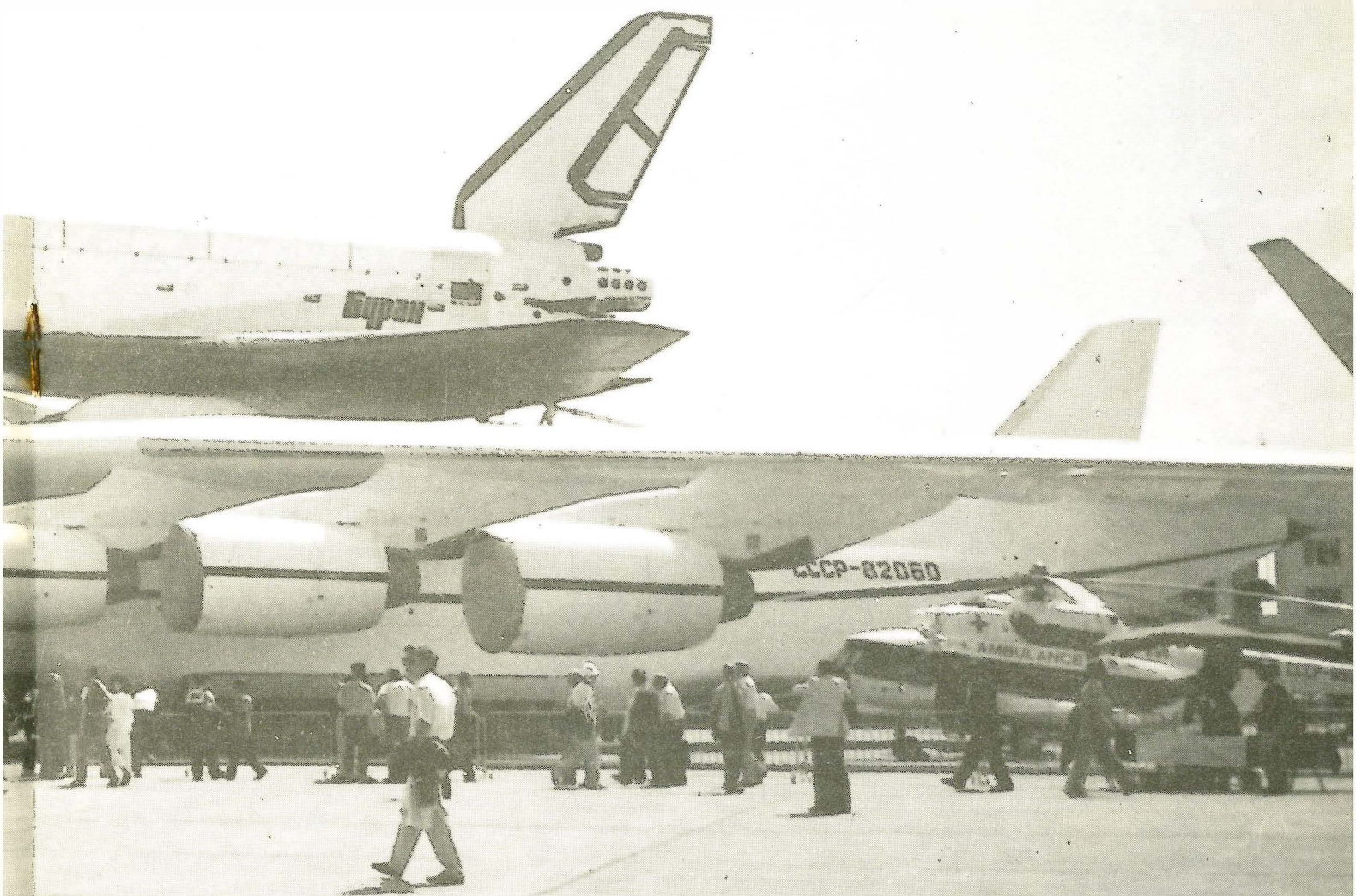
NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE

NAS LIVRARIAS E NA REDAÇÃO DA
REVISTA AERONAUTICA EDITORA
Praça Marechal Âncora. 15 - Tel.: 220-3691

LE BOURGET 89



OS COSSACOS ESTÃO CHEGANDO



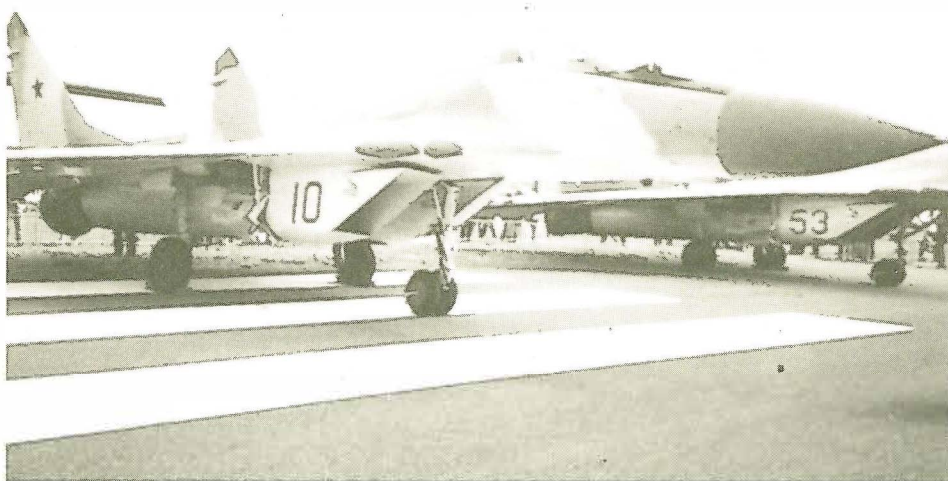
f..

*"O Salão do
Bicentenário da
Revolução
Francesa que se
transformou no
Salão da Glasnost:
Soviética"*

68
Jul
89



SV-225



MIG-129

Não fora a presença maciça dos soviéticos, este seria um salão sem grandes expressões.

Talvez decorrente da política adotada pelas grandes potências, de redução de gastos, não há grandes investimentos e conseqüentemente grandes novidades em termos de aeronaves a serem apresentadas numa feira aeronáutica.

Se por um lado os ocidentais foram poucos em apresentações, os americanos compareceram com o SR 71 BLACK BIRD, avião de reconhecimento de grande altitude e Mach 3 construído pela Lockheed, que se aposenta este ano, e os europeus, com os indefectíveis RAFALE e MIRAGE 2000. Os russos vieram com "tudo em cima".

Da grande vedete do salão o AN-225 de seis turbinas, até o SUKHOI 25 largamente empregado no Afeganistão, passando pelo espetacular acidente do MIG 29 e não menos espetacular ejeção de seu piloto, os russos comandaram o espetáculo. A demonstração do SU 27 foi algo de admirar os calejados observadores mais antigos. Os russos apresentaram ainda a versão biplace do SU 27 e o MIL-M 28 o mais moderno helicóptero de ataque do arsenal russo e desconhecido no ocidente até a Feira.

O acidente com o MIG 29 ocorreu durante a uma passagem baixa em velocidade reduzida e ao acelerar para uma subida de alta performance com ângulo de ataque, supõe-se que uma das turbinas teve um "stall" de compressor com o conseqüente apagamento fazendo o avião girar para o lado e ficar fora do controle. A ejeção muito próximo do solo, e o pára-quedas abriu-se parcialmente. Mas apesar disto o piloto nada sofreu.

Mas a grande atração do salão foi realmente o

AN-225, exposto em conjunto com o ônibus espacial BURAN, muito semelhante às naves Challenger americanas. É realmente uma aeronave impressionante com suas 600 toneladas de peso máximo de decolagem podendo carregar, tanto interna como externamente, 250 toneladas de carga útil a uma velocidade de 700/800 Km/h. Para se ter uma idéia de seu compartimento de cargas, o AN-225, pode carregar até 80 automóveis ou grandes conjuntos e módulos espaciais. A potência de seus seis motores é desconhecida.

Na área de transporte civil os russos com o TU-204 semelhante ao BOEING 757, e o IL96-300, um moderno Wyde-body, mostraram que vieram para ficar e enfrentar a concorrência. Ao contrário dos modelos que os antecederam, receberam uma grande dose de refinamento no que tange ao acabamento, instrumentação de raios catódicos e controles de vôo "fly-by-wire".

A Embraer, além das vendas de seu atual car-



MILMI-28

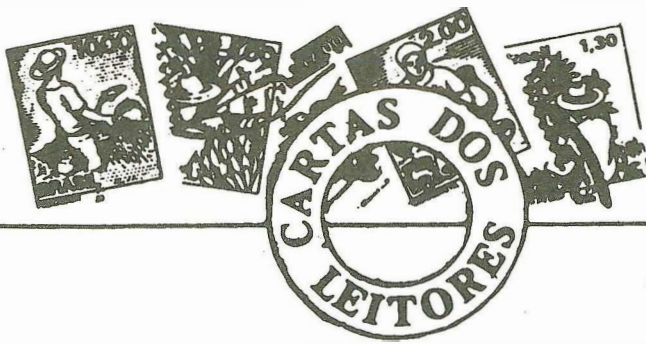
Acidente com o MIG-129



Foto: J. Guillem/Le Fana de l'Aviation/Sipa

ro chefe, o BRASÍLIA, conseguiu colocar as primeiras ordens do EM B-123 e aproveitou para lançar o seu mais

novo produto, o EM B-145, o primeiro jato comercial a ser fabricado no Brasil.



NOTA DA REDAÇÃO:
Estamos reproduzindo na íntegra, a carta resposta do Diretor do Museu Aeroespacial, Antonio Claret Jordão, ao Cel Rui Moreira Lima, carta esta, enviada a Coluna Carta aos Leitores, para Revista Aeronáutica nº 172. Para saber de sua importância e...;unho, e mesmo chegando em nossas mãos, após o fechamento da Revista, publicamos então, nesta página, dando continuação a Coluna Carta aos Leitores.



Sr. Redator

No último número de nossa Revista Aeronáutica, a de nº 172, fomos contemplados com uma carta de NOSSO leitor e querido Coronel RUI MOREIRA LIMA Disse NOSSO, pois o Cel RUI é um patrimônio histórico de todos nós brasileiros e, principalmente, de nós fabianos. Herói de guerra que não pertence somente à atual geração, é um nome que irá transportar-se por muitas gerações para testemunhar um passado que garantirá um digno e nobre futuro. São exemplos como o do Cel RUI, como o do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália, que nos dão força para construirmos uma futura Força Aérea, repleta de idealismo, transbordante de nobreza, imbrregnada de heróismo.

- COM REFERÊNCIA AO QUE FOI DITO SOBRE DARIO P.F.P. DORNELLES, HOMENAGEM, PROPRIEDADE EXCLUSIVA, FUNÇÕES TEMPORÁRIAS ETC!

Venho de público pedir desculpas ao Cel RUI por não tê-lo mantido informado dos projetos e planos do Museu que orgulhosamente dirijo TEMPORARIAMENTE. Por falta de meios não possuímos, ainda, um SISTEMA DE DIVULGAÇÃO que pudesse eficientemente informar a todos os interessados das previsões e realizações do Museu. Contamos com todos os nossos colegas do aeroespacial que nos questionem e nos consultem pessoalmente e diretamente, pois serão atendidos com toda a transparência possível no concernente à nossa administração. NÃO É FAVOR, É NOSSO DEVER.

O Museu Aeroespacial tem o maior carinho e respeito pelo precioso patrimônio que representa a memória dos feitos do heróico LUIZ LOPES DORNELLES. Tanto assim que, no momento, ESTA EM ANDAMENTO NO MUSEU, UM PROJETO-PESQUISA QUE LEVANTA NOVOS DADOS PARA RELATO ATUALIZADO DO ACIDENTE CAUSADOR DA MORTE DO Ten DORNELLES. Esse Projeto está sendo realizado com a participação, de uma "Testemunha Ocular" da queda do Ten DORNELLES na cidade de Alexandria, O Maj TORRES e o Museu. Estamos há vários meses trocando informações, pesquisando e colecionando dados para emitirmos, então, um DOCUMENTO AUTÊNTICO SOBRE O ASSUNTO.

"O FATO DE NÃO ENTENDER O ENTUSIASMO!"

Pensamos que DARIO P.F.P. está absolutamente certo quando diz que o DORNELLES será mais bem homenageado fazendo voar um P-47 que até então estaria mascarado de uma aeronave que teria lutado em campo de batalha. Temos a impressão que ele deve ter tomado conhecimento que aquele P-47 4192 (NT) NÃO POSSUIA NENHUMA TRADIÇÃO GUEIREIRA NA FAB e que somente ainda se mantinha em razoáveis condições de conservação por ser alvo de uma CORRETA PERMANENTE, PESSOAL E RE-SIGNADA MANUTENÇÃO realizada

pelo Maj WETCH. Todos que conhecem os fatos, sabem que na saída do Maj WETCH de NATAL, dificilmente aquela aeronave se manteria em bom estado. Estamos convictos que salvamos um P-47 da lenta, mas inexorável destruição por corrosão, como também livramos, um NOSSO HERÓI de uma imprópria e não digna homenagem. O P-47 4192 nunca voou na ITÁLIA, ele foi comprado no "surplus" nos EUA

O Museu não tinha conhecimento da placa, mesmo porque não constava em nossos registros nenhum monumento. Durante as demoradas conversações para a retirada do P-47, nenhuma informação a respeito do monumento nos foi transmitida. Quem desmontou a aeronave e nos enviou para os Afonsos foram elementos da FAB de NATAL, tão responsáveis como qualquer um dos envolvidos nesse evento. Deve ter havido algum incidente de percurso, acreditamos que os responsáveis em NATAL já se encarregaram de esclarecer esse extravio.

"DEIXOU DÚVIDAS NOS SEUS LEITORES"

Três carcaças de P-47, duas em péssimas condições de preservação, uma, a do NATAL em boas condições, TROCADAS POR UM C-47 que somente entrou na negociação para justificá-la economicamente. O INTERESSE PRINCIPAL DO MUSEU SERIA SALVÁ-LAS DO INEXORÁVEL DESTINO DA DESTRUIÇÃO CORROSIVA ECOLOCAR UMÁ DELAS EM CONDIÇÕES DE VÔO INVENTARIO INTERNACIONAL, COM CORES E INSÍGNIAS BRASILEIRAS.

"AVALIAÇÃO NÃO-OFICIAL NA ÉPOCA DA TROCA"

- P-47 De Recife.
US\$10.000,00
- P-47 De Pirassununga .
US\$30.000,00
- P-47 De Natal,
US\$45.000,00
Total US\$85.000,00

- C-47 Americano (Ex FAA)
US\$100.000,00

Não existem somente dez C-47 no Brasil existem muitos mais. Está no Brasil o proprietário, pessoa física, da maior frota particular de C-47 no mundo, o conhecido e "Folclórico" Sr. MICKEY MUNIR YURTSEVER.

Atualmente, o C-47 do Museu está sendo cogitado para uma das possíveis transações; ser trocado por um VULTEE VENG EANCE na Austrália, ou por um C-47, versão militar, nos Estados Unidos da América.

Finalmente, gostaríamos que ficasse esclarecido que as aeronaves P-47 TROCADAS NÃO SÃO ORIUNDAS DOS CAMPOS DA ITÁLIA, foram adquiridas de "SURPLUS" dos EEUU.

TODAS AS AERONAVES P-47 AUTÊNTICAS E ORIUNDAS DOS CAMPOS DE BATALHA NA ITÁLIA, ESTÃO SENDO PRESERVADAS E NÃO SERÃO COGITADAS PELO MUSEU PARA TROCA ALÉM DAS QUATRO AERONAVES ORIUNDAS, O MUSEU MANTÉM UMA NÃO ORIUNDA, QUE ESTÁ SENDO COLOCADA EM CONDIÇÕES DE VÔO, TUDO PARA HOMENAGEAR A GRANDEZA, A NOBREZA E O HERÓICO DINAMISMO DOS JAMBOCKS.

QUEREMOS MUITO MAIS PRESERVAR OS FEITOS HERÓICOS DE NOSSA FORÇA AÉREA PARA AS FUTURAS GERAÇÕES DO QUE SATISFAZER AS OPINIÕES DE ALGUNS DESTA NOSSA ÉPOCA

- INFELIZ ALIENACÃO

O MUSEU está seguindo uma política séria de preservação de suas aeronaves históricas. Essa política não partiu de um só ORGÃO OU AUTORIDADE, ela foi estudada e APROVADA pelo Exm.º Sr. MINISTRO DA AERONÁUTICA, INCATR E O MUSEU AEROSPACIAL.

O MUSEU CARECE DE RECURSOS MATERIAIS E HUMANOS PARA MANTER AS CINCO ATUAIS AERONAVES P-47 E TODO O ESFORÇO QUE SERIA GASTO PARA AS NOVE SERÁ CONCENTRADO SOMENTE PARA AS ATUAIS.

A OPERACÃO DE TROCA DAS AERONAVES FOI AUTORIZADA PELO GABINETE DO MINISTRO, ESTUDADO INICIALMENTE PELA MINHA PESSOA, AVALIADA, PLANEJADA E DECIDIDA PELO CEL BRAGA, PELO MUSEU, REAVALIADA E FINALMENTE APROVADA PARA EXECUÇÃO PELO EXM.º SR. BRIG M. MOTTA E BRIG DEOCLÉCIO pelo INCAER. Após quatro meses de licença para operação

no coração, consubstancia a operação assinando um acordo de troca com a Parte Americana.

Volto em público a solicitar aos Nossos estimado e respeitado Cel RUI, minhas desculpas pela desinformação, bem como, também, que me seja dada chance de poder fazer chegar a todos os INESQUECÍVEIS JAMBOCKS nossas idéias, nossos planejamentos e nossos PLANOS QUE SERÃO EM PROL DA MEMÓRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

GOSTARÍAMOS QUE TODOS OS JAMBOCKS E MAIS QUANTOS PUDESSEM, SE REUNISSEM EM TORNO DO MUSEU AEROSPACIAL E DO CURADOR DOS BENS HISTÓRICOS DO 1.º GRUPO DE CACA DA ITÁLIA, o Maj TORRES, JÁ SENDO NO MEADO PELO MUSEU NESTE MÊS PARA ESTA FUNÇÃO, A FIM DE, JUNTOS, CONSEGUIRMOS MAIS EFETIVAMENTE PRESERVARMOS ESSE MEMORÁVEL "SENTA PUA!"

ANTONIO CLARET JORDÃO - Ten
Cel Av R/R
Diretor do Museu Aeroespacial



NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE

Você tem bom gosto, é dinâmico, aprecia aviões, vôo livre, ultraleve, plastimodelismo, pára-quedismo. E tem sede de informação do Mundo Aeronáutico. Você também quer saber o que se passa na Música, Medicina, Ecologia, Artes Plásticas, Esportes, para complementar sua cultura geral e ter uma visão panorâmica de "aquanta anda nosso Mundo". Você é um leitor em potencial da REVISTA AERONÁUTICA.

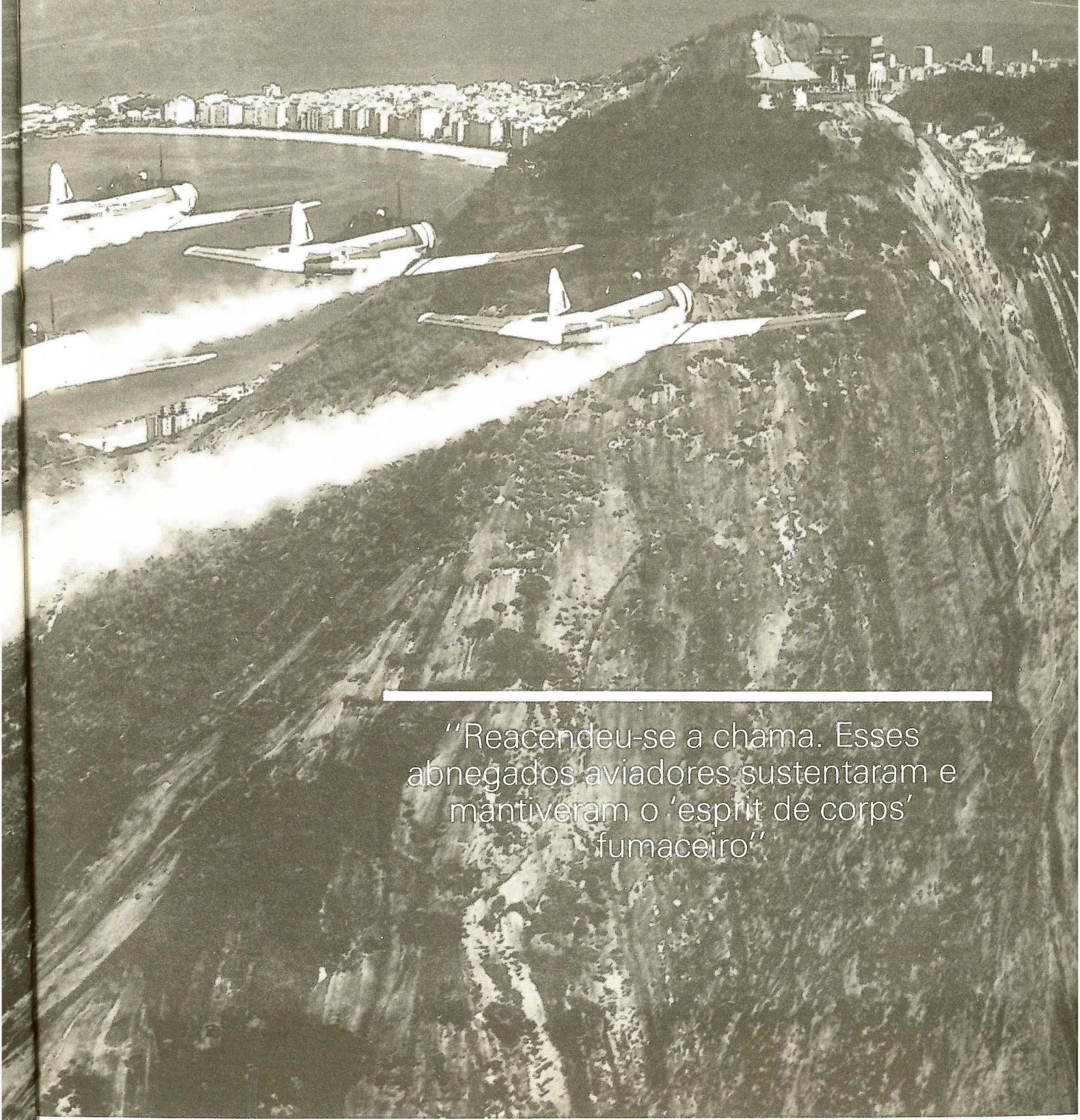
Pretendemos sociar sua sede, Para tanto estamos oferecendo nossa assinatura-anual por apenas Cz\$18,00 (Dezoito cruzados novos), no Brasil, e para o Exterior por US\$40.00, mediante pagamento em cheque nominativo ao CLUBE DE AERONÁUTICA. À venda também na Revista Aeronáutica Editora - Pça. Ma L Âncora, 15 - Tel: 220-3691.

E para quem já recebe nossa REVISTA AERONÁUTICA, solicitaríamos a gentileza de informar a nossa REDAÇÃO, sempre que houver mudança de endereço, ou em caso de incorreção de nome ou posto. Isto é para melhor atendê-los.

ANTHONY

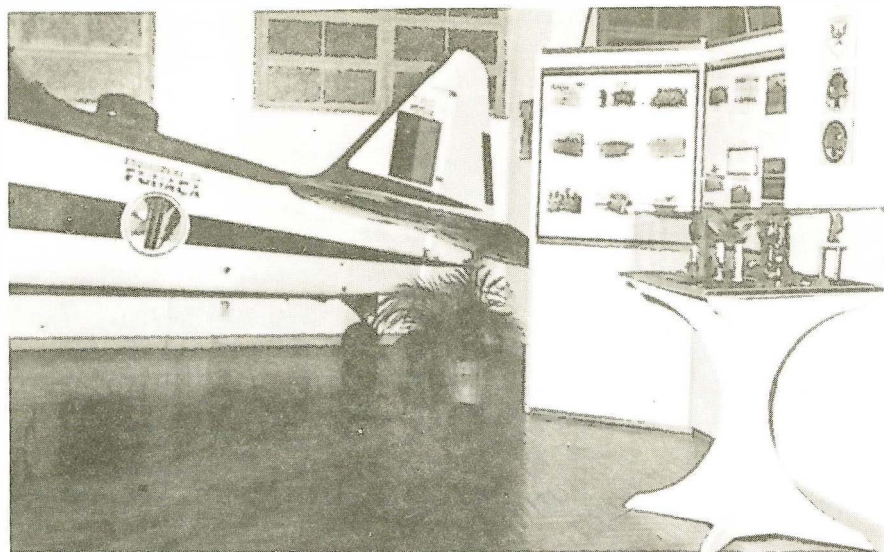


ESQUADRILHA DA FUMAÇA



"Reacendeu-se a chama. Esses
abnegados aviadores sustentaram e
mantiveram o 'esprit de corps'
fumaceiro"

ESQUADRILHA DA FUMAÇA



No início da década de 50, no Campo dos Afonsos, teve origem a Esquadrilha da Fumaça. Um grupo de instrutores do estágio avançado, formou uma equipe, que treinava acrobacia aérea em conjunto na hora do almoço. Quando se julgaram suficientemente adestrados, fizeram a primeira demonstração aérea, para uma comitiva de oficiais estrangeiros. Era o dia 14 de maio de 1952. Sucesso absoluto. Logo a seguir ganharam uma sala, no antigo prédio da Divisão de Instrução de Voo. Surgiu então, desta maneira, a primeira Sede da Esquadrilha. Aos poucos a Sala foi mobiliada, quadros estatísticos

e operacionais afixados e seus primeiros troféus exibidos. Durante oito anos ali foi se estabelecendo uma das mais famosas Unidades da Força Aérea Brasileira.

As solicitações para se apresentarem em shows aéreos foram se intensificando, começando as exibições pelo Brasil. Em 1958, foi a vez do Paraguai receber pela primeira vez uma equipe acrobática, já popularmente denominada "Esquadrilha da Fumaça". A fama e o prestígio desta consagrada Unidade, começou a ultrapassar as nossas fronteiras. Até 1963, os seus pilotos ainda eram instrutores de voo. Foi



quando saiu a Portaria, criando a Unidade Oficial de Demonstrações Acrobáticas. A Esquadrilha foi transferida do Campo dos Afonsos, indo para suas novas instalações, no Quartel General da 3ª Zona Aérea, no Aeroporto Santos Dumont. Subordinada administrativamente ao QG-3, era operacionalmente ligada ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica. A extensa agenda mensal, era elaborada pela Esquadrilha e submetida a apreciação do GABAER. Em abril de 1969, o primeiro Foga Master - voou nos Afonsos. Esses jatos franceses iriam substituir os T-6. No entanto, essa mudança de equipamento foi prejudicada devido à sua pequena autonomia (01:30 h). Naquela ocasião, o querosene não era ainda o principal combustível de aviação e poucas pistas eram pavimentadas. Utilizava-se o T-6 e o Foga alternadamente, até que em 1972, foram os aviões franceses negociados, ficando os valentes T-6, prestando seu valioso serviço até 1977, quando a Esquadrilha da Fumaça foi desativada temporariamente.

No início daquele ano foi avaliado o Xavante, a fim de reequipá-la, porém não se efetivou tal projeto. Neste período de paralização era grande a expectativa e ansiedade, para reativar tão poderoso meio de divulgação da Força Aérea Brasileira. A chama da Esquadrilha jamais se apagou totalmente. Os instrutores de voo da Academia da Força Aérea, autorizados pelo seu Comandante, Brig do Ar Lauro Ney Menezes, continuavam a voar em formação. Era o Coringa. Um voo restrito, que recebeu um grande impulso com a chegada de outro elemento importante nesta fase. Tratava-se do Maj Av Geraldo Ribeiro Jr., ex-integrante da "FUMAÇA", veterano, irrealista, e que viria a se tornar uma valiosa peça, face a sua experiência. Reacendeu-se a chama. Os T-25 apesar de muito restritos a esse tipo e voo, tendo a frente esses abnegados aviadores, sustentaram e

ESQUADRILHA DA FUMAÇA

mantiveram o "esprit de corps" fumaceira. Permanecendo apoiados pelo Brig Cherubim da Rosa Filho, após um período de estudos, foi oficialmente criado o Esquadrão de Demonstração Aérea, através do Decreto-lei nº 87.739 de 21 de outubro de 1982. Foi o resurgimento da Esquadrilha da Fumaça, desta vez com os magníficos TUCANOS voltando a divulgar a Força Aérea Brasileira, não só no Brasil como no exterior.

20 de maio de 1989, 37.º Aniversário da Esquadrilha da Fumaça. O Diretor do Museu Aeroespacial, Cel JORDÃO, tomou a iniciativa de comemorar a data no Campo dos Afonsos. Determinou que se montasse no próprio local de origem, a Sala da Esquadrilha da Fumaça.

A solenidade teve início com mais uma emocionante exibição da Esquadrilha (EOA) para autoridade e convida-

dos. Após os discursos de praxe, o Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, MaJ Brig MURILO SANTOS, ofereceu ao Marechal do Ar MÁRCIO OE SOUZA EMELLO a tesoura para cortar a fita simbólica. Estava solenemente inaugurada a Sala. A magnífica apresentação de sua história, através dos "posters", fotografias e troféus, foi, por todos admirada e elogiada. O trabalho árduo e profícuo em tão exíguo tempo foi plenamente recompensado. Todos se empenharam a fundo para, com dedicação e carinho, elaborar uma das mais belas Salas do Museu Aeroespacial. Muito contribuiu para o êxito, a Divisão de Museologia, tendo à frente dos serviços, O. Sandra Mara Gullo Chernicharo.

Neste inesquecível dia, tiveram todos os "FUMACEIROS" momentos felizes, onde puderam rememorar o passado, viver o presente e sonhar com o



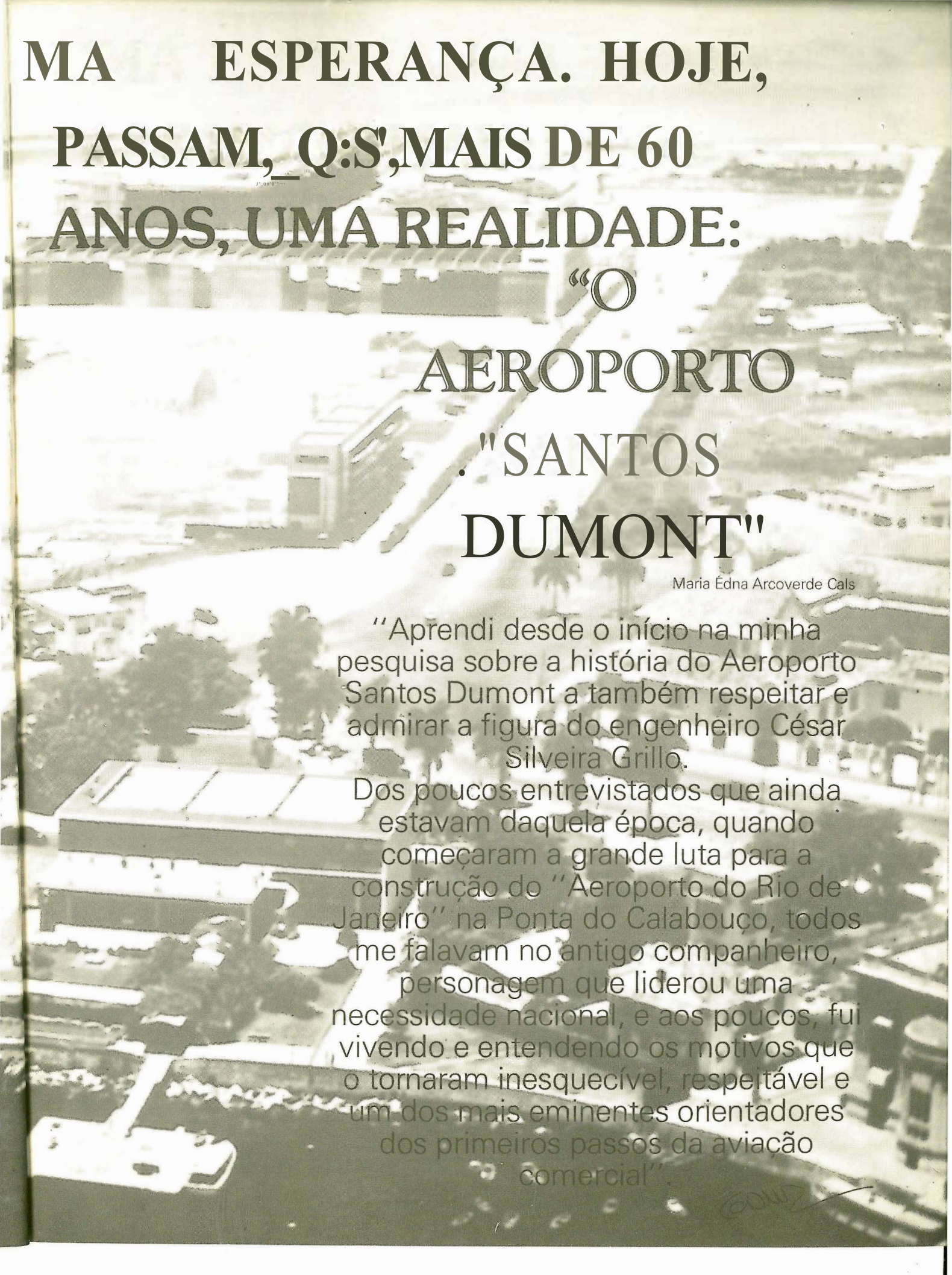
futuro. Parabéns ao Museu Aeroespacial!

Obrigado a todos que nos prestigiaram com a presença.



"O SONHO DE CESAR GRILLO"



An aerial photograph of the Santos Dumont Airport in Rio de Janeiro. The image shows the main terminal building, several runways, taxiways, and parking areas. The text is overlaid on the top half of the image.

MA ESPERANÇA. HOJE,
PASSAM, Q:S', MAIS DE 60
ANOS, UMA REALIDADE:

“O
AEROPORTO
."SANTOS
DUMONT"

Maria Édna Arcoverde Cals

“Aprendi desde o início na minha pesquisa sobre a história do Aeroporto Santos Dumont a também respeitar e admirar a figura do engenheiro César Silveira Grillo.

Dos poucos entrevistados que ainda estavam daquela época, quando começaram a grande luta para a construção do “Aeroporto do Rio de Janeiro” na Ponta do Calabouço, todos me falavam no antigo companheiro, personagem que liderou uma necessidade nacional, e aos poucos, fui vivendo e entendendo os motivos que o tornaram inesquecível, respeitável e um dos mais eminentes orientadores dos primeiros passos da aviação comercial”.

AEROPORTO SANTOS ...

1!

Nascido em 11 de março de 1896, natural do Paraná, diplomou-se engenheiro civil, geógrafo, mecânico e eletricista em 16 de abril de 1918, pela então escola politécnica do Rio de Janeiro, hoje Faculdade Nacional de Engenharia. Iniciou a sua vida pública como engenheiro fiscal da Inspetoria Federal das Estradas, função que exerceu de 1918 a 1922. Logo a seguir assumiu a função de oficial de gabinete dos Ministros da Aviação, Francisco Sá e Victor Konder. Exerceu essa função até 1926 e nesse período teve oportunidade de realizar diversos estudos referentes ao aproveitamento do carvão nacional nas locomotivas do tipo "Mykado", padronização das bitolas das vias férreas nacionais e sobre vários outros setores do sistema de transporte. Seu conhecimento dos meios de comunicação então existentes e sua perfeita compreensão das realidades brasileiras, cedo fizeram despertar no engenheiro Cesar Grillo um ilimitado entusiasmo pela aviação. Apesar dos precários aviões daquela época, sentiu

desde logo a grande importância que os transportes aéreos um dia viriam ter no Brasil. Essa convicção, a par de uma absoluta fé na segurança do voo, valeu-lhe o posto de Chefe da Comissão de Navegação aérea 110 gabinete do Ministro da Aviação, primeira comissão constituída para superintender a aviação civil, função que exerceu com brilhantismo até 1931, quando veio a ser criado o Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério da Aviação, e nomeado seu primeiro diretor. Desde essa época sua vida pública ficou indelévelmente ligada à aeronáutica brasileira, por cujo desenvolvimento trabalhou com afinho e abnegação, visando só e sempre o bem público. Poucos poderão imaginar os esforços que teve de dispendir para remover os embaraços que a rotina e a incompreensão antepunham à implantação desse novo meio de transporte, de características tão revolucionárias como a aviação. O seu sadio entusiasmo e a sua inabalável confiança nos imensos horizontes que a aviação iria abrir para o Brasil fo-

ram vencendo, através atritos e lutas, a incredibilidade de quase todos no futuro da aviação como meio de transporte, daí a transformação da Comissão de Navegação Aérea em Departamento de Aeronáutica Civil, cabendo-lhe estruturar o novo órgão, imprimindo-lhe orientação moderna e, ao mesmo tempo atacar dois problemas da maior relevância para a Aviação civil: "Um deles foi o da elaboração e promulgação da primeira lei reguladora das atividades da aviação civil, concretizada em 1932". O outro, "O da localização e construção do Aeroporto do Rio de Janeiro, problema que vinha estudando e debatendo com as autoridades municipais desde 1927 e que se tornou realidade com a escola da Ponta do Calabouço e o início da construção do atual "Aeroporto Santos Dumont". Mas, essa conquista foi o prêmio de uma atividade marcada por insucessos e desalentos que não esmoreciam o seu entusiasmo, conseguindo ver autorizada, afinal, a construção do Aeroporto. Não cessou aí a sua luta, pois forte campanha foi iniciada contra a localização do Aeroporto no Calabouço, a qual culminou uma polémica que levada ao Clube de Engenharia. Foi ali encerrada brilhantemente, após veementes debates com a vitória do seu ponto de vista, defendido superiormente pelo mesmo, em conferência reproduzida nas revistas de engenharia do país, cabendo-lhe, ainda, quando da sua volta (retorno) a Direção Geral do Departamento de Aviação Civil - DAC órgão do Ministério da Aeronáutica, em 1944, reiniciar as obras do aeroporto que estiveram paralizadas após a sua saída do DAC, e que retornariam nessa nova gestão como sua principal meta: "Terminar a construção do terminal de passageiros e colocar em plena operação as atividades no aeroporto Santos Dumont. Período difícil do após guerra, no qual tanto a aviação comercial e de transporte privado cresceram repentinamente. O enorme desenvolvimento da aviação durante a guerra e os serviços que ela prestou ao país nesse período, haviam modificado sensivelmente a mentalidade dos brasileiros no encarar os problemas da aviação civil, mas, nem por isso a sua tarefa foi menos árdua porque todo o seu trabalho sempre foi realizado em bases sólidas.

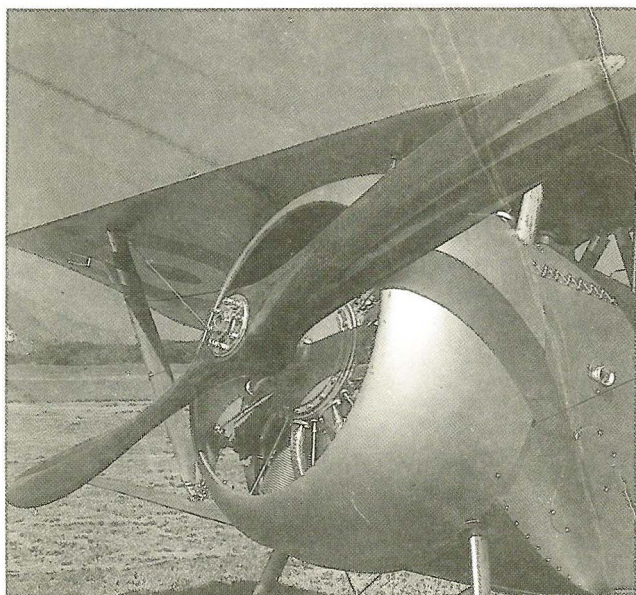
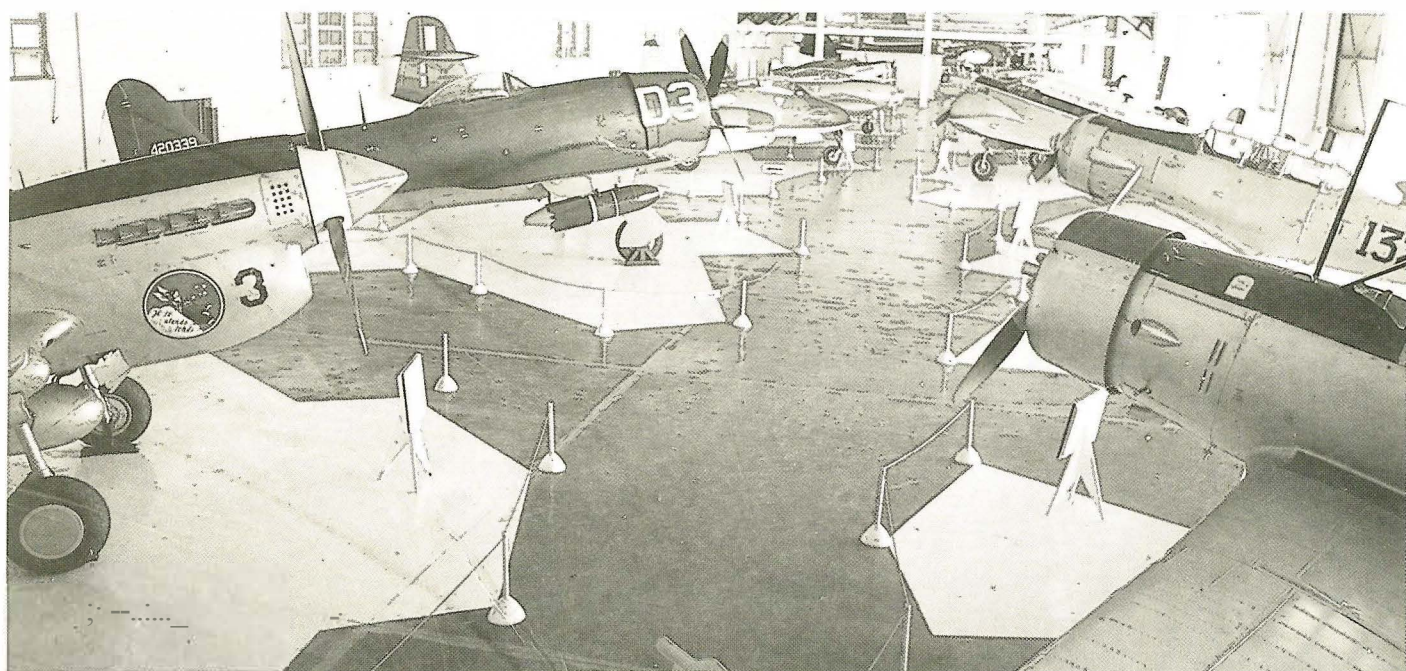
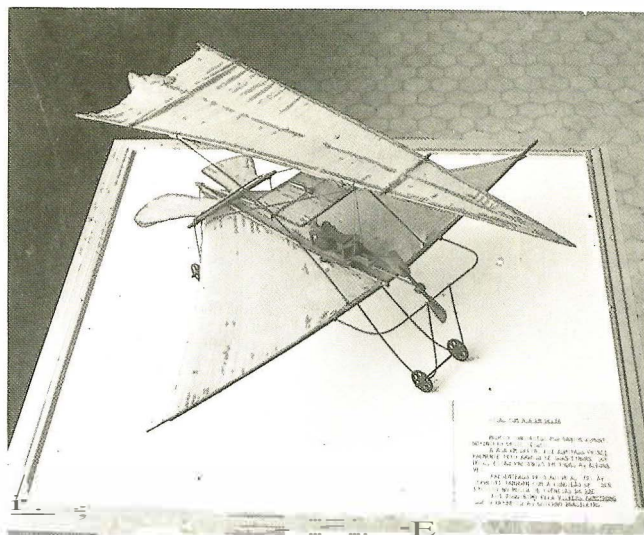
Creio, que devemos uma homenagem de gratidão a esse homem que tanto contribuiu para um empreendimento admirável e vitorioso que todos desfrutam:

"O Aeroporto Santos Dumont"



O MUSEU AEROESPACIAL

As peças do acervo aeronáutico brasileiro, pesquisadas e restauradas por dedicados especialistas, contam, ao vivo, a história da nossa aviação.



ROTEIRO



Av. Mal. Fontenelle, 2000 - Campo dos Afonsos - CEP 21740 - Rio de Janeiro - RJ



FAIRCHILD

C-119G — VAGÃO^{”””””}

VOADOR NA FAB

"Este grande e robusto avião em muito contribuiu para o 1^o GTT e a Força Aérea Brasileira, transporte, em todo país e no exterior. Com certeza suas antigas tripulações, hoje voando os modernos HERCULES C-130, relembram, com saudade e respeito as memoráveis missões que realizaram no grande Vagão Voador".

A. Camazano A.

O Fairchild C-119 é um aperfeiçoamento de seu antecessor, o Fairchild Packet (Pacote) C-82, desenvolvido em 1944, para uso exclusivo no lançamento de Pára-quedistas e carga.

A Ponte Aérea de Berlim, 1948/49 demonstrou a necessidade de utilização de uma aeronave de maior capacidade de carga, superior ao então C-82. Em novembro de 1947, voou um C-82 modificado, estava equipado com dois motores Pratt Whitney R-4360 WASP Major, de 3295 HP e hélices Hamilton, a sua fuselagem foi redesenhada e a capacidade de carga e a cabine de pilotagem também foram ampliadas.

As modificações realizadas suplantaram as expectativas e, foram tantas, que a própria Fairchild resolveu dar outro nome e designação ao grande avião de dupla deriva: C-119. FLYING BOX-CAR (vagão voador). Em 1948 a USAF efetivou uma encomenda de 143 aviões, designando-os C-119B, sendo posteriormente designados pela U.S. Navy como R40-1.

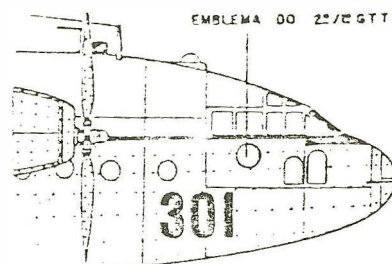
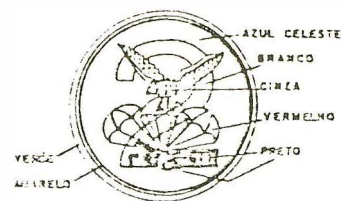
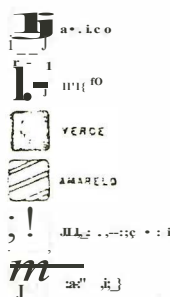
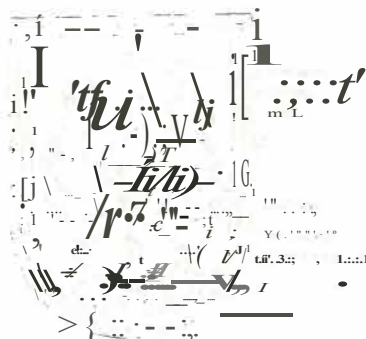
O primeiro voo da aeronave de série, foi em 08.04.49 e sua produção prolongou-se até 1955, sendo produzidas, em todas as suas versões, 1087 aviões, sendo distribuídas, na época, 946 para os Estados Unidos, 60 para a

Itália e os restantes para a Bélgica e Índia.

Os vagões voadores tiveram destacada atuação na Guerra da Coreia, onde além de suas missões primárias: lançamento de Pára-quedistas e carga, realizaram um grande número de outras missões em proveito dos aliados da Coreia do Sul.

Após a Guerra, outros Países receberam o C-119 que o utilizaram com grande sucesso. Alguns aviões foram modificados em suas características originais: A Índia adaptou em seus C-119 uma turbina Westinghouse J 34 Orpheus, de fabricação local, em uma

Fairchild C-119 G...



DETALHE DA MATRÍCULA NO LADO DIREITO

gôndola na parte superior da fuselagem, aumentando, assim, a sua potência e velocidade.

Durante a Guerra do Vietnã, a USAF transformou alguns de seus C-119 G/K em aeronaves Gunship, acrescentando-lhes duas turbinas General Electric, de 1300 SHP sob as asas, o que os capacitaram a transportar cerca de 5.000 kg de armamentos, incluindo metralhadoras, canhões de 20 mm, equipamentos de sensoramento infra vermelho e radar lateral, estando ainda equipado com modernos sistemas de navegação, de alta precisão, para utilização no apoio aos ataques realizados, à noite, pela aviação americana.

O C-119 na FAB

No dia 31 de janeiro de 1962, pousava na Base Aérea dos Afonsos, BAAF, o primeiro Fairchild C-119G, transladado dos Estados Unidos da América, para dotar o recém criado 2º/1.º GTT (Segundo Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte de Tropas), ativado pela Portaria n.º S-67/GM 3, de 10 nov 61.

A partir do dia 01 de fevereiro de 1962 as tripulações brasileiras iniciavam os vôos de instrução, ministrada por oficiais americanos, pois tais aviões foram cedidos pelo PAM (Plano de Ajuda Mútua), do Governo Americano, pa-

ra, juntamente com os veteranos C-82 A, apoiar o lançamento de carga e pára-quedistas, do Exército Brasileiro, através de sua Brigada Pára-quedista, sediada em Marechal Hermes, ao lado da Base Aérea dos Afonsos.

Os primeiros C-119 só foram incluídos no acervo da FAB em 28.06.62, através publicação do Boletim da Diretoria do material (vide quadro), recebendo as matrículas: FAB 2300 a 2312.

Durante sua atividade no 2º/1.º GTT os C-119 G participaram de inúmeras operações no Brasil e exterior, dentre estas destacamos o transporte e apoio à tropa brasileira "FAIBRAS", que participou da operação de manutenção da

FAIRCHILD C-119 G NA FAB - QUADRO GERAL

ORDEM	MATRÍCULA	Nº FABR	EX-USAF	INCLUÍDO NO ACERVO	DESATIVADO	OBS.
01	2300	10959	51.8065	28.06.62	1974	Sucata
02	2301	10960	51.8066	28.06.62	1973	Sucata
03	2302	10961	51.8067	28.06.62	01.04.63	Acid. S Francisco
04	2303	10962	51.8068	28.06.62	11.11.74	Preserv. Deodoro
05	2304	10968	51.8074	28.06.62	11.11.74	Preserv. Deodoro
06	2305	10970	51.8076	04.07.62	11.11.74	Preserv. MUSAER
07	2306	10958	51.8064	11.12.62	1973	Sucata
08	2307	10978	51.8084	11.12.62	27.06.74	Acid. Cpo. Afonso.
09	2308	10969	51.8075	11.12.62	1974	Sucata
10	2309	10971	51.8077	11.12.62	1972	Sucata
11	2310	10974	51.8080	11.12.62	1974	Sucata
12	2311	10986	51.8092	04.06.63	1973	Sucata
13	2312	231	53.8128	12.12.67	21.12.73	Acid. Luziânia - GC

paz na República Dominicana (Caribe), no ano de 1965; apoiou o traslado dos jatos de treinamento Cessna T-37 C, em 1967, de Wichita (Estado de Kansas) até Pirassununga, SP; apoiou os

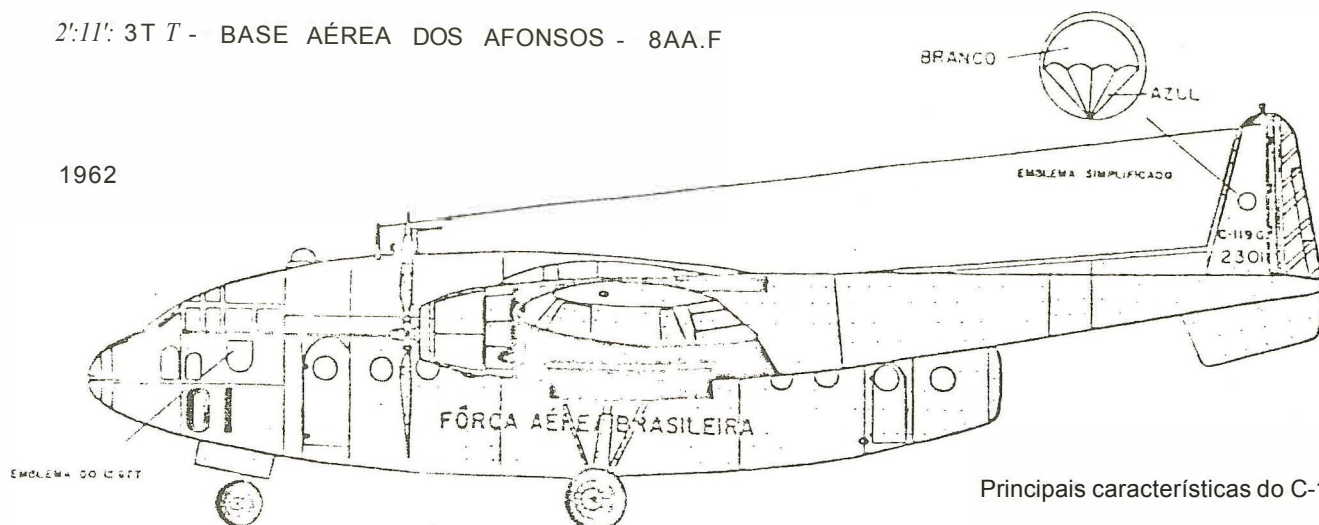
translados dos Bombardeiros médios Douglas B-26 Invader, em 1968, de Tucson, Arizona até a Base Aérea de Natal, na ida e no retorno, para revisão e modernização nos Estados Unidos.

Durante os 12 anos de sua operação na FAB, três C-119 G acidentaram-se, outros três encontram-se preservados (vide quadro) e os sete restantes foram vendidos para sucata.

FAIRCHILD C-119 G...

2:11: 3T T - BASE AÉREA DOS AFONSOS - 8AA.F

1962



De 31 de janeiro de 1962, quando pousou na Base Aérea dos Afonsos o primeiro avião, até o dia 11 de novembro de 1974, quando os C-119 G realizaram o seu último voo, os Vagões Voadores voaram 28 mil horas, tendo, nesse período efetuado o lançamento de 67 mil pára-quedistas, além de transportar 7.500 toneladas de carga.

Este grande e robusto avião em mui-

to contribuiu para que o 1.º GTT e a Força Aérea Brasileira, cumprissem com destaque suas missões de transporte, em todo País e no exterior. Com certeza suas antigas tripulações, hoje voando os modernos HERCULES C-130, relembram, com saudade e respeito, as memoráveis missões que realizaram no grande Vagão Voador.

Principais características do C-119 G.

Grupo Propulsor: Dois motores WRIGHT R-3350-85 de 3500HP cada.
Envergadura: 33:32 M
Comprimento: 26:38 M
Altura: 08:00 M
Peso Máximo: 33.778 Kg
Velocidade Máx.: 390 Km/h
Alcance: 3.650 Km
Teto Operacional: 7.300 M
Capacidade: 67 pára-quedistas ou 13.380 Kg de carga.

CUPOM DE ASSINATURA

ATENÇÃO!

Não aceitamos VALE POSTAL: Os pagamentos de livros, números atrasados e assinatura devem ser efetuados em espécie ou através de cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica.

Preencha corretamente em letra de forma todos os dados para que possamos atender seu pedido. A Assinatura dá direito ao recebimento de 6 edições normais (1 ano) e mais as edições especiais, quando houver. Qualquer dúvida ligue para 021 - 220-3691 ou ainda 021 - 210.3212 R 184/185.

ecorte, coloque em envelope, sele e remeta à Revista Aeronáutica - Pça. Mal. Ancora n.º 15-- CEP 20021 - Rio de Janeiro. Envie em anexo cheque nominal para Clube de Aeronáutica no valor de NCz\$ 18,00 (Dezoito cruzados novos).

NOME-----

ENDEREÇO-----

BAIRRO-----

CEP _____

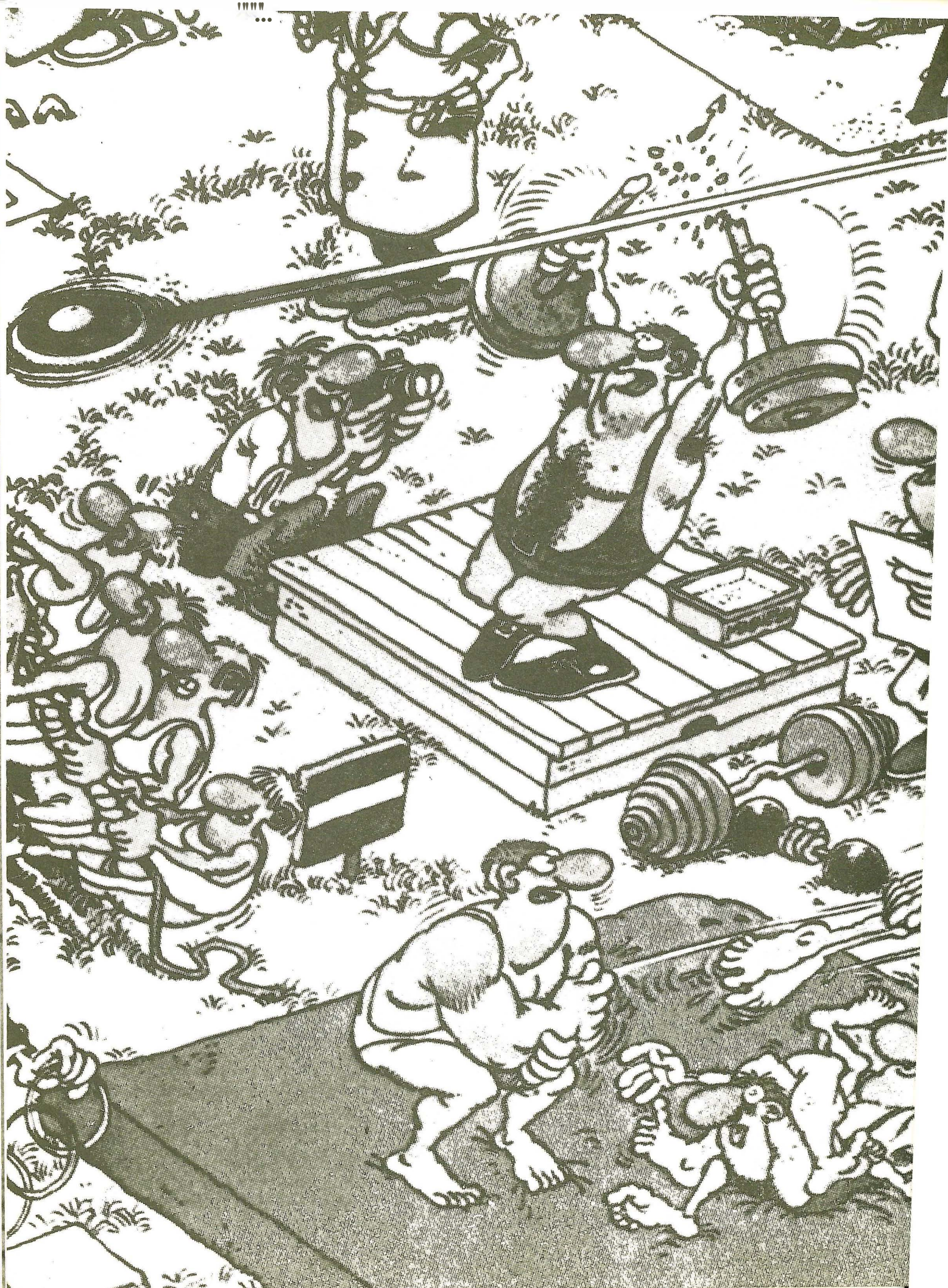
CIDADE -----

ESTADO-----

TEL _____

DATA _____

ASSINATURA-----



QUILÔMETROS
DEPOIS

"O desafio da maratona mais do que física é mental, é a capacidade do domínio da mente e do espírito sobre o corpo, é a integração, a harmonia, é a realização, é a vitória".

Nos primeiros dias o calor - 32° C - foi a barreira mais difícil de vencer, mas a alegria de rever companheiros de percurso e de horário e a magia de estar naquele mar de corredores e caminhantes aportavam as forças que me faltavam para completar os treinamentos.

Finalmente estávamos de volta ao nosso chão, a nossa orla marítima, ao verde de nossa "paineiras", a nossa água de coco, a este lindo nascer do sol. Nestes dois anos corremos mais 5000km, completamos outras 5 maratonas - totalizando agora 13 - e estabelecemos nosso RP de 03:44:11, na Maratona da Cidade do Rio de Janeiro 1988. Faltava retomar o contacto com os leitores de nossa Revista, maratonistas ou não, para trocar idéias com aqueles e despertar adeptos entre estes.

Tendo corrido, em 87/88, três provas no Rio e duas em Nova York não perdi, de todo, o contacto com os maratonistas de nossa família aeronáutica e, preenchendo a lacuna, tenho vários fatos a registrar. Genericamente, o mais importante seria assinalar o significativo aumento de adeptos, já que muitas caras novas pintaram em todas as provas. No particular, sem pretender esgotar o assunto citamos:

QUILÔMETROS DEPOIS...

- O pioneiro Trompowsky, firme no asfalto, com suas 15 provas cumpridas e seu RP de 03:37:06;

- o excelente tempo do Adilton 02:56:03 registrado em NY 88 e do Uchoa 02:59:50 em RJ 88, nossos mais velozes maratonistas;

- aliás, em NY 88, estavam o Paulo Fernandes (03:33:45), o Nicácio (03:49:11), o Terroso, (03:37:12) e nós (03:51:34).

- em 88, na Maratona do Rio, o Oseas, que não tem um rim, completou com um excelente (03:26:19);

- enternecedora a chegada do Salazar, "side-by-side", com sua filha Patrícia (19) na Maratona da Cidade 88 em 04:17:20. Patrícia ainda completou a Maratona do Rio 88, e ambos já treinam para 89;

- o Piazza ainda não realizou uma prova como Brigadeiro deixando assim o Maj Brig Elael como único oficial-general maratonista.

Outros registros faremos em futuros artigos, e muito nos ajudaria receber colaboração dos companheiros dizendo de suas atividades e contando-nos das provas que participaram.

Agora, após informar, vamos ao outro propósito de nossa coluna que é motivar

Como sabemos, após o fracasso do método americano "no pain, no gain", comprovado pelo desaparecimento de seus atletas dos podiuns de maratona, foram revistos, fundamentalmente, a quantidade e variedade dos treinamentos. Em consequência, métodos e tabelas bem mais acessíveis apareceram para os maratonistas diletantes que, segundo as próprias revistas americanas especialistas, vêm conduzindo a melhores resultados em todos os níveis principalmente nos iniciantes.

Isto é que nos anima a dizer que você, corredor que busca manter sua forma física aerobicamente, pode lançar-se ao desafio de uma Maratona e, no prazo de 12 a 18 meses, estar colhendo os louros da "vitória" de haver completado esta prova e ser consagrado MARATONISTA. O desafio da Maratona mais do que físico é mental. É a capacidade do domínio da mente e do espírito sobre o corpo, é a integração, é a harmonia, é a realização, é a vitória.

A satisfação é indescritível e o reconhecimento está expresso na medalha outorgada a todos que completam, conhece-los é privilégio de alguns - junte-se a nós. Para isto será necessário apenas determinação e persistência.

O que fazer? Primeiro tornar a corrida um hábito diário, elegendo apenas um dia da semana como folga. Usar a sua quilometragem diária como "média" e acrescentar uma longa por semana. A longa será de 100% a 150% maior que a média. Para apurar a forma e quebrar a monotonia temos que variar o ritmo e natureza dos percursos. Por exemplo se sua quilometragem normal são 4Km, esta será a "média", logo:

Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
2Km	4Km	6Km	4Km	4Km	8 a 12Km	Folga
Forte no Plano	Suave no Plano	Normal com Subida	Suave no Plano	Fartlek	Normal até 10% Aquém da Prova	Completa

Entendendo-se como:

NORMAL - O pretendido na prova

SUAVE - De 10 a 20% mais lento

FORTE - De 5 a 10% mais rápido

FARTLEK - Com variação de ritmo e percurso, sem preocupação de tempo.

Estabilizado este 1º patamar, 30Km semanais, partimos para o seguinte que será 5Km maior, e assim de 5 em 5 até que atinjamos 75Km/Sem, aonde a média será 10Km e a longa 25Km. O ideal será fazer duas semanas em cada patamar e até 3, se julgado necessário, completando assim de 20 a 30 semanas, o que constituirá o "Trabalho de Base".

Este alicerce lhe dará as condições necessárias para engajar-se no "Treinamento Específico" para uma Maratona. Tal treinamento abrange 12 semanas, sendo a 12ª a que contém a prova. O pico deve localizar-se na 9ª semana a decrescer para os dois extremos, assim como, na longa da semana que antecede os treinamentos de 30 e 35Km. Uma sugestão:

	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	9ª	10ª	11ª	12ª
40	40	40	40	40	50	50	50	50	50	50	18
20	22	24	26	28	20	30	22	35	25	21	Marat
60	62	64	66	68	70	80	72	85	75	71	60

As regras serão as mesmas do "Trabalho de Base", isto é, nos 5 treinamentos não longos, variar ritmo e condições de percurso.

Nada mais do que isso aí. Difícil? Nem tanto.

Em paralelo? Uma alimentação não diferente da sua normal, buscando retirar os exageros de gordura e o excesso de álcool, se houver. Substitua-os

e/ou acrescente uma dose maior de carboidratos na véspera e imediatamente após a longa, assim, como, na semana da prova. Evite as bebidas alcóolicas destiladas (cachaça, vodka, whiskey) usando, no seu normal, as fermentadas (vinhos e cervejas). Preocupe-se com seu nível de hidratação, bebendo sempre bastante líquido todo o dia, bem como, moderada e preventivamente nos treinamentos longos e na prova. Também o auxílio de uma

"multivitamina" e a ingestão de alimentos que contenham potássio - para evitar cãibras - este na véspera das longas e da prova, seria desejável (banana, maçã, coca-cola).

Condição "si ne qua non", é óbvio, será fazer um "check-up" médico com atenção para a avaliação cardiovascular, se possível com eletrocardiograma, que será o sinal verde para a aventura proposta.



Finalmente, para que você possa conhecer a fisiologia da prova, ajudaria bastante ler algo especializado e consistente como: "Guia Completo do Corredor" de Jim Fixx ou "Maratona" de Ayrton Ferreira.

A recompensa será adquirir um excelente estado físico e mental, uma nova disposição para tudo e o galardão de integrar o restrito clube de Maratonistas, homens capazes de reviver, no século XX, o heróico feito do soldado-mensageiro Pheidídes. Boa Sorte!

CÉSAR

Revista Aeronáutica

O GRANDE LANÇAMENTO EDITORIAL DO ANO!

EDIÇÃO LIMITADA
- RESERVE O SEU
EXEMPLAR
AGORA.



- FORMATO 31 X 31 cm • CAPA ENCADERNADA COM SOBRECAPA
 - 168 PÁGINAS EM PAPEL COUCHÉ • IMPRESSÃO OFF-SET
 - DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA A CORES
- TEXTOS DE **DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA**

A SAGA DO CORREIO AÉREO NACIONAL

E EQUIPE
DE FOTÓGRAFOS
E ILUSTRADORES

REVISTA
AERONÁUTICA

EDITORIA

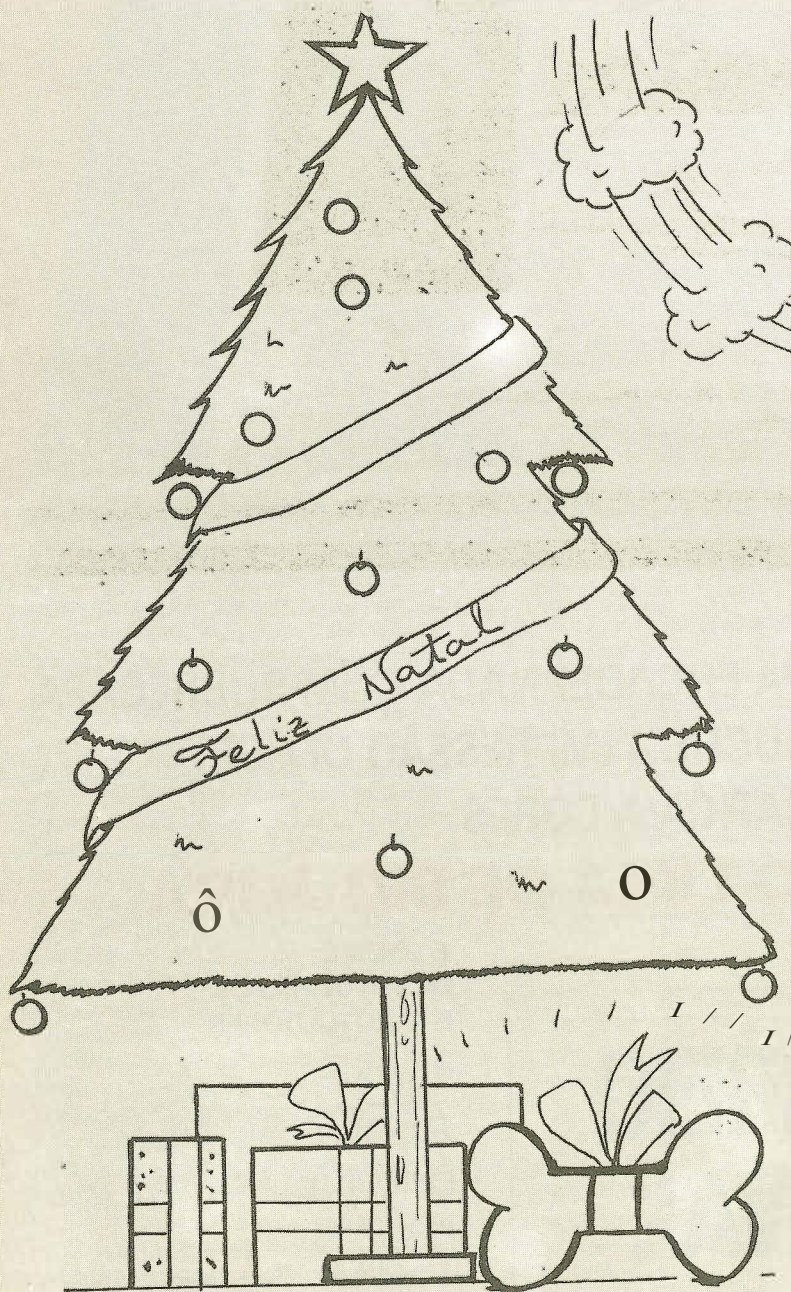
TELS.: 220-3691

PÇA. MARECHAL

ÂNCORA 15

RIO - RJ - CEP 20021

BLIMP



BLIMP



IBERO

"Possuidor de um poderoso 'torque' e de 'aerodinâmica' invejável, corria pelos gramados de Brasília a altas velocidades atravessando as touceiras de plantas e arremessando flores e folhas para o alto"

Maurício de Oliveira Cunha

- Bom dia, Blimp! Parabéns! Hoje é dia de teu aniversário! Teremos bolo de cenouras!

Deitado em seu colchonete, "pegando um bronze" ao sol, na fria manhã de junho, em Brasília, ele não deve ter ouvido quase nada em sua surdes progressiva e não importou-se com o que falei, talvez ruminando suas recordações.

O Blimp completou catorze anos. É um dalmata muito bonito. Apesar da idade, tem uma "lataria" perfeita, com o pêlo lustroso e brilhante e manchas pretas bem distribuídas. Chegou em nossa casa com um mês de vida, embrulhado no casquinho de lã de minha filha para que não sentisse frio. A parafá daí, acabou o nosso sossego. Durante noites chorou em sua caixa de papelão até que vencendo pelo cansaço, conseguiu uma vaga na cama de minha filha, onde passou a dormir como se fosse o dono.

No seu cérebro primitivo, fui programado como "chefe da matilha", para quem ele dedica obediência absoluta (relativa na cabeça dele!), tendo escolhido a posição de "Imediato" em sua escala hierárquica, simplesmente tolerando o "resto" com seu ar esnobe e superior.

Possuidor de um poderoso "torque" e de "aerodinâmica" invejável, corria pelos gramados de Brasília a altas velocidades atravessando as touceiras de plantas e arremessando flores e folhas para o alto. Quase sempre regressava para casa com as "borrachinhas" das patas danificadas.

Certa vez, como mancasse demais levei-o ao veterinário que, ao constatar

os ferimentos, enfaixou as quatro patas com "luvas" de esparadrapo. Ele não gostou nem um pouco e ao ser colocado no chão passou a dar saltos e em pleno ar sacudia as patas, provocando gargalhadas em quem assistia a cena.

Em casa, sua "aerovia" preferida lá do último quarto, cruzava o corredor, e a sala de estar até a porta da rua, indiferente a obstáculos "naturais" como poltronas, sofás, mesa de centro etc. Bom piloto, embora indisciplinado, interceptava a "aerovia" e mantinha rigorosamente a "radial" sem diminuir velocidade para duzentos e cinquenta nós, o que provocava desordens generalizadas no "tráfego": vasos entravam em "parafusos", cinzeiros "estalavam" e os abajures ficavam "indisponíveis por falta de cúpulas".

Sua presença nas festas era marcante. Participava das brincadeiras e das correrias com as crianças. Guloso, adorava bolos. Em uma festa de aniversário, não resistiu à beleza do bolo e deu-lhe uma grande dentada. Em face dos danos irreparáveis, o que quase provocou a perda total do bolo, tivemos que cantar parabéns com a mesa e o bolo encostados na parede.

Periodicamente, o Blimp saía de casa para programas sexuais inusitados. Era levado para uma casa onde havia uma bela dalmata no cio e lá passava dois dias. Quando íamos buscá-lo ele já estava em "power off". Vinha sentado no carro, cochilando, num "bagaço" tão grande que, após a faxina, dormia durante quarenta e oito horas. Três meses depois recebia nos belas ninhadas de dalmatinhas que ele ajudava a

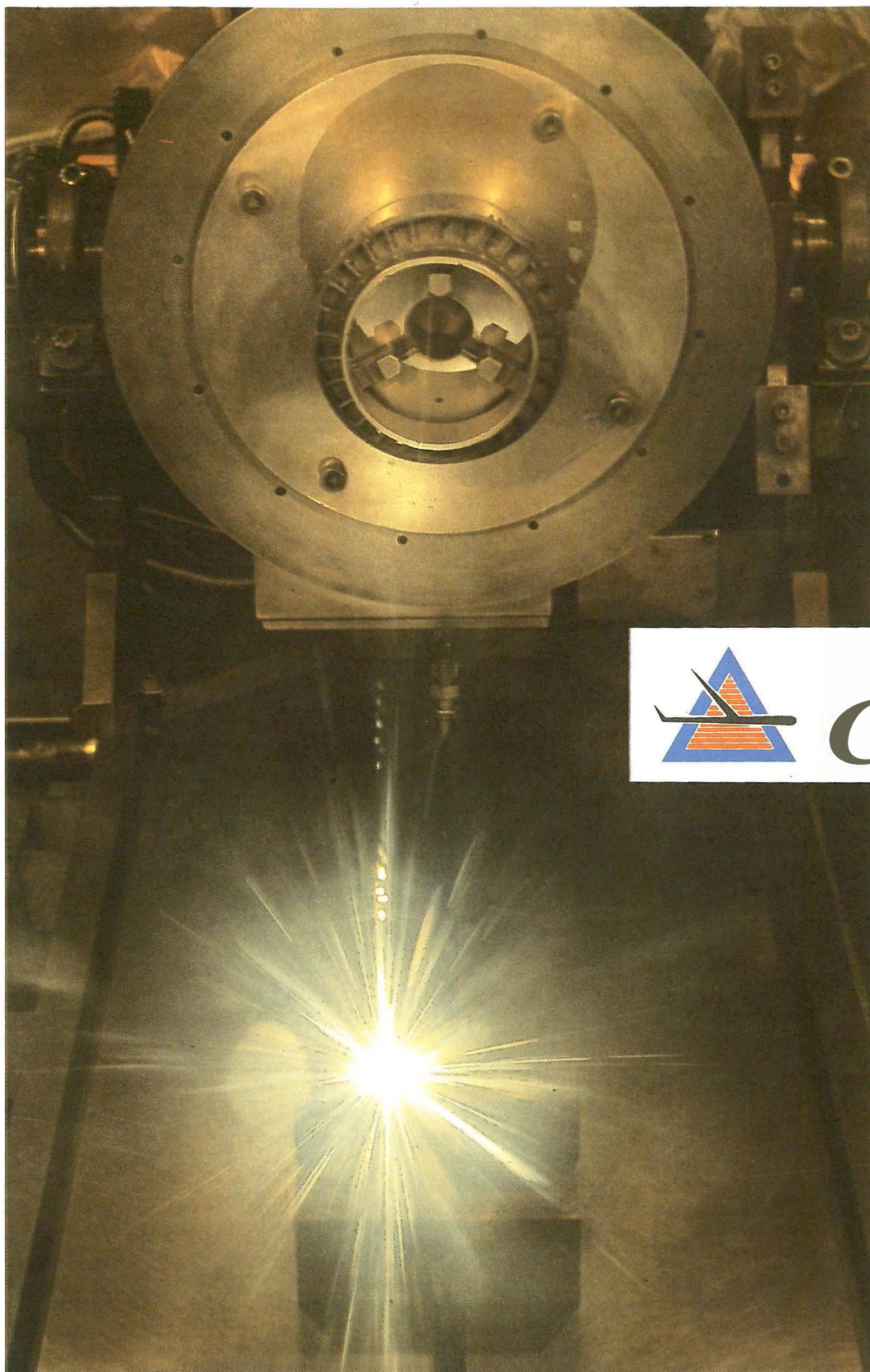
vigiar. Assim que os cãezinhos choravam ele vinha nos chamar para que os cuidássemos.

A noite de Natal sempre foi uma alegria em nossa casa, porém quem mais se divertia era o Blimp, enfeitado com uma fita vermelha no pescoço, perfeita combinação cromática com suas manchas pretas e brancas. Normalmente, balançando o rabo quebrava as bolas mais baixas da árvore e, se nos distraíssemos, roubava os presentes e abria os belos pacotes, comodamente deitado debaixo de uma cama.

Quando chego de viagem, após a "recepção festiva", da qual geralmente saio arranhado, ele posta-se ao lado da mala, aguardando que eu a abra para que, envolvendo as roupas com o focinho encontre o tradicional presente: um pedaço de queijo, de chocolate ou de carne.

Ainda hoje, apesar da atrofia muscular que já se manifesta, todas as manhãs, coloca-se em pé sobre as patas trazeiras, abre as portas pelas maçanetas e vem nos acordar com seu focinho fiavel.

- Eh, Blimp, apesar de teu belo aspecto, a idade desgasta a "máquina" de modo inexorável. Na parte 11 do teu relatório já encontramos: problemas de áudio, perda de potência, baixa pressão hidráulica RPM oscilando. Um dia te risque nos deixar. Faz parte da vida! Quando partires nós vamos sentir muito mas ficará, indelevelmente marcada em nossos corações, a alegria que nos brindaste durante todos esses anos que passamos juntos.



Sediada em Petrópolis, Estado do Rio de Janeiro, a COMPANHIA ELETROMECÂNICA CELMA é uma sociedade anônima de economia mista vinculada ao Ministério da Aeronáutica, empregando cerca de 1.700 funcionários treinados em sua própria escola e nas dos fabricantes de Motores e Acessórios. Seus serviços de revisão e reparos de alta tecnologia são garantidos pela confiança tradicionalmente depositada por parte dos usuários há mais de 20 anos e pelas homologações do DAC - DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL N.º 7504-05 E FAA- FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION N.º 5480-F



CELMA

Motores Pratt & Whitney empregados nos Bandeirante, Xingu, King Air, Boeing 707, 727, 737 e mais os General Electric do F-5, do Buffalo, Lear Jet e Airbus são revisados e reparados em suas oficinas para os operadores no Brasil, no Uruguai, Peru, Argentina, Chile, França, Colômbia, Costa Rica, Panamá, Venezuela e Equado,

Rua Alice Hervê, 356 - Caixa Postal, 90341 - CEP 25600- PETRÓPOLIS- R - BRASIL TEL.: (0242) 43-4962 - FAC SIMILE (0242) 42-3684- TELEX: 1021 21271 - 34822 - CECE - BR

Solda por Feixe de elétrons no vácuo - EBW

EMBRAER — LIBERDADE PARA A AVIAÇÃO BRASILEIRA!



Márcia MoreirJ

"Enquanto o Brasil apostava pela aviação do Ministério da Aeronáutica, alguns 'gênios' conspiravam em São José dos Campos para que nosso país pudesse em pouco tempo, fabricar seus próprios aviões..."

Pasmem os senhores. A gloriosa Royal Air Force está treinando seus homens com o emprego de aeronaves "Tucano", made in Brazil...

Nem a frase é minha, nem o assunto chega a ser novidade. Mas vale a pena parar um pouco e refletir sobre a performance de quem fabrica os Tucanos: a Embraer.

Aos vinte anos, essa importante empresa vem sendo citada como modelo para a atual safra de indústrias brasileiras e exemplo da capacidade tecnológica nacional. Como se isso não bastasse, tem dado muito trabalho à concorrência estrangeira, vencendo acirradas disputas e impondo sua "griffe" ao Mundo Aeroespacial...

Vinte anos, sim senhores. Aprendendo e vivendo a alegria de saber que 47 países em todo o mundo operam aviões que ela projeta e fabrica no Brasil, trazendo, com as vendas, divisas e reconhecimento internacional...

Em duas décadas, produziu e comercializou quatro mil aeronaves, das quais 650 para o exterior, registrando em seu currículo o título de maior fabricante da América do Sul e uma das maiores do mundo na produção de aeronaves de médio porte para a aviação regional e treinamento militar.

Mas, como se formou essa jovem campeã?

Primeiro, é preciso recordar o sonho dos engenheiros que fundaram o IIA

e o CTA. Eles acreditavam na tecnologia nacional independente. Estavam certos de que o Brasil precisava voar com suas próprias asas, a partir da implantação de uma Indústria Aeronáutica Verde e Amarela. Assim, enquanto nosso país optava pela criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, alguns "jônios" "conspiravam" em São José dos Campos, para que pudessemos, em pouco tempo, fabricar nossos próprios aviões...

O futuro é consequência natural do que se planta aqui e agora. Vinte anos após o início da "briga" pelo Pnsino u pesquisa voltados à indústria aeronáutica, a teoria da formação de massa crítica começava a dar seus frutos. Em

EMBRAER 20 ANOS ...



CBA-123

1969, alguns rapazes egressos do ITA lograram edificar a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer).

Lá estavam o OSÍRIS SILVA, OZÍLIO CARLOS DA SILVA e outros queridos irmãos de ideias, tirando seus sonhos das pranchetas e transformando-os numa indústria que hoje emprega 12.000 pessoas, investe 73 milhões de dólares em pesquisa aeronáutica e alcança, em apenas um ano, 523 milhões de dólares em vendas, com a entrega de 145 aviões. (Dados de 1988).

Aquele punhado de sonhadores tinha suas razões... educação, ensino, formação de mentalidade e massa crítica não são meras frases de efeito, palavras que o vento leva... Quem investe tempo e homem terá, como retorno, progresso, desenvolvimento e riqueza para seu país. E como é bom saber que



AMX



EMB-120

ainda existem brasileiros patriotas, pessoas para as quais ter lucro é viver sua vocação, conduzir homens pelo caminho da realização pessoal e, construir um Brasil melhor para seus filhos.

Assim, a Embraer continua seu vôo através dos óbices inerentes à desconfortável situação econômica brasileira, planejando encerrar 1988 com um faturamento total de 700 milhões de dólares, com US\$ 400 milhões em exportações - graças ao aumento acentuado de entregas do EMB-120 Brasília e à manutenção das entregas do EMB-312 Tucano.

Para o futuro, continua, em ritmo acelerado, o desenvolvimento do CBA-123, turboprop que substituirá o Bandeirante a partir de 1990. E conforme anunciou na Feira Internacional de Le Bourget, a empresa decidiu, também entrar no mercado dos Jatos Comerciais, razão pela qual irá desenvolver o EMB-145 - versão alongada da Brasília com capacidade para acomodar

45 passageiros. O novo avião será equipado com 2 motores turbofan instalados em asas redesenhadas e providas de aletas. O vôo inaugural do protótipo deverá acontecer no início de 1991 e primeiras entregas de aviões da série em 1992.

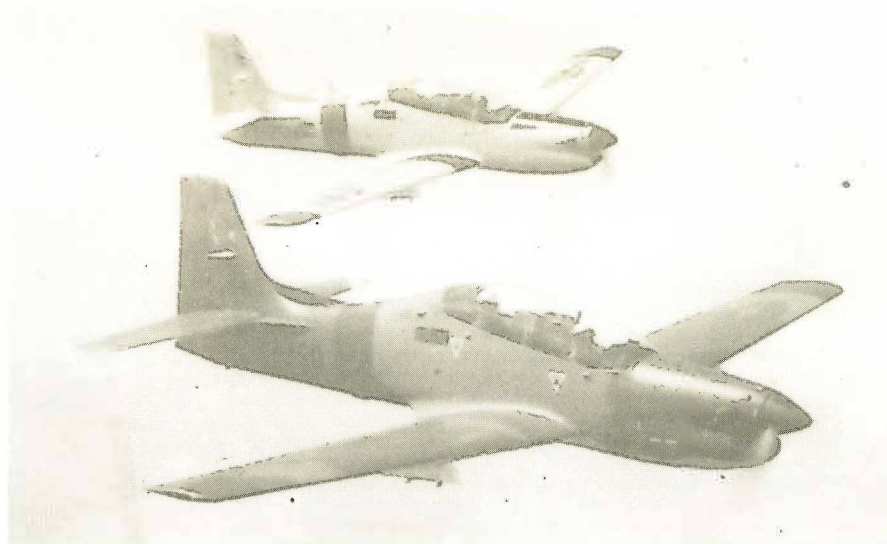
O cronograma da Embraer destaca, ainda, um fato importante para a aviação militar: a partir de 1990 estarão sendo entregues as primeiras unidades do subsônico AMX, com custo inferior aos modelos semelhantes e com a mesma performance.

Sabe-se que o projeto AMX enfrenta com bravura os ventos contrários da crise econômica. Apesar dela, a Embraer, unida à Aeritalia e à Aermachi, conseguiu desenvolver esse moderno

EMBRAER 20 ...



EMBRAER



EMB-145

vetor de combate, inegavelmente avançado em seu sistema de computadores de navegação e ataque.

Na aviação - como em tudo na vida - Parar significa regredir. Os homens da Embraer sabem disso. Quando em 1969 decidiram decolar, enten-

deram que seu vôo é para sempre. Com visão imperial, com visão de futuro, conquistaram a liberdade da Aeronáutica Brasileira, dando asas à Aviação Regional, Militar e Agrícola, com a fabricação do Bandeirante, do xingu, do Tucano, do Brasília, do Ipanema...

E hoje, do alto dos seus vinte anos, essa nossa Fábrica Brasileira de Aeronaves nos dá lições de vida, amor e trabalho, ensinando como viver o presente construindo o amanhã. Parabéns, portanto, à Embraer. Parabéns a nós todos. Parabéns, enfim, ao Brasil.



HEALTH & SPA'89: VIAGEM, SAÚDE, BELEZA

Nada como uma viagem para recuperar o vigor físico e driblar o "stress". Melhor ainda se a viagem tiver como meta exatamente um tratamento de beleza ou de saúde em um dos conceituados Spa's europeus.

É o que oferecem Lufthansa, Linhas Aéreas Alemãs, e Transatlântica Turismo, com saídas regulares para Bad Neuenahr, Ahrweiler, Baden-Biden, Bad Griesbach e Bad Rippoldsau, na República Federal da Alemanha. E também para Abano Terme, Ilha de Ischia e Meran, na Itália, Valência, na Espanha, Karlovy Vary e Piestany, na Tchecoslováquia, Rogaska Slatina e Igalo, na Jugoslávia, Budapeste, na Hungria, e até Andorra, no principado do mesmo nome.

Nesses centros garantem-se os mais avançados tratamentos desde um simples reumatismo até complicações mais sérias, do coração, por exemplo. Mas um Spa não é só para problemas de saúde, e aqui começa uma enorme gama de curas, desde as de rejuvenescimento até as geriátricas, passando pelas de emagrecimento, beleza e condicionamento físico.

Os programas variam de 7 a 30 dias. Pode ser muito interessante uma permanência, mesmo curta, num Spa. Talvez como extensão de uma viagem de negócios ou como prelúdio para um roteiro turístico.

Maiores informações e folhetos podem ser obtidos nas lojas Lufthansa.

ACROBACIA AÉREA EM ALTA

Com a chegada dos CAP 10e dos Christen Eagle ao Brasil vislumbra-se um grande incremento do vôo acrobático. A atividade desperta nos pilotos que não voaram acrobacia o desejo de iniciar-se neste fabuloso complemento à proficiência e à segurança operacional.

Com os CAP 10, o Aeroclube do Rio Grande do Sul está estendendo a todos os pilotos brasileiros e de países vizinhos a chance de uma iniciação acrobática adequada. Isto porque o CAP possui irrestrita capacidade, cobrindo toda a gama de manobras desde a básica até a avançada. Pelo seu comportamento manso, assentos lado a lado e excepcional didatismo é uma plataforma ideal para o desenvolvimento da "série segurança" ou do treino "acrobático convencional". Nos 5 meses de atividade do CAP 10 solaram acrobacia 16 pilotos de diversas origens. (O ARGs não restringe o vôo a não-sócios). Mais de 20 pilotos estão atualmente em treinamento.

A partir de agosto com a chegada do 11avião, o Aeroclube do Rio Grande do Sul inicia o plano "PILOTO ACROBÁTICO, PILOTO - MAIS SEGURO". Na América chamam tal curso de "Safety Pilot Course", o qual destina-se a melhorar a confiança do piloto relativamente novo, principalmente formado em aviões tricólios ou em cursos que não cobrem o currículo adequadamente. Sabe-se que boa parte dos cursos de pilotagem, deixam na instrução alguns pontos "obscuros" como por exemplo o treino de entrada, execução e recuperação de parafuso. Em alguns pilotos testados neste curso de iniciação os resultados

mostram-se fabulosos criando efetivamente uma grande modificação na atitude comportamental do mesmo, tornando-o mais tranquilo, confiante e por isso atingindo o objetivo que é a segurança.

O curso é dado em 2 dias mediante reserva antecipada pelos fones 10512) 483213/483366/481889 com o Machado ou Jazon. O currículo é completado em 04 horas de vôo com 02 horas de briefings. Pode ser feito num fim de semana.

O currículo de vôo inclui coordenação elementar, estóis em curva, comportamento, ações e consequências do uso de ailerons nos estóis e parafusos. Estóis parciais por ação excessiva de comando, estóis com velocidade alta, entradas acidentais em parafusos, recuperação de atitudes anormais, inclusive a partir do dorso. Noções de loop e tunô. Comportamento em emergência simulada após decolagens, retorno e consequências.

O custo aproximado deste "Curso de Segurança" é de 850 cruzados novos.

O ARGs oferece confortável apartamento sem custos para a permanência dos pilotos quando em curso.

Se o candidato já possui experiência, normalmente acima de 100 horas, pode iniciar o curso acrobático convencional, composto por 12 horas de instrução acrobática, cobrindo toda a gama de manobras classificadas como básica e esporte pelo Internacional Aerobatic Club.

O curso pode em média ser concluído em 14 dias, e constitui-se num muito adequado passo para ascender aos "Christen Eagle".

INFRAERO ANO 16



A INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - comemorou mais um aniversário, completando 16 anos de existência. Com a presença maciça de seus funcionários reunidos no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, realizou as festividades simultaneamente em 62 Aeroportos. Marcaram as comemorações a mensagem do Presidente da INFRAERO, Lauro Ney Menezes, que

destacou "a persistência, como meta para alcançar êxito e motivar todos os funcionários" e o Superintendente Regional, Wilmar de Carvalho Lucas (foto), que ressaltou - "aqueles que se destacam pela competência, dedicação e disciplina, como o mais importante para uma empresa que presta serviço a comunidade que vive nos pequenos e grandes Aeroportos."

EMBRAER ANUNCIA EM PARIS O BRASÍLIA ALONGADO TURBOFAN

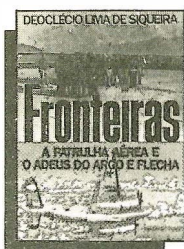
A Embraer está anunciando formalmente hoje, 12 de junho, sua decisão de desenvolver e produzir uma versão alongada, com motores turbofan, do EMB-120 Brasília, para entrar em serviço em 1992.

Designado EMB-145, o novo avião terá inseridos dois anéis extras de fuselagem (um à frente e outro atrás das asas) para aumentar o comprimento total para 25,47 metros e acomodar 45 passageiros. A pressurização na cabine de passageiros alongada

será de 8,2 psi - a utilizada na Brasília é de 7 psi.

A motorização do EMB-145 será feita por dois motores turbofan de 2.900 kg (6400 libras) cada um, instalados em asas como as do Brasília, redesenhadas e providas de aletas. A aeronave voará a uma velocidade de cruzeiro de 740 km/hora. A localização dos motores conferirá ao EMB-145 mínimo ruído de cabine e nível baixíssimo de vibração, tendo uma proporção empuxo-peso melhor que 5 por 1.

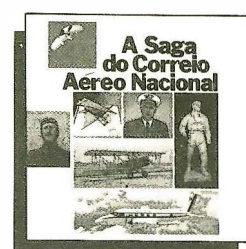
Obras Editadas e vendidas pela sua Revista Aeronautica Editora.



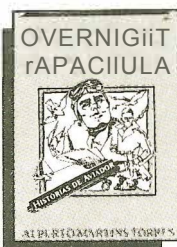
Fronteiras
A Patrulha Aérea e o Adeus do Arco e Flecha
Deoclécio Lima de Siqueira - 296
págs. - 14x21 cm
fJCzS 5,00



Águia Ferida
na Rota do Araguaia
Argeu Cirne da Silveira - 96
págs. - 14x21 cm
NCzS 5,00



A Saga do Correio Aéreo Nacional
Deoclécio Lima de Siqueira - 165
págs. - 32x32 cm
NCzS 10,00



Overnight Tapachula
Alberto Marfins Torres - 246
págs. - 14x21 cm
NCzS 5,00



A Epopéia do Correio Aéreo
José Garcia de Souza - 512
págs. - 16x23 cm
NCzS 8,00



Os "Asa Branca"
Organizado por José Lins de Mello - 184 págs.
14x21 cm
NCzS 5,00



Aviação do sonho à realidade
Cmt. Arthur Martins Rocha - 116
págs. 14x21 cm
NCzS 4,00



Roteiro do Tocantins
Lysias A. Rodrigues - 262 págs.
14x21 cm
NCzS 5,00

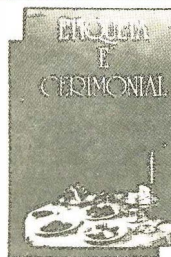


Diversas Adversas
Anna Guasque - 260 págs.
14x21 cm
NCzS 5,00

ESGOTADO



Aviação Militar Brasileira 1916 - 1984
Francisco Cândido Pereira Netto
291 págs. 14x21 cm



Etiqueta e Cerimonial
Aprígio Eduardo de Moura Azevedo
120 págs. - 14x21 cm
NCzS 5,00

Nas livrarias ou
diretamente na

**REVISTA
AERONAUTICA
EDITORIA**

**Pça. Marechal Âncora, 15
Rio-RJ. Cep 20021
Tels.: 220-3691 e
210-3212
ramais 184 e 185**

FA10S E GENTE

VARIG ANUNCIA VÔOS DIRETOS DE SÃO PAULO PARA EUA E EUROPA

A partir de junho" VARIG passou a operar vôos diretos ligando São Paulo aos Estados Unidos e Europa, além dos vôos normais que partem e chegam ao Rio. O anúncio foi feito pelo Presidente do Grupo VARIG, Hélio Smidt, na 46ª Assembléia Geral Ordinária do Colégio Deliberante da Fundação Ruben Berta (acionista majoritária e controladora do Grupo VARIG), realizada no Hotel Nacional, no Rio. Durante a Assembléia, o sr. Hélio Smidt fez uma exposição sobre a Fundação

Ruben Berta, destacando os auxílios e benefícios proporcionados aos funcionários da VARIG, que no ano passado, falou, também, das atividades da Fundação nas áreas de avicultura, agricultura, pecuária e suinocultura.

O sr. Hélio Smidt mostrou, ainda, através de gráficos e estatísticas, o desempenho da VARIG, empresa-líder, e das 20 empresas subsidiárias e uma coligada, cujo capital é direta ou indiretamente controlado pela Fundação Ruben Berta.



BRITISH AEROSPACE GANHA UMA ENCOMENDA DE 52 AVIÕES TURBO-HELICES JETSTREAM

A British Aerospace anunciou a encomenda de 52 aeronaves Jetstream, nas versões 31 e Super 31, pela empresa norte-americana Westair Holding Inc, numa operação de US\$ 200 milhões.

O Jetstream é uma aeronave turbo-hélice, para uso de linhas aéreas regionais, que nas versões 31 e Super 31 transporta 12 e 19 passageiros respectivamente.

O total de encomenda é de 15

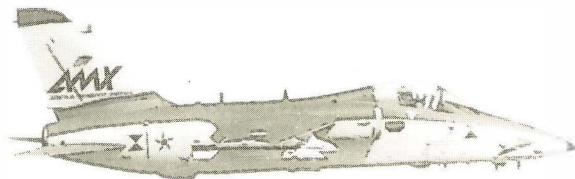
Jetstream 31 e 22 Jetstream Super/31, além de uma opção adicional de 15 Jetstream Super/31.

As aeronaves se destinam às duas empresas aéreas subsidiárias da Westair Holding Inc, a Westair Airlines e a United Express, sediadas na Califórnia.

A British Aerospace fará entrega de 15 Jetstream 31 e 6 Super/31 até o fim do ano, e o restante da encomenda até 1992.



AMX ENTRA EM OPERAÇÃO NA FORÇA AÉREA S'BRASILEIRA ESTE ANO



O primeiro lote de unidades de série do caça tático AMX para a Força Aérea Brasileira está em fase de montagem final nos hangares da Embraer. O vôo inaugural destas primeiras máquinas está previsto para agosto, e a entrega para a FAB para o começo de outubro.

A FAB tem um pedido inicial de 79 unidades do AMX e criou o 16º GAV (Grupo de Aviação) na Base Aérea de Santa Cruz, no estado do Rio de Janeiro, com a tarefa específica de introduzir o novo modelo na frota da força. Inicialmente, dois esquadrões sob esta unidade estarão equipados com o AMX. Espera-se que o primeiro obtenha capacidade operacional completa em meados do próximo ano. Também para a consecução do programa, um grupo de pilotos da FAB completou uma série de vôo na fase de ensaios contratuais conjuntos,

usando para isto os dois protótipos construídos pela Embraer - YA-1 4200 e YA-1 4201.

O último passo para a liberação do AMX para entrada em operação no Brasil está em progressão através de um esforço conjunto Embraer/Força Aérea que deverá se estender para o próximo ano. A FAB passou a se referir ao AMX pela designação A-1, para refletir a idéia de que é o primeiro avião dedicado de ataque a entrar em operação na frota.

Em paralelo os participantes do programa têm estado envolvidos com o desenvolvimento de uma versão biposto do AMX, capaz de efetuar não apenas a conversão operacional mas também missões especializadas que requeiram um segundo membro de tripulação, tais como conflitos eletrônicos, ataque marítimo e assim por diante.

RIO E SÃO PAULO TERÃO NOVOS HOTÉIS EM AEROPORTOS

Terão início em pouco tempo as obras de implantação dos novos hotéis cinco estrelas dos aeroportos internacionais do Rio e de São Paulo. As empresas Veplan Hotéis e Turismo Ltda. (Rio) e H. I. Development Corporation/Swap Viagens e Turismo Ltda. (São Paulo) são as primeiras vencedoras de uma série de licitações que vêm sendo promovidas pela Infraero para a construção de hotéis nos principais

aeroportos do país. O programa tem o apoio da Embratur, cuja Bolsa de Negócios Turísticos, divisão da Diretoria de Investimentos, presta assessoria técnica e mercadológica às empresas interessadas em participar das licitações. Os novos hotéis ampliarão a capacidade hoteleira de Rio e São Paulo em aproximadamente 400 unidades habitacionais classificadas na categoria máxima pela Embratur.

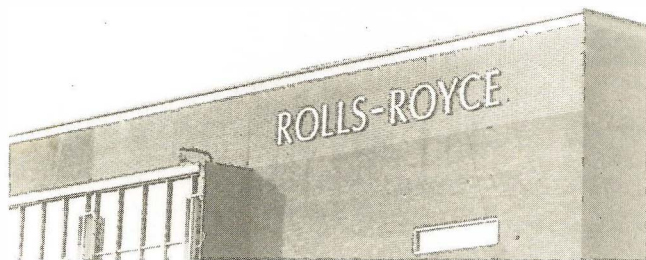
V2500 EQUIPA AIRBUS AINDA ESTE ANO

O internacional motor turbofan V2500 entrará em operação na primavera de 1989, equipando a versão mais silenciosa e mais econômica do birreator A320 da Airbus Industrie. Essa data foi determinada em 1984, quando o novo motor foi lançado.

Em 1º de janeiro deste ano, o motor recebeu sua maior encomenda até então, no valor de mais de US\$ 1 bilhão de dólares, para equipar 100 aviões A320 da Braniff Inc, empresa aérea americana com sede no Texas, sendo que 50 de encomenda firme e 50 de opção.

Isso fez com que as encomendas de V2500 ultrapassassem US\$ 1.5 bilhão de dólares, e 100 encomendas essas, feitas por sete clientes para equipar suas novas frotas de aeronaves A320. Juntos, os aviões vão precisar de 400 motores, incluindo sobressalentes, para equipar as 170 unidades A320 que possuem encomendas 198 firmes e 72 em opção.

clientes são Braniff, Cyprus Airways, Adria Airways, Indian Airlines, Australian Airlines, South African Airways e GPA Guinness Peat Aviation, a empresa irlandesa de leasing de aviões).



BOEING 747-400 NA EUROPA

Foi realizada no dia 18 de maio a entrega do primeiro Boeing 747-400 para uma empresa europeia: a KLM.

O 747 da KLM, certificado pelo

U.S. Federal Aviation Administration recentemente, é o primeiro da série 400 a ser equipado com turbinas General Electric.



LÍDER: SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR



Dando continuidade ao projeto de introdução do Challenger na aviação executiva brasileira a Líder Táxi Aéreo enviou aos Estados Unidos, 3 dos seus mais experientes pilotos - Comandantes Garcia Roza, Eustáquio Avelar e Tigre Maia - para treinamento na Flight Safety International, a maior Empresa especializada em treinamento de pilotos nos Estados Unidos.

O curso com duração de 18 dias, é composto de aulas teóricas sobre a aeronave e treinamento em simuladores - equipamentos que reproduzem

com exatidão o Cockpit (cabine de comando) da aeronave e permite simular qualquer manobra em voo.

Após o recebimento da aeronave pela Líder, que deverá ocorrer em 31 de maio de 1989, os pilotos farão um último treino em voo e traslado para o Brasil.

Os cuidados com o treinamento tem sido os mesmos com a equipe de Terra e, segundo os Dirigentes da Líder, a atenção com a formação de seu pessoal traduz-se em uma operação mais segura e eficiente.

GREAT CHINA AMPLIA FROTA COM DASH 8-300

A Great China encomendou 4 Dash 8-300 produzidos pela Boeing Canadá, divisão de Havilland.

Essa encomenda elevará para 10 o número de Dash 8 na frota da empresa chinesa. Assim que concluídas todas as entregas em 1993, a Great China será a maior operadora de Dash 8 no Pacífico, com 4 Dash 8-100 e 6 da série -300.

Peter Szu, gerente geral da Great China, afirmou que a aquisição dos Dash 8-300 foi motivada pela popularidade dos Dash 8-100 entre os passageiros e pela semelhança operacional entre eles.

"A preferência dos passageiros pelo Dash 8 é notável. A semelhança operacional entre os modelos -100 e

-300 permite rápido treinamento de pilotos. O baixo custo por assento/milha auxilia a aumentar nossos índices de rentabilidade".

Com 40% mais assentos que o modelo -100, o Dash 8-300 pode transportar até 56 passageiros.

A experiência da Great China com o Dash 8-100 tem sido altamente positiva e, por isso mesmo, permite que o Dash 8-300 seja a aeronave mais indicada para atender aos objetivos de seu plano de crescimento e expansão de rotas.

Essa aquisição eleva para 92 o número de encomendas do Dash 8-300.

As encomendas para o Dash 8-100 atingem a 199 aeronaves.

-----FATOS E GENTE-----

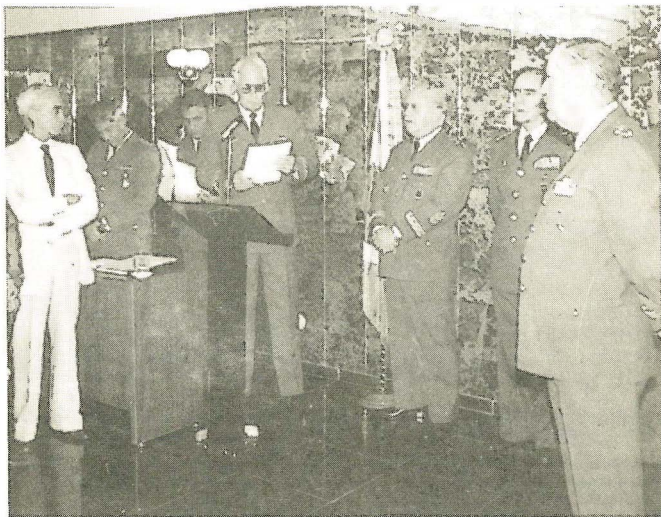
EMBRATUR LANÇA CALENDRÁRIO DE EVENTOS

A Embratur está lançando a versão 89/90 do Calendário Turístico, onde estão listados 169 eventos como festas populares e folclóricas, 116 congressos e 161 feiras que acontecerão no país entre abril de 1989 e março de 1990.

O Calendário foi elaborado por técnicos do Centro Brasileiro de Informação Turística (Cebitur), da Diretoria de Planejamento da Embratur, com base em dados enviados pelos órgãos

estaduais de turismo, centros de convenções, associações de classe, empresas organizadoras de eventos e hotéis de quatro e cinco estrelas. Os eventos aparecem em ordem cronológica, e no fim do calendário há um índice geográfico, uma lista dos órgãos dos órgãos oficiais de turismo e outra de empresas que podem ser úteis na realização de congressos e eventos.

ASSUME O NOVO DIRETOR DO DAC



Recentemente assumiu a direção geral do Departamento de Aviação Civil (DAC), o Ten Brig Pedro Ivo Seixas e em seu discurso de posse abordou alguns temas de importância capital para a indústria do transporte aéreo.

Entende o diretor-geral do DAC que a política de aviação civil é de competência e autoridade do Ministro da Aeronáutica, e como ele mesmo reconhece os tempos estão a exigir outra postura do Estado perante este importante setor da atividade econômica; não prega o extremo da desregulamentação, mas lança a ideia da flexibilização.

O objetivo maior a ser atingido é

reduzir a ação inibidora que o poder concedente exerce sobre as empresas e empresários e desta maneira - "oxalá" - se voltar para o segmento mais importante de todo este universo considerado e eterno esquecido - o USUARIO.

O mês de agosto viu acontecer os primeiros testes de utilização de jato puro B0e1ng 737-300 na Ponte Rio São Paulo, operando a partir do Aeroporto Santos Dumont, bem como a criação de uma ponte alternativa na mesma rota a ser explorada por uma empresa majoritária.

Já é um corriqueiro.

FAA CERTIFICA O DASH 8-300

O Dash 8-300, fabricado pela Boeing Canadá, divisão de Havilland, recebeu da United States Aviation Administration-FAA a certificação para operação nos Estados Unidos.

Certificado este ano pela DOT do Canadá, o Dash 8-300 teve sua primeira entrega feita em 27 de fevereiro p.p. para Time Air de Lethbridge, Alberta.

Sua certificação na Europa deve ser iniciada na Alemanha no início de 1990.

A família Dash 8 tem 257 encomendas (opções concluídas) de 36 clientes em 13 países.

É de 132 o número de Dash 8 em serviço no mundo.

LOCTITE BRASIL PROMOVE MUDANÇAS EM SEUS QUADRÓS

A Loctite Brasil, subsidiária da Loctite Corporation, promoveu recentemente mudanças em seus quadros funcionais. Antonio Clóvis Garcia Alves, então Diretor de Marketing do Grupo Industrial para a América Central e América do Sul, assumiu a gerência geral da empresa. Tendo ingressado em 1982, o profissional veio de larga experiência em empresas de porte como Caterpillar, Fiat-Allis e Lark, dentre outras.

O novo gerente tem por desafios definir e implementar com segurança as estratégias que conduzirão a Loctite através da próxima década. "Den-

tro do perfil dinâmico da Loctite Brasil, estamos identificando as necessidades dectadas no mercado, trazendo-as para nossos centros de pesquisa e transformando-as em soluções criativas de alta tecnologia." Atuando em especialidades químicas orientadas tanto para indústria quanto para o uso doméstico, a empresa procura oferecer produtos que equacionem problemas específicos. O carro-chefe de vendas ao consumidor é a cola Super-Bonder e a empresa atua no mercado de adesivos, vedantes e travas químicas, operando em 81 países.

SHOPPING CENTER NO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO

O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro vai ganhar um super Shopping. A INFRAERO e a VEPLAN - Empresa de Shopping Center Ltda, assinaram o contrato para sua construção. O novo Shopping Center ocupará uma área de 44 metros quadrados, e tem um orçamento previsto de 30 milhões de Cruzados Novos, sendo o prazo de arrendamento de 420 meses.

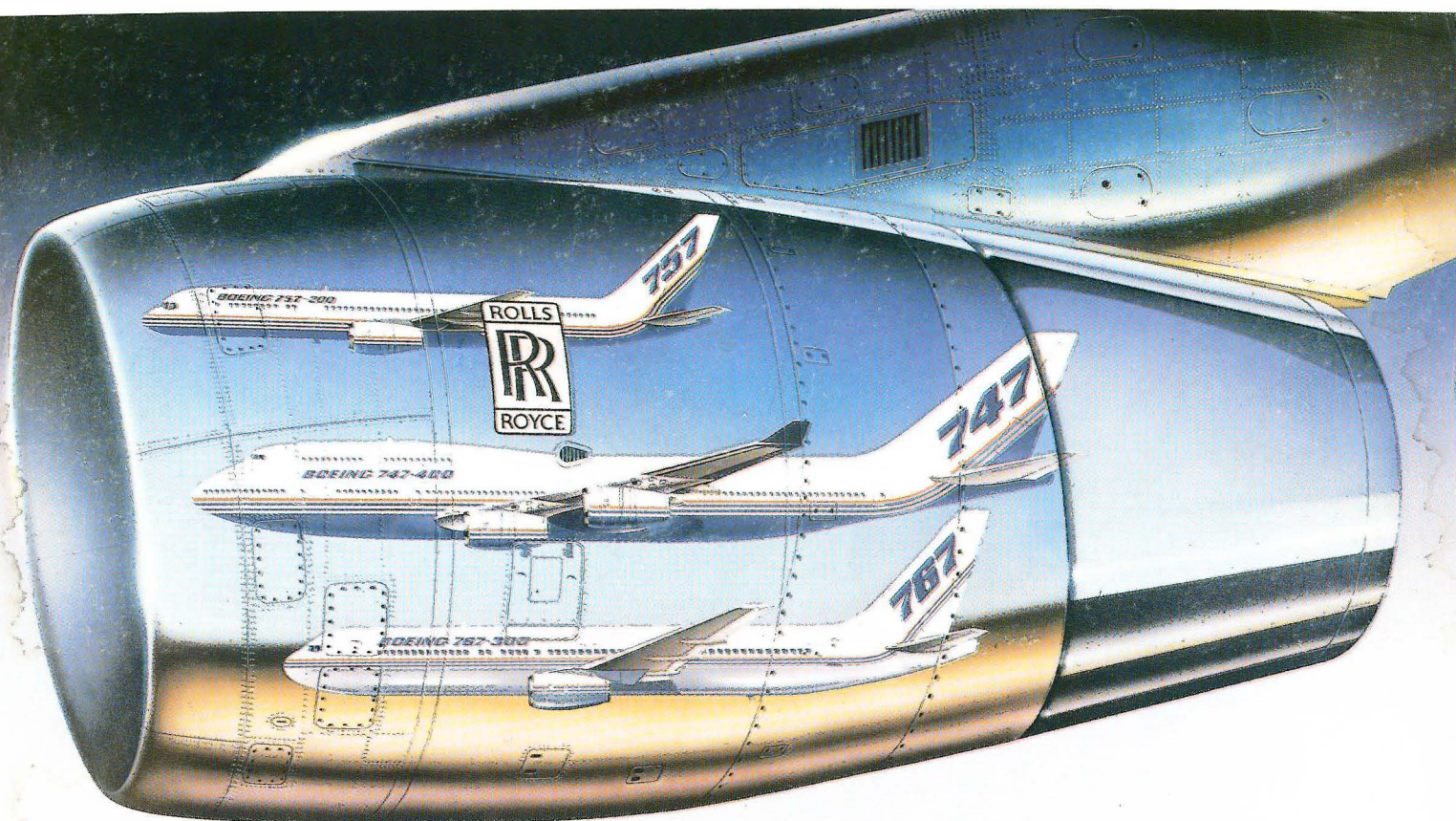
Além de lojas âncoras, área de alimentação, diversão e boutiques, terá um amplo estacionamento para mais de mil veículos, e será localizado no lado direito do acesso ao Aeroporto.

Quem lucrar com a construção, será a Ilha do Governador e bairros adjacentes. Esta é a segunda parte de um complexo de uso múltiplo de áreas terminais de Aeroportos e o 1º a ser feito no país.

Ao lado do Shopping, também está prevista a construção pela Holliday Inn, um hotel 5 estrelas com 210 apartamentos. Na foto da Ep/D - Jaul P. de Castro Sobrinho, Diretor Comercial INFRAERO; Alvimar Carneiro de Rezende, Gerente Comercial VEPLAN; Lauro Ney Menezes Presidente INFRAERO e Geraldo Gaioso Neves, Assistente Diretoria de Eng. VEPLAN.



EVOLUÇÃO ECONÔMICA



Quando você inclui a família Rolls-Royce RB211 de motores aéreos nos seus planos de frota, pode estar certo de que o maior retorno obtido será em economia.

Os motores Rolls-Royce são fabricados segundo a mais alta tecnologia, desenvolvida para proporcionar menores custos e maior retorno de investimento.

Os novos RB211-535E4, -5240 e -524H são da maior confiabilidade e proporcionam uma redução constante de consumo de combustível. Estes motores

são uma evolução dos -535C: e -524D4 e equipam, respectivamente, os Boeings 757, 747-400 e 767-300. São mais potentes, silenciosos e 10% mais econômicos que seus antecessores, o que representa maior retorno de investimento aos compradores.

A Rolls-Royce sabe o que realmente interessa às companhias aéreas.

Não é a toa que operamos em aeronaves de mais de 270 empresas de aviação e 110 forças armadas no mundo inteiro.



Evolução + Tecnologia = Maior Retorno de Investimento.

TASAC - Simulador para Treinamento de Controladores de Tráfego Aéreo



O TASAC é o menos dispendioso entre os sistemas confiáveis para treinamento de controladores de tráfego aéreo.

Desenvolvido pela TASA, provê o seu usuário de um conjunto de possibilidades de treinamento de ATC muito flexível e de baixo custo, por ser baseado em microcomputadores.

O TASAC pode ser apresentado em várias configurações, de acordo com cada problema específico, atendendo desde o treinamento de principiantes até a sofisticada reciclagem de operadores de APP e ACC.

O BASIC TASAC corresponde à configuração mínima para um treinamento flexível e de baixo custo. Consiste em uma série de dois a cinco microcomputadores (IBM-PC ou compatíveis) interligados numa série em forma de árvore.

No BASIC TASAC, enquanto um PC funciona como posição de pilotagem e supervisão dos exercícios, os outros PC constituem-se nas posições de controle

radar, cada qual refletindo uma área específica.

Muitas funções do console estão disponíveis nessas áreas de trabalho, tais como ZOOM, etiquetas de identificação, vídeo-mapas, deslocamento do centro, sistema anti-colisão entre outras.

O BASIC TASAC tem capacidade para atuar com até 100 aeronaves ao mesmo tempo, controlando a velocidade, curso, razão de subida e descida, raio de curva e azimute, através da posição de pilotagem. O efeito da velocidade e direção do vento para o exercício também pode ser introduzido em dois níveis diferentes.

As posições de controle radar podem selecionar cada um dos quadrantes, permitindo a divisão do controle da área entre vários controladores.

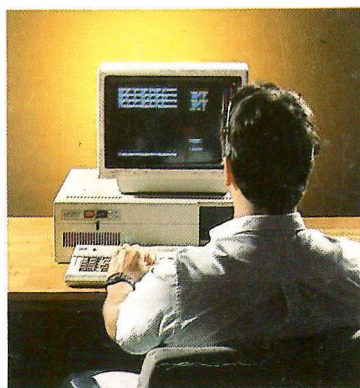
Também é possível a transferência de controle de aeronaves de um console para outro.

O BASIC TASAC encontra-se à disposição na Sede da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S.A. Outras versões poderão ser produzidas quando solicitadas.

Aluno (procedimento de radar)



Instrutor (procedimento do piloto)



TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

Ponta do Galeão - Ilha do Governador - Tel: (021) 383-7091
Cx. P. 3112 - End. Telegráfico - TASARIO - TLX (021)
23372 e 30679 - CEP 21941 - Rio de Janeiro - Brasil