

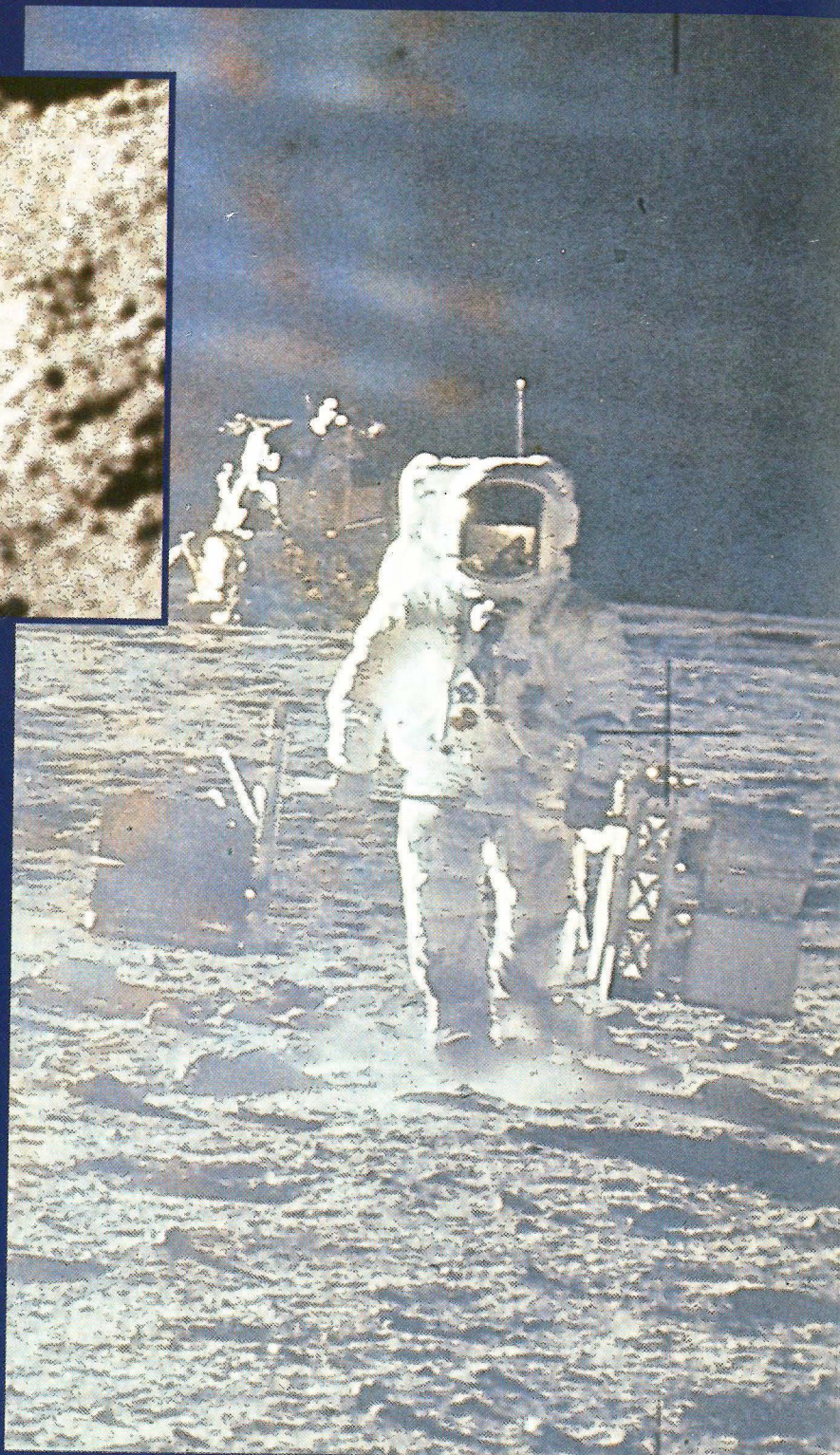
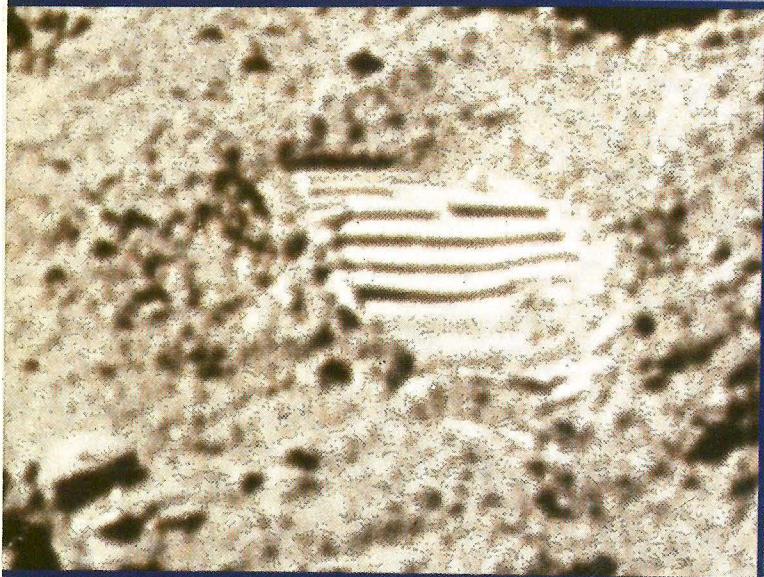
REVISTA

AERONÁUTICA

Nº 177 - 1990



A PRECISÃO, NO DETALHE



Para dar este passo, foi preciso
competência, criatividade,
persistência, precisão, cuidado
profissional em cada detalhe.

A ESCA acredita nisso.

Nossa clientela também.

Quando se trata de:
Projetos básicos de infra-
estrutura aeroportuária,
sistemas de controle de tráfego
aéreo e defesa aérea,
transportes metroviários e
ferroviários, controle e
automação de processos
industriais, siderúrgicos e
metalúrgicos, **somos sempre
lembrados.**

CINDACTA I, CINDACTA II, Metrô de São Paulo, Ferrovia Carajás, Aeroporto
Internacional de Belo Horizonte, etc. etc...



Engenharia de Sistemas de Controle e Automação S.A.

página UM

A todos nós, a Terra oferece um campo imenso de possibilidades, de realizações e progresso, caso realmente tenhamos a vontade de ser úteis. Todos temos a capacidade de desenvolver, realizar algo. Podemos até dizer que a cada um de nós foi confiada uma tarefa.

Nesta edição, dedicamos nosso reconhecimento a homens que nortearam seus passos com o trabalho sério, com o heroísmo, com a alegria do serviço infatigável. Homens que lutaram pelo progresso e pela paz. Como o fizeram os pioneiros do Correio Aéreo Nacional, que este ano comemora o seu 50º aniversário. E como o fez nosso Pai da Aviação, Alberto Santos-Dumont.

O aviador é antes de tudo um sonhador. Mas é preciso acreditar no sonho, ser capaz de doar-se, desempenhar devotadamente os deveres, sem temer a incompreensão de alguns. Sigamos os exemplos legados pelas "velhas águias", que integraram as populações de nossa nação, alargaram fronteiras e diminuíram distâncias entre o Sul e o Norte, levando apoio a todos os que viviam isoladamente, em algum "canto" de nosso país.

Tudo isso, graças àquele que deu asas ao homem, mudando o curso da História. Passo a pas-

so o mineiro Santos-Dumont conseguiu dominar os céus. Superando cada obstáculo, vencendo os desafios, considerando as dificuldades, adquirindo maior experiência, nosso Pai da Aviação permitiu que o homem voasse como os pássaros.

O mundo nunca mais foi o mesmo.

Hoje temos a oportunidade e o dever de repensar sobre tudo isso. Para corrigir enganos, aperfeiçoar aquilo que pode ser melhorado. Procuremos adquirir coragem para aceitar as transformações necessárias, que nos tragam progresso e bem-estar. Colhamos os ensinamentos morais que os pioneiros da aviação nos legaram.

Não há milagres, no entanto. As lições que aparecem diante de nós dão-nos a chave para realizar o sonho de cada um. Lembremo-nos de que, por pequenina que seja a nossa tarefa, devemos realizá-la com dedicação. Se conseguirmos desenvolvê-la com seriedade, prestando um serviço a alguém, já teremos então a recompensa desejada.

Servir é um privilégio. É com esse propósito que tentamos trilhar nosso caminho, a fim de levar a você, leitor, o melhor possível.



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

SUMÁRIO

PÁGINA UM

A Redação

ENTREVISTA

Revista Aeronáutica entrevista Rubel Thomas

17

COLUNAS

Reflexões

6

Radioamadorismo - Roberto P. Ribeiro

7

Turismo - Cristina Dório Vieira

8

Ecologia - Stello Morney

10

Cinema - Antônio Queirogo

12

Arte - Carlos Eduardo Condelot

13

Panorama - Ano Morengo

15

SEÇÕES

Carta dos Leitores

4

Fatos e Gente

46

REPORTAGENS

Aeroporto também é lazer - Cristina Dório Vieira

28

Parapente - Paulo José Pinto

32

CAN do Tocantins - Walter F. Tavares

41

ESPECIAL

Ponta do Galeão - Somtho leBrow

24

Força Aérea: Carreirismo x Profissionalismo - Flávio C. Kouffmann

38

Copo poro pente

Foto Francisco Pereira

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

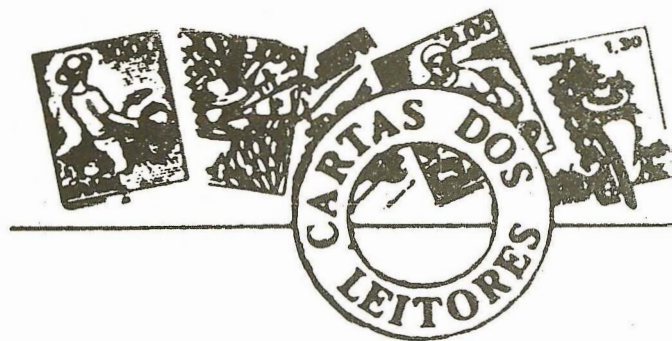
Presidente: Ten Bng Ar Humberto Zignago Flúza - 1º Vice-Presidente: Maj 8119 Eng Hugo Nicodemo Gwda - 2º Vice-Presidente: Brig Int Carlos Alberto Martins Cavalheiro - Diretor da Chicaer: Cel Int RR Edmundo Pereira Ferreira - Coordenador da Divisão de Utraleves: Maj Brig RR Lauro Ney Menezes - Diretor Administrativo: Cel Int RR Colmar Campello Guimarães - Diretor Social: Ten Cel/nt RR José Pinto Cabral - Diretor de Relações Públicas: Cel Int RR Flávio José Martins - Oil&Jur Técnico Cultural: Brig Ar Hermanno Paes Vianna - Diretor de Finanças: Brig Int RR Tydio Ramos Figueiredo - Diretor de Secretaria: Cap Adm RR Guttemberg Rodrigues Pereira - Diretor J.º Coopcar: Ten Cel Int Martin Fernandez Martins - Diretor Jurídico: Cel Int Antônio Carlos Rodrigues Serra de Castro - Diretor Beneficente: Ten Cel Int João Evangelista Fontes - Diretor de Patrimônio: Cel Eng Anízio Cerrutti - Diretor de Facilidades: Maj Av RR Ivan de Lanteuil - Diretor Desportivo: Ten Cel Int Wanderley Alves Santos.



Rubel Thomas



Parapente



"Lendo o artigo do brig Paulo Costa publicado na RA 176, desejo trazer meu testemunho como participante e pivô da referida missão. O relato que se segue é cópia de uma carta por mim escrita, assinada e endereçada ao autor daquele artigo.

"Estávamos voando abertos, na busca de alvos para atacar, já à baixa altura, quando vislumbrei duas baterias de canhões antiaéreos com seus artilheiros de costa para nós. Na intenção de apanhá-los de surpresa, mergulhei e vi que o Paulo Costa se mantinha à minha direita, aproximadamente a 100 metros. Quando cheguei à distância de tiro das minhas metralhadoras-50, vi os canhões sendo voltados contra nós. Desistir não dava mais tempo, e fui firme atirando com rajadas longas. Tenho certeza de que consegui atingir uma bateria de canhões, mas não foi o suficiente para neutralizá-la totalmente. Quando iniciei a recuperação do mergulho, fui atingido no aileron da asa esquerda. O avião virou como se eu tivesse comandado tourneau rápido. Desvirei-o com dificuldade, não só pelo susto como pelo comando da asa estar avariado. Usei a força total do motor a fim de fugir daquela área perigosa, e, como o Paulo descreveu, o inimigo não me deu trégua.

Foi, então, que o Paulo Costa voltou e atacou a segunda bateria que ainda estava incólume. O regresso acabou sendo feliz e hoje, como fiz naquela ocasião, só tenho agradecimentos à valentia e ao apoio do meu ala, que, mesmo com muito risco, voltou para atacar os canhões ainda ativos, que insistiam na tentativa de abater meu avião em dificuldade".

(Renato Goulart Pereira, Jambock 06)

"Prezado Kazavubu:

Recorro ao pseudônimo porque não sei seu nome. Você já me conhece pela leitura de meu livrinho "O último vôo". Seu comentário, publicado na RA 141 de 1983, foi incorporado ao conjunto de impressões de leitura de outros leitores que chegaram ao meu conhecimento. Faz pouco tempo, comprei os livros postos à venda por essa editora, cuja leitura estou concluindo agora. Como costume proceder com outros autores, fiz alguns comentários que seguem anexos e que, eventualmente, poderão ser aproveitados para publicação. Oportunamente, voltarei à sua presença para falar a respeito de um trabalho documentário sobre aviação, em fase de conclusão."

(Fidelis Franco Bueno - Castro - PR)

"Inicialmente, não podia deixar de manifestar meu entusiasmo por integrar-me à massa de leitores da REVISTA AERONÁUTICA, que, através dos anos, vem aperfeiçoando-se, estimulando nossa leitura. Gosto muito das entrevistas e das matérias, que trazem para o leitor o dia-a-dia do mundo aeronáutico. Parabéns, e que essa Revista conquiste maiores horizontes no futuro. Gostaria também de renovar minha assinatura, segundo os procedimentos normais. Sem mais, firmo-me com estima e distinta consideração."

(Gil de Barros Rosas - Estância - SE)

Muito obrigado pelas palavras de estímulo, Gil. Informamos que sua assinatura está renovada. Um grande abraço.

"Encaminho-vos o presente artigo, para difundir o mundo dos radioamadores. Caso seja do seu agrado, poderei fazer outros em data futura, contando casos pitorescos alusivos ao mesmo assunto. Desde já, agradeço pela atenção dispensada"

(Roberto P. Ribeiro - Rio de Janeiro - RJ)

Estamos abertos à sua colaboração, Roberto. Observamos sua idéia com muito interesse e ficamos agradecidos pela sua sugestão.

"É com grande prazer que faço minha assinatura desta Revista, a qual é um elo entre velhas amizades, bem como alimento para nossa alta admiração pela Força Aérea Brasileira. Agradeço desde já pelo envio dos exemplares, desejando a todos muito sucesso e felicidades."

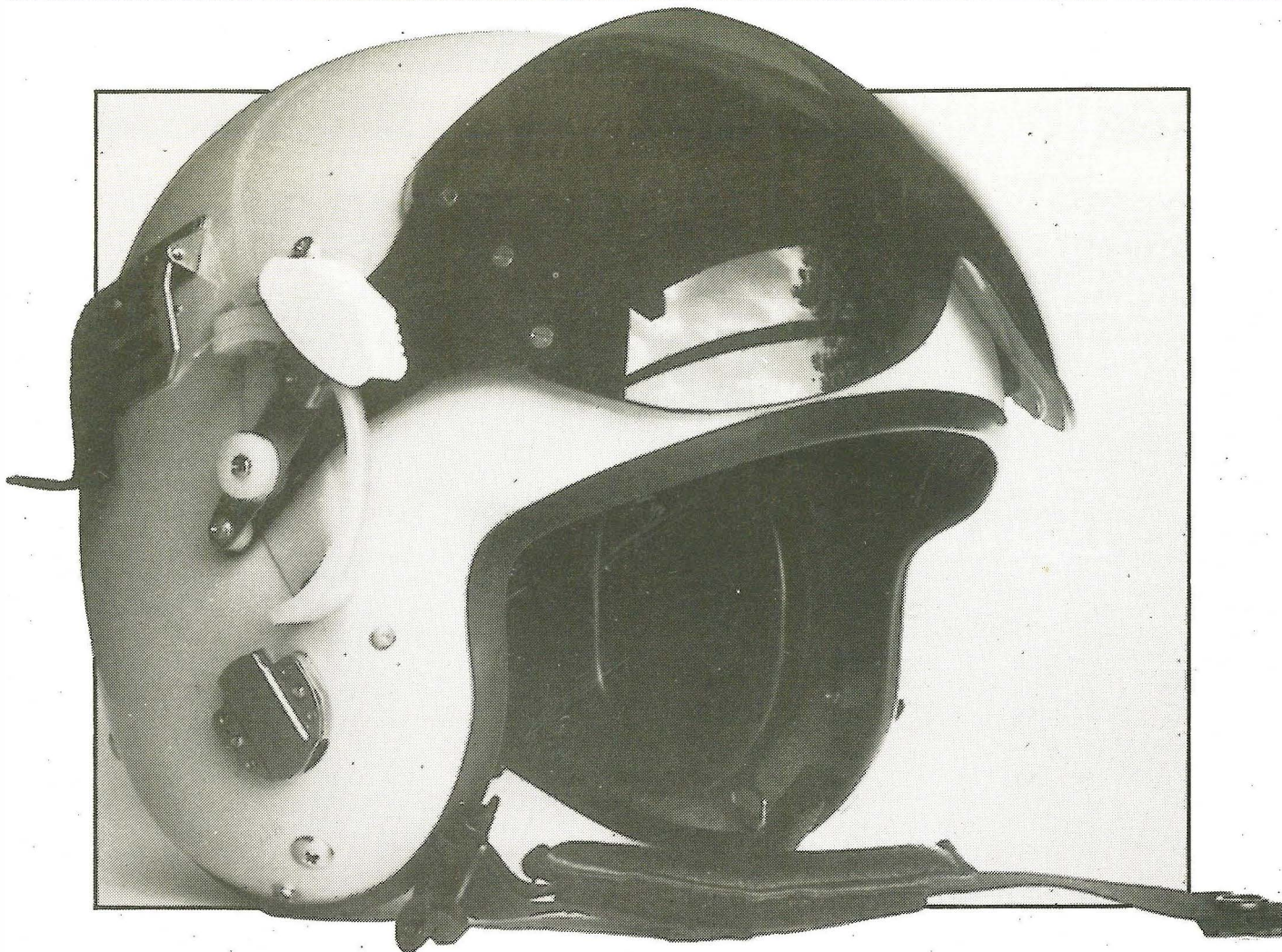
(Ivan Arantes J. Dantas - Pirassununga - SP)

É bom saber que temos amigos como você, Ivan. Colocamo-nos a seu dispor para o que for preciso.

"Venho por meio desta parabenizar a REVISTA AERONÁUTICA pelas matérias que tem publicado, as quais considero de grande interesse para todos aqueles que curtem o mundo da aviação. Aproveito também a oportunidade para manifestar meu interesse sobre a renovação de minha assinatura. Meus sinéeros agradecimentos pela atenção dispensada".

Uosé RobertoAndrade - Rio de Janeiro - RJ)

Muito obrigado pelas palavras de estímulo, José Roberto. Sua assinatura está renovada. Es-taremos ao seu dispor no que for possível.



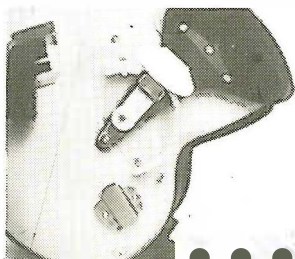
NOVOS CAPACETES DE VÔO

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

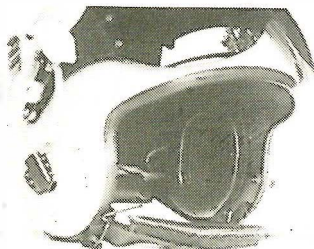
- Casco: em Kevlar(R)-49 de baixo peso e alta resistência à impactos. com opção em fibra de vidro
- Viseira: em policarbonato tratado superficialmente para endurecimento, com dupla lente e dispositivo anti-g
- Contato: dispositivo de ajustagem anatômica e regulagem de pressão das conchas acústicas operáveis em voo. Alto grau de isolamento anti-ruído e elevado padrão de acabamento.
- Forração: em veludo lavável ou opção em couro.
- Peso: otimizado no projeto de todos os elementos constituintes, comparável aos mais leves internacionais.



Articulação de viseira e dispositivo anti-g



Dupla viseira



Ajustes das conchas acústicas

C011PDSITE

TECNOLOGIA

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

Tel: (0123) 21-7244

Telex: 123-3330- COTE

ÓRGÃO OFICIAL
DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Paç13
Mal. Âncora n.º 15 CEP 20021
Tel.: 210-3212 R. 184 e
185 Rio de Janeiro, RJ

Diretor do Departamento
Técnico-Cultural
Hermano Paes Vianna

REDAÇÃO

Diretor Comercial
Mario Cesar Soares Moreira

Editor

Gilberto Pacheco Filho

Redator-Chefe

Ana Cláudia Candelot

Redatores

Bengo Kazavubu e Ana Marengo

Programação Visual

Joelma de Souza Barbosa

Arte e Diagramação

Joelma de Souza Barbosa

Colaboradores

Cristina Dória Vieira,
Stella Marney, Paulo José
Pinto, Antônio Queiroga, Roberto P.
Ribêiro, M. Santos, Walter F.
Tavares, Flávio C. Kauffmann e
Carlos Eduardo Candelot

Chefe de Redação

Gilvânia de Almeida

Secretaria e Distribuição

Marcos Irecer Vianna Barreto e
Edson Octaviano de Souza

Fotos

Francisco Pereira

Ilustração

Max S. Barbosa

Número avulso

Na Redação: Cr\$ 120,00

Via Postal: Cr\$ 30,00

Para o exterior: US\$ 10,0b

Assinatura

Brasil: Cr\$ 720,00

Exterior: US\$ 40,00

PUBLICAÇÃO bimestral

Composto 8 Impresso na /"1:)-{-}) COMPANHIA DE
/r- Y -U ARTES
tl..6.1..7 GRAFICAS
RUA RIACHUILO 128 1./ TEL 222-3359

reflexões

EM TEMPO



Vá placidamente por entre o barulho e a pressa e lembre-se da paz que pode haver no silêncio.

Tanto quanto possível, sem capitular, esteja de bem com todas as pessoas. Fale a sua verdade calma e claramente, e escute os outros, mesmo os estúpidos e ignorantes, também eles têm a sua história.

Evite pessoas barulhentas e agressivas. Elas são tormento para o espírito. Se você se comparar a outros, pode tornar-se vaidoso e amargo, porque sempre haverá pessoas superiores e inferiores a você.

Desfrute suas conquistas, assim como seus planos.

Mantenha-se interessado em sua própria carreira, mesmo que humilde; é o que realmente se possui na sorte incerta dos tempos.

Exercite a cautela nos negócios, porque o mundo é cheio de artifícios. Mas não deixe que isso o torne cego à virtude que existe; muitas pessoas lutem por altos ideais, e por toda parte a vida é cheia de heroísmo.

Seja você mesmo. Nunca palmente não finja afeição, nem seja cínico sobre o amor, porque em face de toda aridez e desencantamento ele é perene como a grama.

Aceite gentilmente o conselho dos anos, renunciando com benevolência às coisas da juventude.

Acima de uma benéfica disciplina, seja bondoso consigo mesmo.

Você é filho do Universo, não menos que as árvores e as estrelas. Você tem direito de estar aqui. E, quer seja claro ou não para você, sem dúvida o Universo se desenrola como devênia.

Portanto, esteja em paz com Deus, qualquer que seja a sua forma de concebê-lo, e, seja qual for a sua vida e suas aspirações, na barulhenta confusão da vida, mantenha-se em paz com a sua alma.

Com todos os enganos, penas e sonhos desfeitos, este é ainda um mundo maravilhoso.

Esteja atento. Empenhe-se em ser FELIZ

BOM SAMARITANO

Contaminado pelo vírus da radiofrequência, por concurso público no Den-tei, tornei-me radiomador prefixado. São decorridos 20 anos ou mais (tenho péssima memória para datas) que nos momentos de lazer 1190 meus transceptores e sintonizo minhas antenas "bigode de gato".

Achei ontem um colega de Santos-SP, que relembra a primeira antena dipolo que erguemos com êxito, pois através dela se ouvia e se era ouvido no Japão, um sucesso portanto.

Hoje, conversei com um colega no Mar Mediterraneo, que, de seu navio, recordava os usos e costumes de quando desembarcado no seu rincão natal.

Outro dia conversava com dois Jovens de língua inglesa que provavelmente usavam o equipamento na ausência do pai, simulando um vôo da Pan Am, puro trote... mansa clandestinidade de Jovens bem intencionados.

O mundo é pequeno, em razão das facilidades de que dispomos e que acionamos na medida do nosso "Q SJ" (dinheiro) - para usarmos uma expressão "Macanuda" (da faixa).

Utilizando computadores que conversam entre si, organizando a rodada e priorizando quem vai falar (ou melhor, escrever), dispomos do Satélite de Radioamadores (AMSAT) e da televisão ISSTV que, acoplada ao nosso rádio, permite a transmissão de imagens fixas tipo radiofoto.

Nem tudo, porém, é divertimento, quando somos acionados para ajudar no salvamento da vida humana, ocasião em que os verdadeiros entusiastas da atividade a tudo interrompem para tentar ajudar ao próximo.

Sem receber nada em troca, sem muitas vezes conhecer a quem se está ajudando, é o radioamador o samaritano que anonimamente faz a boa ação e se sente gratificado pelo cumprimento do trabalho a que se propôs.



E lembrando um conhecido pensamento, escrevemos:

"Quem não vive para servir, não serve para viver"

MAGNA CONTROL

COMÉRCIO E INDÚSTRIA ELETRÔNICA LTDA.

ELETRÔNICA INDUSTRIAL, AUTOMAÇÃO E CONTROLE

FABRICANTE DE EQUIPAMENTOS E COMPONENTES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

VASIS

ALS

BALIZAMENTO

SUB-ESTAÇÕES

RUA GOIÁS Nº 448 — TEL.: 269-2595 — PIEDADE — RIO DE JANEIRO — RJ

OS MISTER/OS DE ANCHIETA

Diz a tradição que o Jesuíta José de Anchieta escrevia seus versos na areia da praia durante o dia e os transcrevia nas noites insones em que passou refém dos Tamoios. Visitando a cidade de Anchieta, no litoral capixaba, onde o padre e poeta viveu e morreu, e que hoje leva seu nome, é bem fácil acreditar na história. As praias de areia grossa, quase desertas, ainda hoje inspiram os que se deixam levar pela beleza e tranquilidade do litoral capixaba.

Do tempo de Anchieta, quando o local ainda era a aldeia de Reritiba, restam na cidade algumas construções, principalmente a Igreja e o Convento de Nossa Senhora da Assunção. Construído no alto de uma colina - de onde é possível avistar toda a cidade -

o conjunto arquitetônico é tombado pelo Patrimônio Histórico Cultural. No mesmo local funciona também o pequeno Museu do Padre Anchieta, com peças de arte sacra e objetos de uso pessoal.

A 470 quilômetros do Rio de Janeiro e a apenas 102 de Vitória, o município de Anchieta é dividido em várias encantadoras praias. Saindo da cidade em direção a Piúma, ficam as paradisíacas praias do Coqueiro, do Balanço, Marvila, Inhaúma, Ponta Grossa e o famoso balneário de Iriri.

Iriri a sete quilômetros do centro, é freqüentado principalmente por mineiros, que transformaram suas praias numa espécie de "Búzios" capixaba. Para quem gosta de praia, boa comida e

badalação, Iriri é uma ótima opção.

Seguindo na direção oposta, chega-se às praias de Castelhanos, Guanabara, Parati, Ubú e do Além. Bons hotéis e uma bem equipada estrutura turística garantem o conforto e os serviços essenciais do visitante.

A Praia do Ubú, que quer dizer "caiu" em tupi-guarani, recebeu o nome por ter sido o local onde o corpo de Anchieta teria caído durante o cortejo fúnebre que o levava para a então Vila de Vitória, onde se encontra enterrado.

Com tantas praias quase virgens, é compreensível que o litoral de Anchieta seja considerado um dos paraísos dos pescadores brasileiros e internacionais.

Principalmente os da categoria oceânica. A 30 milhas da costa fica o local conhecido como Mar Azul, de onde já saíram vários Marlins e Selfishes premiados. Já existe, inclusive, o projeto de um empreendimento náutico para ser construído na Praia de Ubú, com toda a infra-estrutura necessária para apoiar os pescadores de Mar Azul, que atualmente usam a vizinha Guarapari como base.



Litoral capixaba: praias quase virgens

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 azimuth, através da posição de pilotagem. O efeito da velocidade e direção do vento para o exercício também pode ser introduzido em dois níveis diferentes.

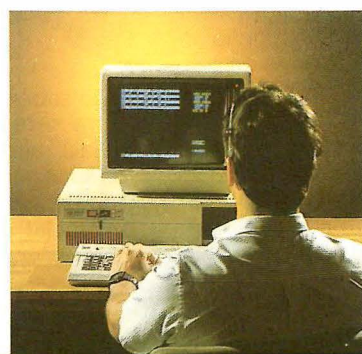
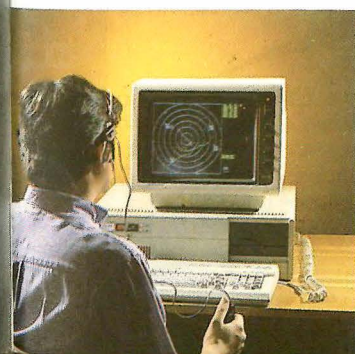
As posições de controle radar podem selecionar cada um dos quadrantes, permitindo a divisão do controle da área entre vários controladores.

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

GAIA AINDA VIVE



O professor Lutzenberger, atual secretário do Meio-Ambiente, discorre sobre o planeta Terra da seguinte maneira: "Visão cartesiana: quando o meio-ambiente é visto de maneira externa a nós. Visão moderna reducionista: quando os alvos são estreitos e o raciocínio linear"

No experimento mental (**gedankenexperimente**), as plantas não vivem sem os animais, e os animais não vivem sem as plantas. Neste experimento, o centro é o sol. É ele o responsável pelo processo da fotossíntese. O catalizador da fotossíntese é a clorofila (verde) e o catalizador da respiração é a hemoglobina (vermelha). Esta é a reação mais importante que existe entre os seres vivos do planeta.

Em alguns casos, a dependência en-

tre a flor e o fecundador evoluem juntos. Em alguns solos úmidos, o mundo vegetal é carnívoro, alimenta-se de insetos. Com a morte, o húmus alimenta o solo. Deste modo, a morte é fundamental no grande contexto do planeta.

A eficiência da fotossíntese proíbe as plantas de viajar, e neste caso o fruto é o preço que as plantas pagam aos animais para o transporte. Falando sobre pragas e parasitas, o professor ressalta que ambas têm a sua função natural, ou seja, elas são o crivo da seleção natural. As bactérias são fundamentais. Sem elas não haveria a digestão nem a decomposição.

Para Lutzenberger, a vida não pode ser compreendida apenas nos laboratórios, com suas abordagens ultra-re-

ducionistas e corri seu dogma central que postula ser a incrível diversidade de formas e funções resultando apenas da seleção natural de mutações ao acaso. Só uma visão sistêmica, unitária, sinfônica, poderá nos aproximar de uma compreensão do que é o nosso maravilhoso planeta vivo.

Todo trabalho das ciências biológicas, desvinculadas da visão do todo, nenhuma orientação ética nos proporciona. Para o professor, sobram biólogos, e é difícil encontrar naturalistas. No dogma corrente em círculos científicos modernos, a ciência nada tem a ver com valores como a ética, a política ou a religião. A diferença apontada pelo professor entre o biólogo convencional e o naturalista é a veneração. E a ecossfera veio nos mostrar que o planeta Terra é um ser vivo a quem os gregos antigos denominavam Gaia.

Em sua cosmovisão bem mais holística que a nossa, Gaia é o nome que os gregos davam à deusa Terra. Em Gaia, não há passageiros. Tudo e todos somos Gaia. Maiores explicações sobre Gaia é que na seleção natural não vence o mais forte, sucumbindo os mais fracos. Quanto mais nos aprofundamos na ecologia, mais nos damos conta de que sobrevive o mais ajustado, o que mais harmoniza, que mais ressonância tem com a sinfonia.

A integração é anterior ao nascimento do sistema solar, que nasceu antes de Gaia. E como afirma o professor, as montanhas, os mares e o ar, dos quais a vida não pode prescindir, são resultado de explosões no sistema solar. Neste caso, ele se pergunta: "Será mesmo acaso tudo isso?" Ele próprio responde: "Que divino acaso!"

Que fazer?

Desvendar esta maravilha ou continuar como um câncer no organismo de Gaia?

Não sabemos se a Terra é um abrigo para seres os mais diversos ou se "Gnii" ilCilbou por se moldar segundo as suas necessidades. Não importa. O fundamental é lutarmos pela sua sobrevivência!

Tempo bom boa visibilidade, vento favorável.

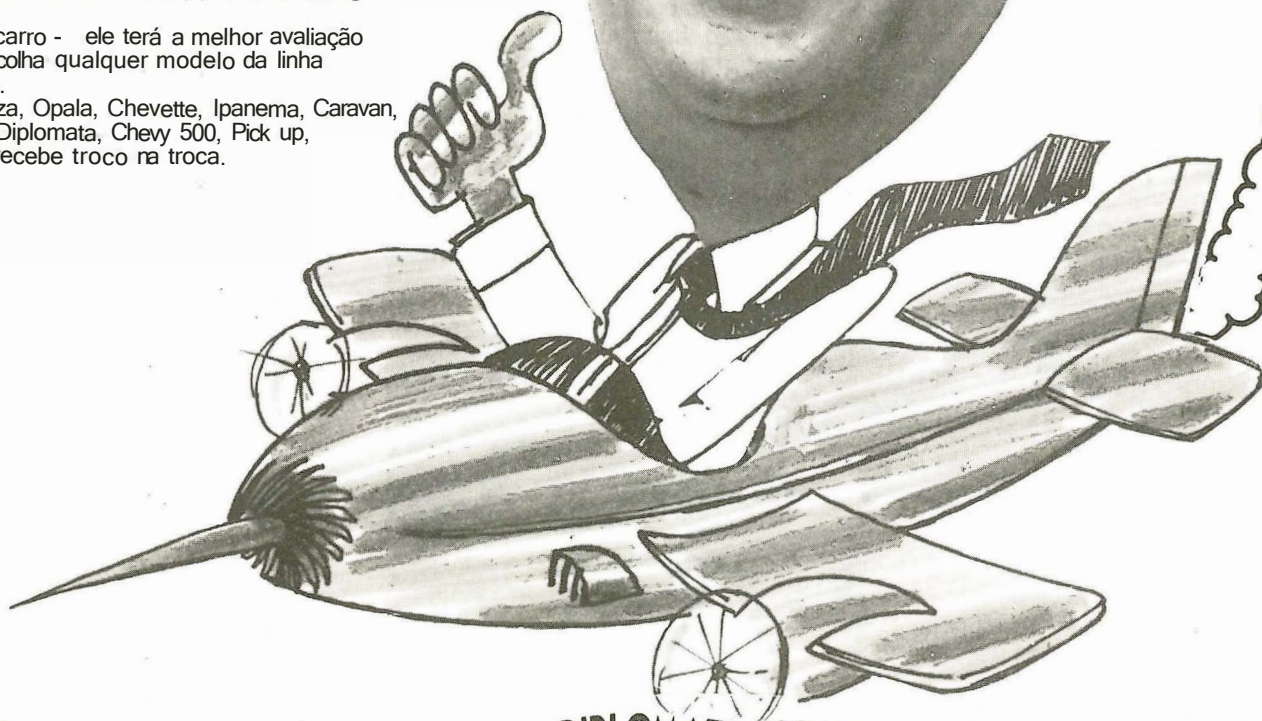
Da torre de controle da Cipan, Cruz "o Fumaça" dá as coordenadas da melhor rota para você ter o carro do seu tempo: Chevrolet/90 da Cipan, um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan o vento sempre sopra a seu favor.

Cipan

Rua do Senado, 329 - Esq. Av. Mem de Sá
Tels.: 224-2000" 232 5744 e 252-4825

Traga o seu carro - ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da linha Chevrolet/90.

1<adett, Monza, Opala, Chevette, Ipanema, Caravan, Comodoro, Diplomata, Chevy 500, Pick up, Você ainda recebe troco na troca.



KADETT • MONZA • OPALA • IPANEMA • CHEVETTE DIPLOMATA • COMODORO • CHEVY 500 • PICK UP

O SONHO DE UM COZINHEIRO

A cozinha britânica não é conhecida pelo sabor e diversidade de seus pratos, mas é chegada a hora de o mundo se inclinar frente a uma novidade "gastronômica" daquelas ilhas. A iguaria: o filme "O Cozinheiro, o Ladrão, Sua Esposa e o Amante", ("The Cook, the Thief, his Wife and her Lover"). O **chef**: o cineasta inglês Peter Greenaway.

Belíssimo, o filme é, talvez, a quintessência da obra de Greenaway. Não é, no entanto, um prato de fácil digestão. Cenas escatológicas e de violência física se sucedem na tela. Tudo dentro de um cenário barroco, com figurinos de Jean-Paul Gautier - **enfant terrible** da moda francesa, fotografado pelo requintado Sacha Vierny. Aliás, a colaboração entre Greenaway e Vierny se consolidou extremamente, e proveitosa para ambos. O diretor inglês encontrou no fotógrafo, que já trabalhou em outros filmes seus, o tradutor estético ideal para suas idéias. Este está para aquele assim como Sven Nykvist estava para Bergman.

Engana-se o espectador que for ao cinema em busca de uma história real. O filme de Greenaway está tão longe do realismo quanto a Grã-Bretanha está separada da Europa - para a felicidade dos franceses. Na verdade, o diretor se utiliza de personagens alegóricos, depositários, cada um de traços de caráter que o diretor relança, para

contar uma história que no fundo é muito humana. Greenaway fez um filme sobre a perversão. A perversão humana pela comida, pelo sexo, pelo amor e pela violência.

À primeira vista o filme mostra uma história de amor ambientada em um restaurante e espaços contíguos. Os ingredientes da trama estão ali prontos para se misturar. O ladrão, autoritário e truculento; a esposa, passiva e vingativa; o cozinheiro, cúmplice e apaixonado; o amante, circunspecto e imprudente - o que não chega a ser uma contradição. A ação é aquela que todos conhecemos. O ladrão é violento com a esposa que não ama. Esta flerta com outro que acaba sendo seu amante. O marido descobre e mata o rival. A esposa então prepara uma vingança mórbida. Isso tudo entremeado por vômitos, fezes caninas, arrotos e outras "boas" maneiras que o ladrão e sua **entourage** têm à mesa. Bem verdade, o filme começa e acaba em mesas.

Mas isso não deve ser motivo para afastar o espectador das salas de cinema. Porque, ao contrário de outros diretores que filmaram escatologias e violência de maneira grosseira e despropositada, Peter Greenaway trata esse assunto com equilíbrio e harmonia, mostrando o quanto estamos sujeitos a eles na realidade.

Crendo não ter sido ainda o bastante convincente, acho necessário melhor explicar.

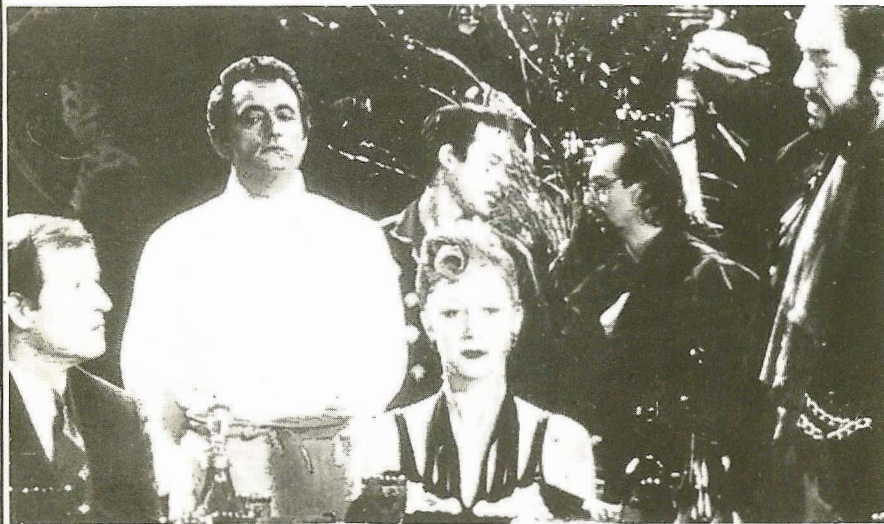
Afora o assunto representado ser pouco digestível, a forma com que este é traduzido em imagens é exuberante. Ambientes com tons monocromáticos delimitam cada espaço da ação. A encenação é teatral, o que justifica a movimentação de câmera do filme. A iluminação é perfeita. Para completar, Greenaway sabe como tirar tudo da combinação de música e imagem. A cargo de Michael Nyman, a trilha sonora é digna de consideração até mesmo longe do filme. Esses elementos permitiram ao diretor elevar à categoria de espetáculo o simples ato de, por exemplo, cortar pepinos.

Resultado: Peter Greenaway é hoje um dos poucos - pouquíssimos, principalmente depois da morte de Tarowski - diretores que tem um estilo forte e inconfundível. É impossível, ao atento observador, entrar a esmo num cinema, se deparar com Greenaway e não perceber sua autoria.

Tendo convencido o leitor, espero não transformá-lo em um frustrado ao perceber-se privado de ver o filme agora, talvez, fora de circuito. Afinal, não é de hoje que da cozinha de Greenaway saem "pratos" de sabor e consistência. Um deles, para ficar apenas nos de mais fácil acesso, é "O Sonho de um Arquiteto" ("The Belly of an Architect 1987") disponível em qualquer boa videolocadora. Aqui também pode-se encontrar o mesmo paladar sofisticado provado em "O Cozinheiro", também lançado em vídeo.

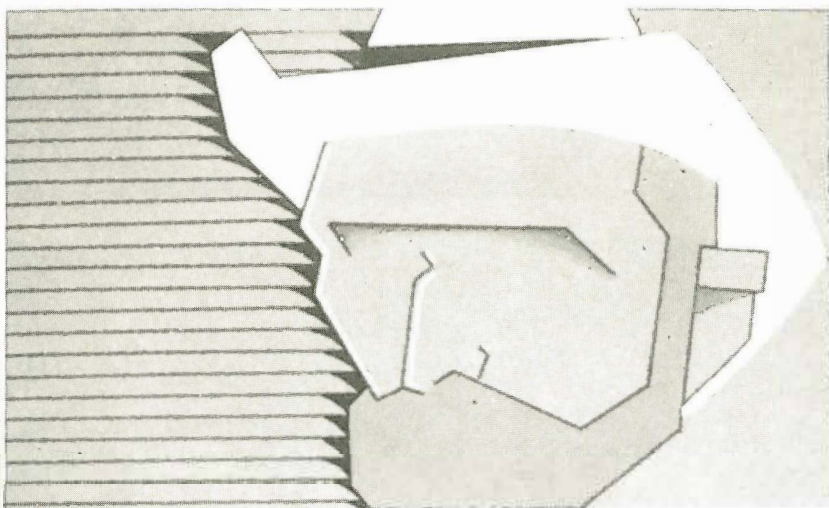
Nesse filme Peter Greenaway troca cozinha, sexo e violência por arquitetura, sexo e morte. A fotografia, também a cargo do mesmo Vierny, acolhe algo mais fascinante do que cenários rococó: Roma. Cúpulas, abóbodas e barrigas são os temas. A música de Win Meters é irretocável. Ela, a arquitetura romana e os **travellings** da câmera transformam as seqüências iniciais do filme em motivo para idolatria aos vídeos: possibilidade de se ver e rever a mesma cena quantas vezes se desejar.

No entanto, espero ser o meu leitor uma pessoa de sorte. Sorte por poder provar o prato quente de "O Cozinheiro" e ter como sobremesa "Arquiteto". E que depois desse lauto jantar, guarde um lugar ao lado do seu diretor favorito, à esquerda ou à direita, as **you wish**, para Peter Greenaway.



"O Cozinheiro" - agora em vídeo

RETRATOS DE UM GÊNIO



Um dos desenhos da mostra carioca (Max Barbosa)

Vincent Willem Van Gogh deu fim à própria vida há 100 anos atrás. Precisamente no dia 27 de julho de 1890. Solitário e atormentado, o pintor deu um tiro no peito durante um passeio aos trigais próximos à sua casa, em Auvers, uma vila a Noroeste de Paris. Um século depois, sua assinatura em um quadro pode valer muitos milhões de dólares, e uma grande retrospectiva da sua obra é notícia na imprensa do mundo todo.

Mas o que levou o louco atormentado a ser considerado um gênio iluminado, um "patrimônio da humanidade"?

Van Gogh teve vida atribulada. Decidiu-se pela pintura aos 27 anos, após ter trabalhado numa conceituada galeria de arte em Paris. Também já havia tentado a vida como missionário evangélico na Bélgica. De família holandesa, o pintor deixou a Holanda para sempre em 1886, após a morte de seu pai, para fixar-se no apartamento do irmão Theo, em Paris. O contato com o impressionismo e alguns de seus pintores exerceu profunda influência em Van Gogh, que encanta-se pelas cores e pela pintura ao ar livre.

Contudo, a vida parisiense era cara. Ele, que nunca havia conseguido vender sequer um quadro. Já tendo travado contato com outra de suas grandes paixões artísticas - a gravura japone-

sa - mudou-se para o Sul da França, mais precisamente para Arles, onde busca identidade entre as paisagens do Japão e da França (que na realidade é, antes de mais nada, uma busca da luminosidade ideal, da cor pura). Por mais de um ano, trabalhou até a exaustão, pintando às vezes quase 16 horas por dia.

Em Arles, feliz e seguro, Van Gogh decidiu pôr em prática um velho projeto: a criação de uma confraria de artistas. Logo chamou seu amigo, o pintor Paul Gauguin, para ser o primeiro a se associar. Gauguin chegou à cidade em outubro de 1888, e os dois pintores trabalharam juntos durante dois meses, até que, graças ao temperamento turbulento de ambos, durante uma discussão (motivada por uma prostituta), Van Gogh sai fora de si e ameaça Gauguin com uma navalha. O episódio não teria maior importância se, depois de ter sido dominado pelo amigo e tomado de remorsos, Van Gogh não tivesse arrancado um pedaço da orelha tora.

O medo da própria loucura e as pressões da população local levaram o pintor a se internar voluntariamente num sanatório da cidade de Saint-Remy, próxima a Arles. Durante o tratamento de sua doença, as convulsões e alucinações repetiam-se em ciclos de três

meses, mas ainda assim cerca de 200 telas foram produzidas no período de Saint-Remy.

Por sugestão de outro amigo, o pintor Camille Pissaro, Van Gogh mudou-se para Auvers, a Noroeste de Paris, onde submete-se aos cuidados do dr. Gachet, que lhe dava liberdade, comprando telas e tintas, animando-o a pintar. Nesse período, Van Gogh pintou aquele que é hoje o quadro mais caro do mundo, o "Retrato do dr. Gachet", vendido recentemente em um leilão da casa Christie's pela bagatela de US\$ 89 milhões.

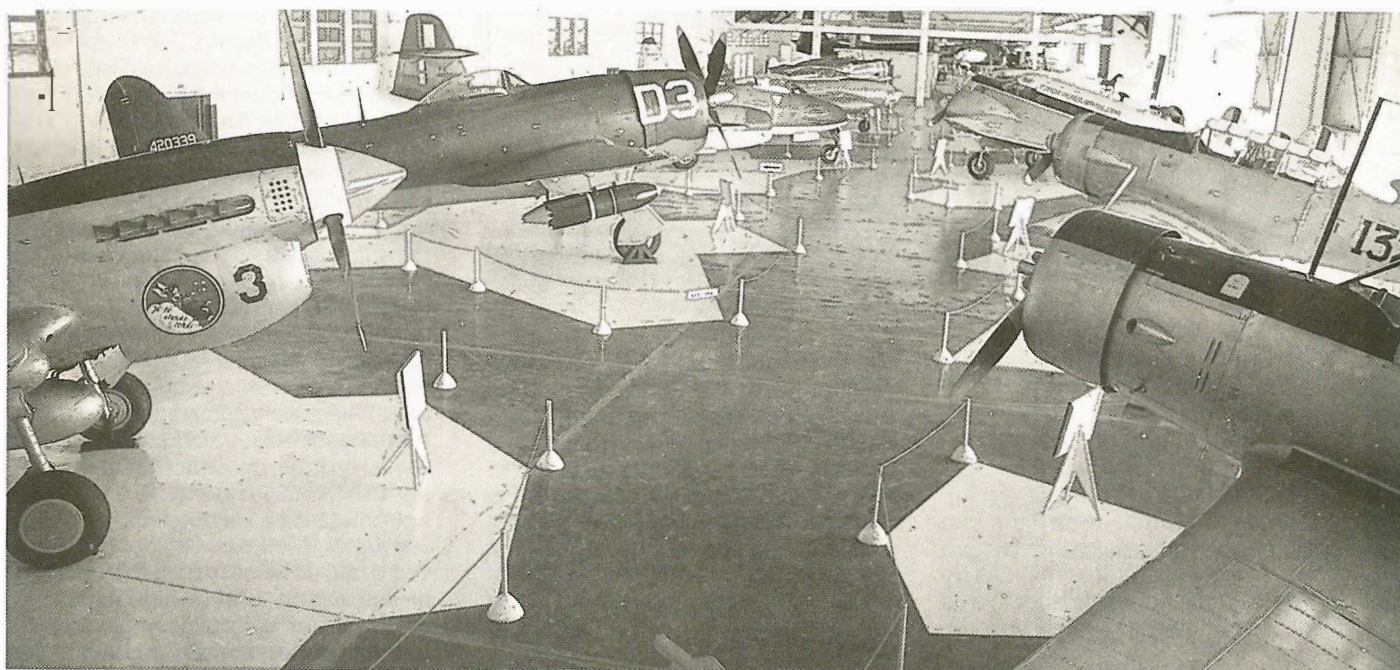
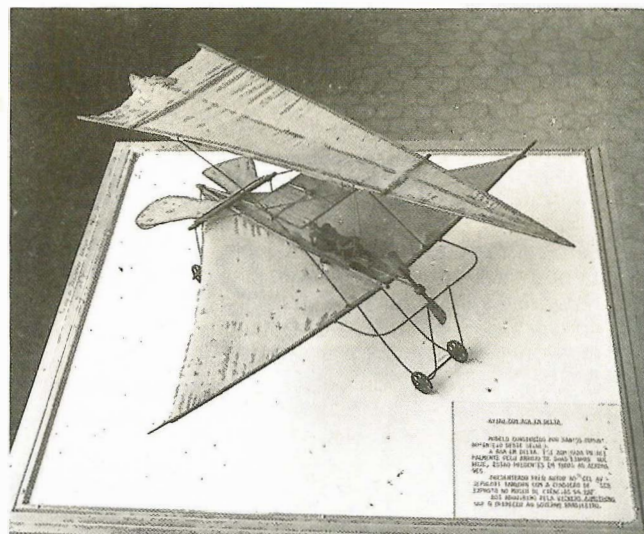
O período em Auvers culminou com o seu suicídio, numa época em que os primeiros sinais do reconhecimento da sua arte começavam a surgir. Cinco meses antes de morrer, Van Gogh recebeu uma crítica elogiosa, na qual sua paleta luminosa é engrandecida. Curiosamente, Van Gogh só conseguiu vender um único quadro em toda a sua vida, apesar de ter pintado cerca de 800.

Hoje, 100 anos depois, ele é considerado um dos maiores pintores de toda a história da arte. Prova disso é o fato de já terem sido vendidos mais de um milhão de ingressos para a grande retrospectiva de sua obra, que acontece na Holanda, dividida em duas exposições: 133 telas no Museu Van Gogh em Amsterdã e 248 desenhos no Museu Kroller-Müller de Otterlo. Outra prova é o fato de pelos menos três quadros de sua autoria terem batido o recorde de valores no mercado internacional da arte: respectivamente "Girassóis", "Os Lírios" e "Retrato do dr. Gachet". No Brasil, o centenário da morte do pintor também será comemorado. Em agosto, acontecerá uma grande exposição sobre Van Gogh no Museu de Belas Artes, no Rio. Além de seminários, haverá também palestras e filmes sobre a vida e a obra do pintor, que contam com a colaboração do Museu da Imagem e do Inconsciente. O destaque será a mostra de caricaturas sobre o artista, realizadas por mais de 30 desenhistas e chargistas, que darão um toque de humor ao evento.

Resta assim uma pergunta: será que, apesar de seus méritos como pintor (grande desenhista, cultor das cores, pós-impressionista ou pré-expressionista), o mito construído sobre a sua personalidade - "Van Gogh, o suicidado pela sociedade", de Antonin Artaud - não terá sido o motivo maior do seu grande reconhecimento público?

O MUSEU AEROESPACIAL

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



ROTEIRO



AVENTURA SOBRE OS ANDES



Cliv,lt10 e Bairos se preparam para o vôo

Num vôo de cerca de 3.100 quilômetros, dois pilotos gaúchos apaixonados por aventuras aéreas - José Schilling Carvalho, 37 anos, e Marcelo Bairos, 21 anos - entraram para a história da aviação, no último mês de março. Eles foram os primeiros do mundo a realizara travessia da Cordilheira dos Andes em um motoplanador.

O pequeno avião - um "Ximango", fabricado pela indústria gaúcha Aeromot, concessionária da Embraer - partiu de Porto Alegre e chegou ao Chile três dias depois. O objetivo da longa viagem e da transposição dos Andes pelos pilotos foi a participação da Aeromot na Fidae 90, feira realizada na base aérea de El Bosque, em Santiago. O motoplanador é de propriedade do próprio José Carvalho, que utilizou sua experiência de melhoras de vôo no pequeno avião para o feito inédito. Junto com Marcelo Bairos - piloto de testes da Aeromot e instrutor do aeroclube de São Leopoldo - ele planejou a aventura sobre os Andes, que teve escalas em Uruquiana, Paso de Los Libres, Concordia, Mendoza e Malarque, última cidade antes da difícil tarefa de voar sobre a Cordilheira.

Segundo Carvalho, em alguns momentos a temperatura externa era de 19 graus negativos, e os ventos eram muito fortes. Nas proximidades do Pico del Campanario, os pilotos foram atingidos por uma tempestade, a 19 mil pés. Uma corrente de ar descendente atirou-os para 13 mil pés. Aproveitando as características de planeio do motoplanador brasileiro, a maior parte do percurso sobre os Andes foi feita sem motor, que não suporta temperaturas muito baixas.

"Quando voávamos sobre o lago El

Planchón, no cimo da Cordilheira, ficamos perdidos. As montanhas dificultavam o controle de direção pela bússola. Ficamos duas horas circulando a esmo, sem correntes que nos impulsionassem para o alto, para que pudessemos transpor a muralha de montanhas. Não sabíamos qual direção tomar", contou Carvalho. Um pouco depois, já estavam no Chile.

"Mais 1h10m de vôo e acabamos por avistar uma grande concentração de aviões. Finalmente chegamos a El Bosque, à Fidae 90, nossa meta no Chile. Quando pousamos, descobrimos que a rota que fizemos foi exatamente a dos sobreviventes dos Andes - os atletas da seleção uruguaia de futebol americano - que caíram na Cordilheira com um 'Fairchild'. Nosso tempo total de vôo foi de 19h37m", acrescentou.

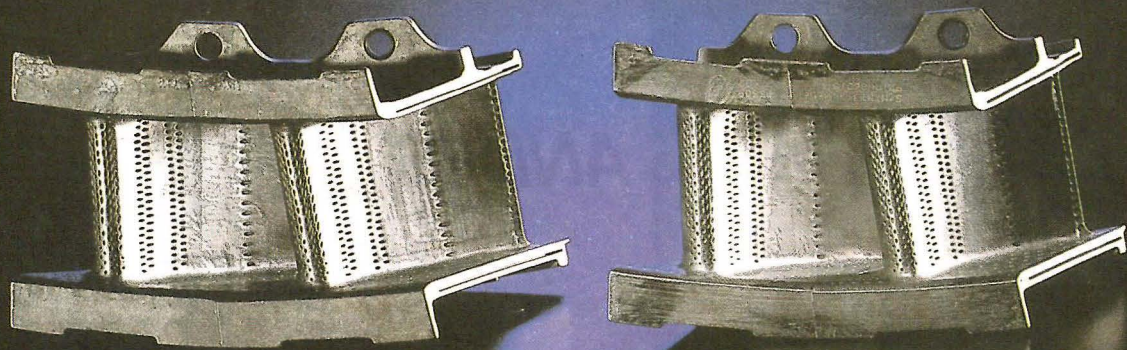
Quando pousaram em El Bosque, ninguém acreditou na proeza dos pilotos gaúchos. Pensaram que o avião teria entrado no Chile desmontado, e que tudo não passava de uma encenação. Entretanto, as autoridades chilenas confirmaram a façanha.

O retorno ao Brasil aconteceu no dia 1º de abril, em vôo solo por José Carvalho. Já que Marcelo Bairos havia voltado antes, em avião comercial, devido a compromissos. Na opinião daquele piloto, foi uma sensação magnífica "transpor sozinho aquela imensidão branca, em silêncio, como se o resto do mundo pertencesse a uma outra realidade".

O próximo projeto de Carvalho é fazer um vôo de motoplanador de Porto Alegre até Oshkosh, na feira mundial de aviação que acontece nos EUA. Esse projeto prevê a ida à feira americana de dois motoplanadores "Ximango", mas depende de patrocínio. Depois, o desafio será a travessia do Atlântico até a Europa.



111s30 da Cordilheira durante a travessia



ADIVINHE QUAL DESTAS PEÇAS AERONÁUTICAS FOI REPARADA PELA CELMA.

Aparentemente são iguais. Vão ter milhares de horas de voo pela frente com toda segurança. Só que uma acabou de ser fabricada. E a outra acabou de ser reparada. A Celma é uma empresa brasileira. Aliás, a maior empresa da América Latina de revisão de motores e reparo de peças. Desenvolveu uma tecnologia tão avançada, que é capaz de reparar uma peça ou componente aeronáutico com tanta qualidade que os próprios fabricantes dos motores reconhecem e recomendam. Isto quer dizer muito, mas muito menos custo para sua empresa. Com a segurança de quem tem mais de 30 anos de experiência. Homologados pelo DEPAAC (Departamento de Aviação Civil) e pela F.A.A. (Federal Aviation Administration).

CELMA

Rua Alice Hervê, 356 - Petrópolis - Rio de Janeiro
leis.: (0242142-5562/43-4962 - Fax: (0242142-3684
Telex: 212-1271/213-4822

Uma conversa informal com o novo presidente da Varig, que fala de suas experiências e planos para a empresa.

VARIG, VARIG, VARIG! Qual o ouvinte de rádio ou espectador de televisão que não conhece o nome dos anúncios de nossa maior empresa de transporte aéreo? De tão conhecido, já virou marca através de um fenômeno de transferência, no qual produto se confunde com a marca, tão conhecido dos profissionais de marketing.

O grupo Varig, que está entre os 15 maiores conglomerados privados brasileiros, tem interesses que vão do transporte aéreo a investimentos agropecuários; da Rede Tropical de Hotéis a corretoras de valores passando por locadoras de automóveis e agência de publicidade, que somam mais de 20 diferentes empresas.

Mas o grupo Varig tem um ponto de diferenciação com o capitalismo brasileiro, em que as empresas de capital aberto, as "S/A", normalmente são (por tremendo paradoxo) familiares. A Varig pertence à Fundação Rubem Berta, que, através de seus acionistas, elege o presidente que só permanece no cargo até a idade de 65 anos.

Rubel Thomas, gaúcho de São Luiz Gonzaga, assumiu o comando da Va-

rig em um momento muito difícil da vida nacional, e quando muito dos conceitos tradicionais do transporte aéreo quer em sua concepção nacional ou internacional sofrem alterações radicais. Sexto presidente de uma empresa que cruza seu 63º ano de existência, o que demonstra o seu conservadorismo num país de imediatistas, iniciou-se na companhia em 1959 como auxiliar de escritório. Rapidamente galgou as posições de assistente do chefe do Departamento de Receita, e após do diretor de Contabilidade, terminando seu aprendizado na posição de assistente do diretor de Administração e Controle.

Foi diretor de Tráfego e Vendas sendo posteriormente diretor comercial e vice-presidente a partir de 1983.

Parece que o destino traçou seu caminho preparando-o para exercer o posto que hoje ocupa.

O país sofre os efeitos do Plano Collor, e, sendo a indústria do transporte aéreo altamente sensível às mutações econômicas, Rubel, ao assumir o comando, viu desabar a demanda de passageiros em mais de 60%; a concorrên-

cia aumentou com a entrada das congêneres nas linhas internacionais e, como se não bastasse, a flexibilidade (é uma palavra complicada) do mercado tende a alterar o equilíbrio de vários anos nas linhas nacionais com o acirramento da concorrência decorrente dos descontos de preços, entrada de novas companhias e a promoção de "status" das companhias regionais.

Mas a Varig, como uma predestinação, tem o homem certo no lugar e hora certos. Rubel Thomas, além de carismático, como todo executivo deva-lor e competência, é pragmático em suas ações:

O longo treinamento no campo executivo da companhia o qualificou aditar hoje os rumos deste gigante do transporte aéreo. Em suas respostas, o leitor poderá ter a noção exata do executivo eficiente e eficaz que é o novo presidente da Varig. Ao entrevistador ficou a impressão de determinação que os ungidos pelo destino têm e que, por isto, tornam-lhes capazes de realizar grandes transformações nas sociedades em que vivem.



Eu diria que a Varig é Brasil. Aqui e lá fora.



Não haverá lugar para quem não tiver competência



A Varig é o que é porque são 63 anos de muito trabalho

RUBEL THOMAS

RA - Qual o ano e lugar de seu nascimento?

RT - Nasci em 1939, em São Luiz Gonzaga, no Rio Grande do Sul

RA - E a vocação, a atração pela Varig? Foi seu primeiro emprego? Como foi a sua formação escolar?

RT - Eu fiz o primeiro grau lá no Rio Grande do Sul. Depois saí de minha cidade natal e fui para Porto Alegre. Eu não tinha nenhuma pretensão de trabalhar na firma A, B ou C. Não tinha a menor idéia de em que empresa eu iria trabalhar. Chegando a Porto Alegre - eu era um rapaz bastante humilde, vinha do interior - procurei uma pensão para me hospedar. Enessa pensão, à noite, conheci um companheiro (que hoje está na Varig em São Paulo) e disse a todos os que estavam à mesa conosco que o meu desejo era procurar um emprego em Porto Alegre, pois precisava trabalhar. Ele disse: "Ah, eu estou saindo da Varig amanhã e eles estão precisando de gente. Se você quiser, eu te levo lá e te apresento".

RA - Em que época foi isso?

RT - Foi no dia 2 de agosto de 59. No dia 3 eu comecei a trabalhar.

RA - Em que área você começou?

RT - Na área de contabilidade. Então cheguei, fui apresentado ao chefe do setor. Eu estava vindo do serviço militar, e era meu primeiro emprego. Trouxe excelentes recomendações do meu tempo de Exército - fiquei lá 13 meses; aliás, lá também já havia recebido algumas "cantadas" para ficar, mas disse: "Não, minha tendência é ir para a iniciativa privada" - , e, quando apresentei as referências do comandante geral e de um capitão, o chefe do setor leu e disse: "Está admitido, pode começar a trabalhar amanhã". E iniciei na contabilidade. Fiquei lá em Porto Alegre até 1963. Eu trabalhava naquela ocasião no setor de tarifas, e, em 63, quando da aquisição da Real (nós concentramos praticamente toda a parte doméstica em São Paulo), eu fui convidado então para assumir um dos setores que foi, de certa forma, fusinado entre Varig e Real em São Paulo, que era justamente o setor de tarifas. Trabalhei na contabilidade em diversos setores, fui chefe de divisão, de setor, de departamento de receitas, e cheguei a assistente de diretor.

RA - Mas sempre na área de contabilidade?

RT - Sim. Isso até 69. Eu tive uma boa formação contábil e financeira nesse período de praticamente nove anos.

RA - Isso lhe deu um lastro muito bom para administrar, porque a tarifa é uma coisa da qual ninguém gosta,

uma coisa complicada, já que é a linha de frente da empresa.

RT - Exatamente. E compreendia todo o relacionamento com as empresas internacionais, o que era muito importante. Em 68 eu casei e, no casamento, estavam vários diretores, entre eles o Seu Hélio, o Seu Lauro - com quem eu trabalhava e era seu assistente - , e o Seu Alfredo. Durante a cerimônia, o Seu Hélio começou a passar a conversa no Seu Lauro querendo "comprar o meu passe" para que eu fosse assistente dele, já na função de diretor de administração e controle da Varig. O Seu Lauro relutou um pouco no início, mas acabou concordando. Ele disse: "Ah, eu preciso do Rubel", e o Seu Hélio disse: "Ah não, você tem muita gente aí, me dá o Rubel"... e ficaram naquela conversa. No outro dia eu estava despachando expediente com ele, como se o negócio estivesse fechado.

E talvez o grande sucesso da Varig resida na continuidade administrativa.

E eu passei a ser assistente do Seu Hélio. A minha melhor formação foi nesta área, porque, como o Seu Hélio tinha o mando, era atribuição dele o gerenciamento de todas as escalas no Brasil, área em que nós tínhamos a dedicação mais direta, naquela época difícil, pois estávamos vindo de uma absorção de empresas, não só da Real - que já tinha absorvido três companhias. Então havia racionalização de formulários, era um "encurta aqui, encurta lá, reduz despesas"... Nós assumimos aquela empresa com um passivo, um contingente de funcionários muito grande: cerca de sete mil.

RA - Sete mil?

RT - Sim, e não sei mais quantos aviões. Então, a coisa foi muito séria, não foi brincadeira. Para absorver tudo isso e pagar todas as contas não foi fácil. Batemos em muitos bancos no fim do mês, quando o lineu queria receber a promissória.

RA - Foi aí que a Varig teve suas primeiras linhas internacionais, quando

absorveu a Real?

RT - Não, nós já havíamos começado com linhas internacionais muito antes. Nossas primeiras linhas foram ^oMontevideu em 42, Nova York em 55, Buenos Aires logo em seguida.

RA - Mas como Varig, não absorveram outra companhia?

RT - Como Varig, sem dúvida. Tivemos muitas linhas antes. Depois então ocorreu isso e ficamos com o Pacífico, inclusive com a linha de Tóquio.

RA - Quando o Seu Hélio foi para a presidência, ele lhe levou junto?

RT - Não, aí foi diferente. Eu fiquei com o Seu Hélio em São Paulo até 1980. Então nessa ocasião ele foi eleito presidente, e veio para o Rio; eu fiquei no seu lugar em São Paulo, o que também consolidou ainda mais a minha experiência, porque uma coisa é ser assistente, e outra coisa é você de fato sentar e executar a tarefa. Fiquei em São Paulo de abril de 80 a agosto de 81, comandando toda essa área que era atribuição anterior do Seu Hélio, o que foi uma experiência maravilhosa. Em agosto de 81 ele me convidou para vir para o Rio, porque nessa ocasião nós havíamos perdido o Seu Götz, nosso diretor de tráfego internacional, um companheiro brilhante. Vim então para o Rio e ficou o Amadeu no meu lugar.

RA - Quer dizer que a sua carreira foi dentro do "sistema nervoso" da empresa: tarifa, depois a parte internacional, quer dizer, a linha de frente...

RT - E aí peguei de fato a grande experiência a partir de 82, quando então assumi a diretoria comercial da empresa, num momento difícil do Brasil, durante a crise de 81-83, quando eu viajei muito. Em um ano fiquei sete meses fora.

RA - Esta experiência de viagem ao exterior foi importante?

RT - Foi de fato uma experiência maravilhosa essa do exterior. Foi quando nós lançamos a tarifa do Ponto-a-Ponto, tivemos acordos difíceis com os europeus, que não são fáceis, e fizemos uma renovação de todos os contratos de pool. Foi uma experiência muito valiosa. Mais tarde, fui promovido a vice-presidente, acumulando a função de diretor-comercial. Ainda um ano depois fui eleito vice-presidente da Fundação (Rubem Berta), e agora, há um ano atrás, quando o Seu Hélio ainda não havia se afastado por motivos médicos, eu passei a direção comercial ao Medeiros.

RA - E a presidência?

RT - Isso já vinha sendo planejado pelo Seu Hélio há mais de dois anos. Nós temos na Varig um regulamento, baixado pelo próprio Seu Hélio, de que, aos 65 anos, o executivo deve se afastar.

tarda parte mais "nervosa" da operação e é convidado, naturalmente, para fazer parte do conselho de administração.

RA - O "conselho dos velhos"? ...
RT - Não (risos), o conselho dos mais experientes, dos que de fato têm muito a transmitir aos mais jovens.

RA - À maneira dos japoneses.
RT - Ah, sem dúvida, e é um conselho que torna decisões muito importantes, e do qual nos valem da experiência nos momentos mais difíceis, quando de fato sentamos juntos. E as grandes decisões (a de compra de equipamentos, a de venda de imóvel), as decisões "pesadas" da companhia são do conselho da administração.

RA - Dentro dessa linha de administração, a Varig tem 63 anos. Nesses anos, quantos presidentes a Varig teve?

RT - Eu sou o sexto.

RA - Uma média de um a cada 10 anos.

RT - Como eu estou começando agora, a média será mais alta.

RA - ... A média vai melhorar bastante, porque é bastante jovem (risos) ...

RT - Ah, não (risos) ...

RA - Isso dá a medida da estabilidade da empresa.

RT - Então, isso não era nenhuma novidade para o empresa. Desde o mais simples ao mais alto, todos sabiam que esse processo de substituição estava em andamento, porque Seu Hélio não fazia segredo nenhum. Isso era consciência geral aqui dentro, e, nesses últimos meses, quando ele estava mais afastado para tratamento de saúde, eu já estava de fato na função, por vontade dele e de todos os conselheiros. Esse é o nosso processo. Agora mesmo, em nossa assembléia em Porto Alegre, passaram para o conselho o Araújo e o Trigueiros. Um fato mais natural da vida. O Araújo ainda fica mais, pois completa 65 anos em outubro, e o Trigueiros completa em julho. Então isso é um fato natural. Todo mundo sabe.

RA - ... Já está preparado para isso.

RT - Sim. O Araújo já está preparando o substituto dele na área mais difícil da tarefa dele, que é justamente o contrato de compra, a seleção dos aviões, os financiamentos. O engenheiro Ribeiro já está há dois anos ao lado do Araújo. O Araújo já foi a Nova York em um seminário com todas as empresas que fazem financiamentos de aviões, as instituições financeiras, e já apresentou o Ribeiro como seu substituto, quer dizer, isso é um fato natural. O Trigueiros escolheu o Bruno de Los Angeles, que já vinha de Roma para

ra o Brasil e está como diretor de vendas (vai ficar até julho). Enfim, ele está introduzindo o Bruno em todas as áreas, e esse trabalho vai se fazer até julho. E aí justamente talvez resida o grande sucesso da Varig: essa continuidade administrativa. Quer dizer, ninguém senta na cadeira sem conhecer.

RA - ... Por acaso ...

RT - Não só conhece, como ele é motivado, e tem uma força interna que o ajuda. Isso é muito importante.

RA - Pouca gente sabe que a Varig é um complexo que vai desde transporte aéreo até fazendas, passando por locadora de automóveis, companhias de seguro, corretoras de valores, companhias de publicidade, uma revista, hotéis, etc. Então como é isso? Como é comandar esse complexo?

RT - A nossa filosofia, já visualizando também os próximos 10 anos, é des-

E muito importante que o Brasil tenha o produto dele plenamente reconhecido lá fora.

centralizar bem as tarefas. Então nós criamos dentro da Varig quatro vice-presidências: uma de administração de recursos humanos, que está com o companheiro Waltson; a executiva e que acumula a financeira, que está com o Joaquim Fernandes dos Santos, que já era o diretor financeiro; a técnica, que está com o engenheiro Engels; e eu ainda estou acumulando a vice-presidência de marketing, mas eu quero acreditar que por um período bastante curto. Então nós descentralizamos esses quatro ramos, segmentos bem claros. São quatro pilares bem claros da nossa organização. Nós criamos também uma outra diretoria de empresas subsidiárias e coligadas, que faz a coordenação de tudo isso. Hoje praticamente são todas subsidiárias; a única que era coligada até pouco tempo era a Interlocadora, mas agora já passou ao controle da Varig. A Autolatina abriu mão no último aumento de capital. Entendeu ela que a Varig estava cuidando bem do assunto e podia conti-

nuar cuidando.

RA - Estava num ramo mais afim.

RT - Mais afim, nosso. E então, por isso, no último aumento de capital ela permaneceu apenas na posição de conselheira do conselho de administração. Então essas empresas todas têm sua administração própria, são totalmente independentes. Apenas nós fazemos um acompanhamento - eu diria que é uma administração por resultados. Quer dizer, nós temos através da vice-presidência executiva - a quem responde o diretor das empresas subsidiárias - um acompanhamento dos resultados das empresas subsidiárias. Mas isso, só para se ter uma idéia, representa hoje alguma coisa por volta de 7% do total dos negócios; 93% é o transporte aéreo. Nosso objetivo nos próximos três ou talvez cinco anos é trazer essas outras empresas para 10%. Isso nós lançamos até como desafio na última reunião, para que as empresas subsidiárias venham a representar 10% dos negócios do transporte aéreo.

RA - A companhia de transporte aéreo, normalmente, no seu balanço, tem um mobilizado muito grande, porque os aviões estão cada vez mais caros. Na situação econômica que atravessamos, como é que o futuro é visto, a curto e médio prazo?

RT - A nossa atividade é um setor nesse particular extremamente ingrato, porque é um setor que requer investimentos enormes. Só para nos situarmos melhor, um avião widebody hoje deve estar por volta de - vamos dar o exemplo do MD-11, que vem em junho do ano que vem-US\$ 107 milhões, e o 747-400, que vem em abril de 92, custará US\$ 139 milhões. Já o que vem em 1993 são US\$ 145 milhões. Então, até em dólar existe o escalation, quer dizer, o avião de um ano para outro custa US\$ 6 milhões a mais. Nós hoje temos de fato uma situação um pouco melhor no financiamento dos aviões. Até pouco tempo se financiava aviões em 10, 12 anos. Nós já estamos conseguindo prazos melhores. Já se conseguiu fazer negócios em 18 anos, o que, apesar de ser extremamente oneroso e difícil, é um pouco mais confortável em termos de prazo. Mas uma empresa como a Varig - nós fizemos o nosso planejamento para os próximos 10 anos baseado num crescimento de 6% ao ano - entende que seja uma coisa bastante razoável, realista, atendendo mais ou menos aos parâmetros da indústria de transporte aéreo. Eu diria que a Varig é Brasil. Aqui e lá fora. E a família Varig sempre entendeu que é muito importante que um país como o Brasil tenha o produto dele plenamente reconhecido lá fora. E

ENTREVISTA

RUBEL THOMAS

para estar plenamente reconhecido é preciso ter um produto bom. E para te; um produto bom nesse segmento é preciso ser forte. rincipalmente na próxima década. Nao vai ter lugar para quem não tenha capacidade de investir e quem não tenha um passado técnico. E, exatamente, competência. Nós estamos acompanhando o que está acontecendo na Europa: as grandes fusões, as alianças. Aquela empresa que não tiver condições de acompanhar simplesmente será apanhada pelo acaso. Vou-lhe citar um exemplo: as companhias que operam no Atlântico Sul - a Lufthansa, a British Airways (virão as próximas, mas por enquanto só essas duas) - já estão operando no Brasil com 747-400. Então a Varig não poderá deixar de fazer esse investimento..

RA - É um acompanhamento.

RT - Tem que acompanhar em igualdade de condições. Nisso aí, vale-se dizer, nós saímos na frente deles. Não temos o 747-400, mas temos três 747-300, que são praticamente -400, porque já vieram com a turbina do 400. A Varig foi a primeira empresa que recebeu da Boeing o 747 com turbina que vem no -400.

RA - Dando um salto bastante grande, a Varig sempre recebe acusação de ser o que é porque consegue voar para o exterior, porque tem a sua tarifa atualizada diariamente e recebe em dólar. A Varig realmente é o que é por causa disso, porque teve um segmento "monopolista"?

RT - A Varig é o que é porque são 63 anos de muito trabalho, muito suor aqui dentro. É uma família muito unida. Há uma cultura dentro da empresa de que o pessoal sabe que está trabalhando em causa própria, quer dizer, se a empresa vai bem eles irão bem com toda a certeza. Mas se infelizmente tivermos dificuldades, também o pessoal terá compreensão, como nesse momento que estamos atravessando. E justamente em cada dificuldade há uma força maior para superá-la. Então eu diria que, em absoluto, isso não ocorre conosco. Nada aqui veio de graça. Quando compramos a Real, ela não veio de graça. Como disse, vieram naquela ocasião sete mil funcionários e uma tremenda dívida, que foi resgatada até o último dólar com muito sacrifício, suor e trabalho. Com respeito ao dólar, qualquer receita que a Varig tenha no exterior, depois de pagas as suas dívidas, ela é internada no Brasil; não fica conosco, e o governo brasileiro não nos dá dólar, mas sim cruzeiros, e o cruzeiro no câmbio flutuante, e não

no câmbio negro. E preciso que isso fique muito bem claro. Se pagas as nossas despesas todas numa escala como Nova York, vamos supor que tenhamos vendido US\$ 1 milhão lá e nossas despesas sejam de US\$ 700 mil, eu tenho que remeter US\$ 300 mil para o Brasil. Esses US\$ 300 mil batem no Banco do Brasil, que vai me pagar em cruzeiros ao câmbio oficial, flutuante, e não no câmbio turismo ou outro qualquer. Então o que dizem neste exato momento não é verdade em absoluto. Bem pelo contrário, nós nos consideramos um setor de exportação. A cada passageiro que voa conosco o governo brasileiro deixa de pagar para a British Airways, Lufthansa ou Swissair, e está pagando no câmbio oficial. Se pudermos transmitir o nosso "chorinho", nós sem dúvida apreciaríamos ter um câmbio mais realista. É bem ver-

Tivemos muitas empresas aéreas no Brasil. Quanta\$ restam hoje? ... E um ramo muito difícil, que exige investimento ...

dade que se diga que nossas importações estão sendo pagas no câmbio flutuante, mas, sem dúvida, gostaríamos de ter um câmbio mais realista. A diferença de 55 para 90 é bastante significativa.

RA - Hoje o Departamento de Aviação Civil liberalizou toda uma política de transporte aéreo. Abriu as portas. Houve, vamos dizer, uma "promoção". As companhias internas abriram as portas para vôos internacionais, as de terceiro nível poderão voar regular, e os táxis aéreos, em algumas oportunidades, poderão fazer algumas ligações. Como a Varig encara essa postura?

RT - Eu diria que foi um passo bastante corajoso, e nós estamos encarando-o com muito realismo, com muita vontade de que dê certo. A competição é bastante benéfica. Por outro lado, não se visualiza o futuro sem olhar o passado. E nós, um pouco atrás, conversamos sobre o passado. Nós tivemos muitas empresas no Brasil, mais de 30. Vamos supor que fossem 30. Quantas restam hoje? Todas tiveram

dificuldades. É um ramo extremamente difícil, um ramo que exige muito investimento, muita tecnologia de ponta. E infelizmente é um ramo que, no ano passado, ou melhor, nos últimos dois anos, trabalhou defasado em termos de tarifa praticamente durante dois anos consecutivos, o que de certa forma descapitalizou muito a indústria.

RA - As tarifas não foram liberadas atualmente?

RT - Não. Eu diria que há a sinalização de que a indústria da aviação também será liberada. Exatamente, é nosso pleito e nosso desejo - também dentro do contexto da filosofia do governo - que o setor de transporte aéreo venha a ser liberado, como está sendo liberado o resto. Mas nas tarifas não tivemos ainda nenhuma orientação nesse sentido. É bem verdade que se diga que agora, com o plano econômico do Brasil Novo, a situação é um pouco diferente. Eu não saberia dizer se essa tarifa que temos hoje cobre de fato os custos do setor de aviação no Brasil, e deixa eventualmente a margem necessária de que a indústria precisa para fazer frente ao volume de investimentos. Acho que ninguém tem condições de dizer isso. Inclusive eu estive em Brasília com o ministro Sócrates e a ministra Zélia, e disse a ambos que só com os resultados de maio, que teremos no final de junho, é que vamos ter condições de dizer, através de uma avaliação real dos nossos resultados, se aquela defasagem está falha. Entretanto, em maio ainda vamos ter muito bilhete adquirido em janeiro, fevereiro e março. Mas com as amostragens será bem mais seguro dizer às autoridades, ao DAC, aos ministros, exatamente como ficamos em termos de resultados, e qual será o nosso breaking point. Mas, sem dúvida, é justo reconhecer que a situação da indústria neste ano, em termos de tarifa, está melhor do que durante os planos Cruzado e Bresser, com absoluta certeza. Temos, entretanto, uma outra dificuldade: nós, em março, fechamos o mês com uma diminuição da demanda de mais de 30%. Em abril, ainda operamos com 29% menos e, exatamente no dia de hoje, estamos operando com 28% menos. Então isso é tremendamente significativo. E todas as empresas estão enfrentando isso. Realmente, um terço a menos da receita é tremendamente significativo. Por quê? Porque a Varig entendeu que não deveria demitir funcionários, já que o custo de recrutamento, de seleção, de treinamento de pessoal qualificado, de uniformes, é muito alto. Se nós eventualmente demitíssemos o pessoal - eu quero acreditar que, éom a reação da economia dentro de cerca de

30 dias, a partir de julho o setor começa a se normalizar - , nós teríamos que fazer a readmissão disso. Então seria um dinheiro jogado fora. É preferível encerrar esse custo, aproveitando uma reciclagem, um retrainingamento pessoal, já visualizando que, a partir de julho, possa o setor operar em níveis mais razoáveis e mais aceitáveis. Tanto é que, da deflação que nós enfrentamos em março de 19%, já estamos recuperando 11% a partir do tráfego de Julho. Cabemos ainda 8% abaixo do tráfego que vínhamos praticando em Janeiro e fevereiro.

RA - A Varig é uma companhia de prestígio internacional e nacional. Como ela lida com relação a esses dois contextos? Há equilíbrio entre eles?

RT - Eu diria que os dois setores são tremendamente importantes. E nós temos um exemplo muito vivo de uma empresa que não deu importância doméstica, que é a Pan American. Quando ela comprou a National, não deu a importância que devia ao doméstico. O doméstico é, sem dúvida, uma área de suporte e de fundamental importância. No campo doméstico, exceto agora esses dois planos que tivemos - o Cruzado e o Bresser - nos nove, 10 anos anteriores tivemos em média uma rentabilidade de 9,4%. No internacional, não tivemos nem 5%, na verdade. Sem dúvida, a maior parcela do tráfego hoje está entre os EUA e a Europa. Mas é onde está a maior concorrência e o menor yield tarifário. Então é extremamente difícil querer que uma companhia do Cone-Sul venha competir com uma frequência diária com quem tem às vezes 14, 15 frequências por dia. Temos que saber exatamente onde podemos nos meter. Na última negociação com os EUA, da qual eu participei - estive lá os 10 dias da negociação - , as empresas americanas poderiam vender praticamente pelo mesmo preço à Europa, permitindo uma escala nos EUA; em contrapartida nós arrancamos daquela negociação liderada pela CERNAI, que fez um trabalho maravilhoso, numa luta muito grande - por isso a consulta durou 10 dias - , nós obtivemos do lado americano a possibilidade de operar de Miami para alguns pontos da Europa. Mas não significa dizer que nós temos o direito do lado europeu para os EUA. Nós apenas temos o direito do lado americano. Esse é um direito que se nós eventualmente quisermos operar no futuro, precisa ser negociado, e essas negociações são extremamente difíceis. Para o europeu nos conceder esse direito ele no mínimo vai exigir o direito de re-

Revista Aeronáutica n° 177

procidade. Por exemplo: nós podemos fazer Miami-Frankfurt. Mas a Lufthansa vai querer Nova York-Rio, Miami-Rio. Interessa isso? É vantajoso trocar essa rota pela do Atlântico Norte? Isso tem que ser medido, ser pesado. É uma coisa bem mais complexa do que como vem sendo colocada hoje. RA - Foi dito que o transporte aéreo está sofrendo mutações. A tendência são as grandes companhias - passar, nas rotas do Atlântico Sul e do Atlântico Norte, a operarem o pool, dado os custos operacionais. A Varig entende isso? Por exemplo: a malha aérea da Varig no Cone-Sul se superpõe à Aerolineas Argentinas. Não seria interessante um pool operacional com a Aerolineas Argentinas?

RT - Deixa eu te responder primeiro que nós participamos dessa filosofia. Nós, sempre que podemos, gostamos

Nós gostamos da concorrência, achamos que ela é benéfica.

de explorar uma determinada rota em parceria com o transportador de bandeira da outra ponta. Isso já acontece com o Japão e é um orgulho para a Varig, para os brasileiros, de que a empresa JAL confiou à Varig que a 4ª frequência da Varig para o Japão fosse operada em joint-venture com a JAL. Foi um trabalho muito bonito, e me custou 13 viagens para o Japão.

RA - Treze?

RT - Sim, isso faz parte da cultura oriental. Começa-se a discutir num nível muito mais baixo até chegar lá em cima. Acredito que nós aprendemos muito com eles e eles aprenderam muito conosco. Foi uma experiência muito bonita. Eu acho que hoje já conquistamos a credibilidade da JAL, do povo japonês também, e então estamos operando essa 4ª frequência em joint-venture com eles. Acreditamos que iremos à 5ª, 6ª e 7ª. Já existe hoje essa confiança recíproca entre a Varig e a JAL,

e os respectivos governos, nesse sentido. Isso nos orgulha muito. Temos outro trabalho que é feito num regime tripartite, em que a Varig também opera para Guayaquil, Quito e São José da Costa Rica, que envolve então o Equador e a Costa Rica. Nesse caso, a Varig faz operação em joint-venture também com essas empresas, quando nós dividimos também as receitas e as despesas. Esse é um trabalho que vem sendo feito há mais de três anos e com um relativo sucesso. Voltando agora à sua pergunta, no caso da Aerolineas Argentinas, nós tínhamos até pouco um relacionamento muito bom, estreitamos ele ainda mais agora e estamos atendendo a todos os vôos da Aerolineas no Brasil. Eles atendem todos os vôos da Varig em Buenos Aires. Isso, sem dúvida, trouxe uma economia de escala para ambas as empresas.

RA - Isso em atendimento de rampa, check-in?

RT - Sim, atendimento total. E aí de fato começa a vir a economia. Nós temos um atendimento recíproco de treinamento de tripulantes - vez por outra eles usam o nosso simulador, às vezes nós usamos o deles - , há uma troca de peças de manutenção, há uma previsão de componentes em nossas oficinas de Porto Alegre para colocar à disposição deles, que já começou a funcionar. Então eu diria que buscou-se de fato um acordo de cooperação entre as duas empresas. E, mais recentemente, nós tomamos conhecimento de que o governo argentino estava em tentativa de privatizar a Aerolineas, que hoje é uma empresa estatal. Fomos procurados pelo ex-presidente da Aerolineas, o Pelegrini, que é nosso amigo, e estamos examinando a possibilidade de eventualmente nos tornarmos acionistas minoritários da Aerolineas. Não está fácil. É uma coisa extremamente difícil. Nós temos um grupo de trabalho, um dos melhores experts da companhia, no qual está incluído nosso vice-presidente executivo, dr. Aguiñaldo Junqueira, como também nosso companheiro da área jurídica, e uma série de outros técnicos envolvidos na análise mais aprofundada dessa tarefa. Até esse momento, nós gostaríamos que a Aerolineas ficasse na mão da iniciativa privada argentina. Se não for dentro dessa filosofia, a coisa não nos interessa muito, porque de fato queremos ser um acionista de um grupo de empresários argentinos. Nós não entendemos que a Aerolineas deva ficar em mãos de capital estrangeiro, outro que não o capital argentino. Quer dizer, é difícil acreditar que a Aerolineas vá para as mãos de uma empresa ameri-

RUBEL THOMAS

cana ou de um banco americano. Se for este o caminho, nós não temos interesse. Então estamos examinando isso com todo o cuidado; já foi prorrogada essa licitação por duas vezes, e agora novamente foi prorrogada para julho.

RA - Porque seria a intromissão de uma outra companhia estrangeira operando com a bandeira argentina, operando no Cone-Sul.

RT - Exatamente. Eu acho que o exemplo ocorrido com a Lan-Chile, embora em menor escala, deve ser um alerta para todos os companheiros no Cone-Sul.

RA - Todas as vezes que uma companhia de nossa bandeira voa para um determinado país, pela reciprocidade o país considerado terá direito a que a companhia dele também aumente suas frequências de voo para cá. É o que acontece, por exemplo, com uma linha para os EUA. Com o mercado restrito de hoje, a entrada de uma companhia de bandeira brasileira, seja qual for, vai fazer com que um grande "mamute" americano voe para cá. Quer dizer, uma coisa que já estava ruim para dois talvez fique pior para quatro.

RT - Não há dúvidas de que o mercado americano hoje foi um pouco afetado. Devido a algumas coisas que infelizmente ocorreram no Brasil, nos últimos dois anos - e hoje há necessidade de maior cuidado com a segurança, mesmo com a limpeza de nossos destinos turísticos, em especial na grande entrada do Brasil e da América do Sul, que é o Rio de Janeiro - , a gente tem que reconhecer que isso de certa forma afetou um pouco o prestígio do destino turístico brasileiro. Com isso, hoje está claro, houve uma certa redução do tráfego dos EUA para o Brasil.

RA - Uma má propaganda ...

RT - Sim. A mídia nos machucou nesse particular, e até certo ponto eu diria que isso ocorre com todos os destinos, mas infelizmente a mídia internacional nos afetou um pouquinho mais - o que, de fato, temos que reconhecer que houve um certo descuido de todos os setores envolvidos nessa área. Isso tem que ser dito. Isso persiste até hoje. Nós temos que contar com o apoio de todas as autoridades no sentido de ter essa maravilhosa cidade do Rio de Janeiro, como diversos destinos turísticos do Nordeste, que sejam de fato exemplos, e aí reconquistar todo o mercado perdido.

22

RA - Para que tenha mercado para todos?

RT - Exato. Agora, voltando ao seu tema, sem dúvida a substituição da Eastern pela American Airlines a partir de julho é um fato bastante significativo. Nós da Varig estamos preparados. Já enfrentamos a American Airlines no ano passado, quando ela esteve aqui operando por mais de um ano. Naquela ocasião já demos as nossas boas-vindas a ela e repetimos hoje, desejando que ela tenha muita sorte no Brasil, que ela seja bem-vinda. Estamos de braços abertos para recebê-la. Nós gostamos de concorrência, achamos que a con-

O transporte aéreo no Brasil está relacionado com a nossa condição econômica, social e política.

corrência é benéfica, principalmente aquela com empresas que podem apresentar alguma coisa em termos de concorrência. Então isso para nós é muito significativo. Nesse segmento de empresas mais competitivas, qualquer transportador que se habilite para essa rota deverá ter em mente que a concorrência vai ser mais acirrada, vai exigir maior qualidade de serviço, mais competência, e todos têm que se aparelhar para isso. Mas não devemos ter medo do mercado americano, ter medo de que o mercado não venha a crescer. Eu mesmo defendi isso durante as negociações. Eu acho que isso vai exigir trabalho de todos os transportadores envolvidos, ou seja, da Pan American, da American Airlines, da Varig, da Transbrasil, num trabalho conjunto com a Embratur e com os órgãos do governo americano, do outro lado, os órgãos do trade turístico dos EUA, no sentido de fazermos um trabalho em conjunto e desenvolvermos esse mercado para melhor acomodar esse maior volume de tráfego.

RA - E o que a Varig, dentro dessa previsão de 10 anos de crescimento de

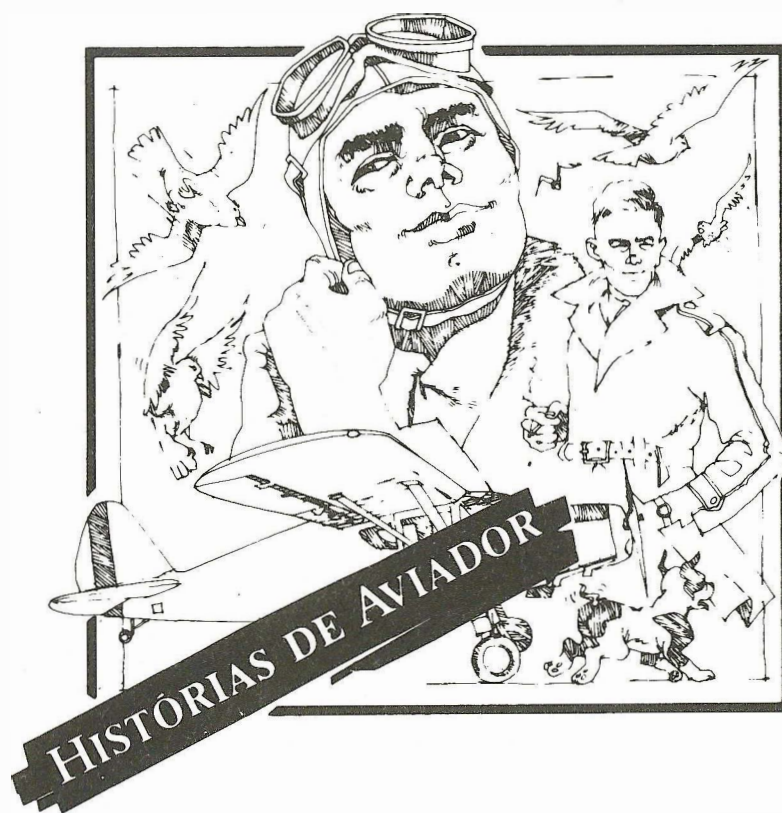
5%, prevê em expansão para o Oriente? Há previsão de novas linhas, de atacar aquele mercado?

RT - Nós temos de fato um estudo bastante aprofundado que já vínhamos perseguindo. Já colocamos a nossa pretensão junto à CERNIA! há mais de um ano e meio, e já tivemos luz verde para estudar essa rota, que é a nossa rota Hong-Kong. É um investimento extremamente elevado, uma operação que vai exigir um investimento de mais de US\$ 100 milhões por ano, porque envolve uma máquina que terá que ser um 747 ou um MD-11, uma máquina que tenha uma boa performance. E em conjunto com as empresas que operam nessa área já desenvolvemos diversos acordos e contratos, o governo também já tomou iniciativa dos acordos bilaterais, enfim, estão praticamente acertados. Nós pretendemos iniciar nossa operação no final de 91 e início de 92. Porque essa é uma operação em que nós não podemos correr risco de nos precipitarmos, pois exige um trabalho prolongado, antecipado, como nós temos feito, de uma forma profissional. Nós agora estamos estabelecendo nossa própria estrutura nessas áreas todas, que já está instalada. Agora vamos estudar o mercado direitinho e começar a trabalhar para, daqui a um ano e pouco, podermos começar a operação.

RA - Temas novos tempos, época de grandes modificações. Em sua mensagem final, como você vê o futuro do transporte aéreo, em termos nacionais?

RT - Eu vejo o futuro com bastante otimismo. O transporte aéreo no Brasil está diretamente relacionado com a condição econômica, política e social de nosso país. No momento em que nosso país tiver um desenvolvimento razoavelmente bom, não há dúvidas de que o nosso segmento caminhará paralelamente de uma forma tranqüila e bem. Eu quero acreditar que temos um potencial muito bom no Brasil. É um país de dimensões continentais, quer dizer, não tem condições de se desenvolver sem o desenvolvimento do transporte aéreo. E eu confio muito em nossa atividade, tanto no campo doméstico como no internacional. Nesse último campo especialmente, porque eu acredito no destino do Brasil como destino turístico. A grande coisa nós temos: a infra-estrutura está quase pronta. Falta, de fato, cuidar bem dela e termos condições de ter destinos turísticos melhores, no mínimo iguais a muitos que são os primeiros colocados no mundo.

OVERNIGHT TAPACHULA



ALBERTO MARTINS TORRES

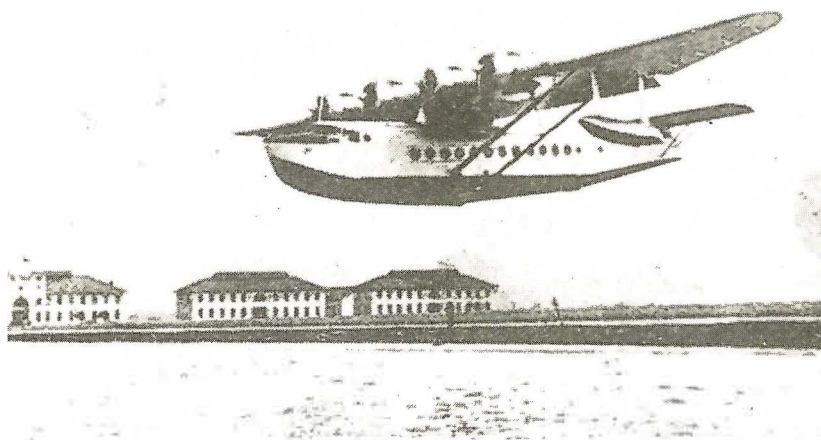
NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE

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

PONTA DO GALEÃO

Reminiscências não tão antigas

Samtho Le Brow

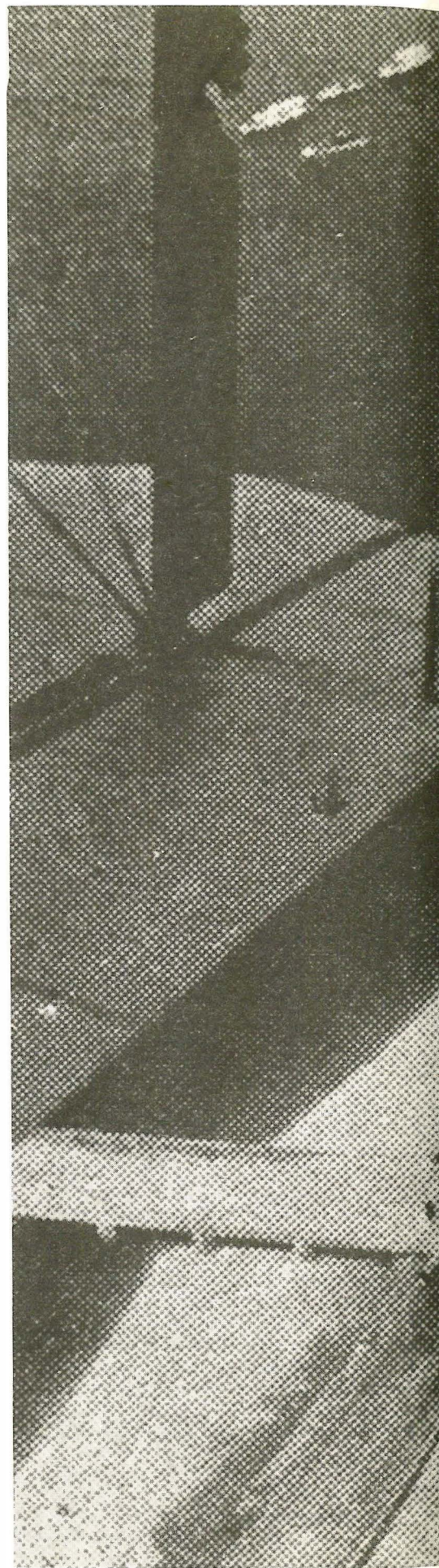


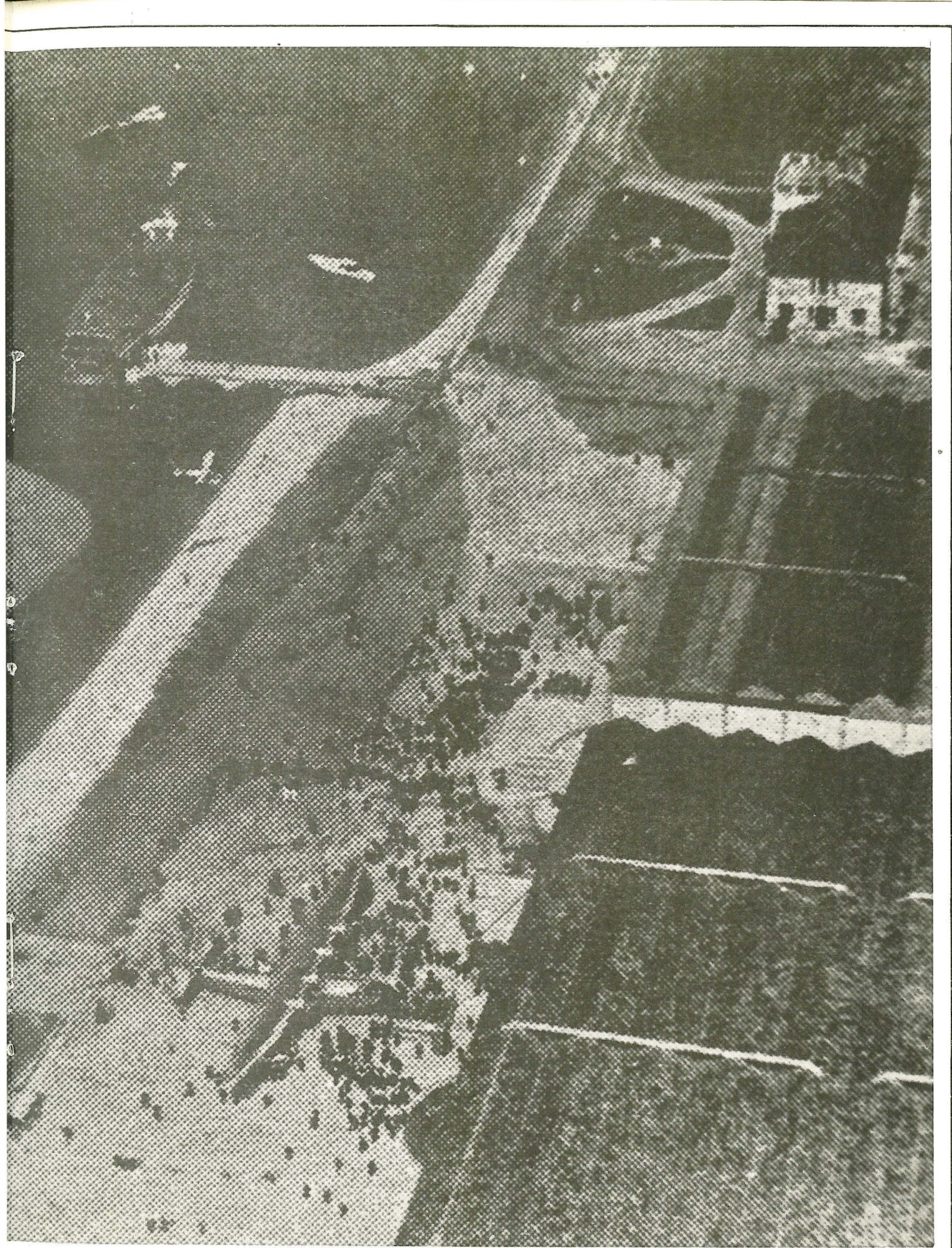
Eu estava de férias em Recife. Muita praia, caju em fim de safra e birita. Como complemento, alguns livros. Um deles, **Memórias de um Piloto de Linha**, do comandante Luiz Tenam, da Panair, fascinou-me. O questão de gosto, é claro, pois há quem não dê a menor pelota para o tempo, servidão universal e medida de todas as coisas. Mas também existem os sonhadores. Preocupados uns com a visão do futuro, tentando imaginar como as coisas e os lugares serão, e outros, poucos, ao contrário, que se fixam no passado.

Eu me enquadro neste último grupo. Sou atraído, não para saber como a vida e os lugares serão daqui há 100 anos, mas sim por tentar visualizá-los como eles foram em tempos passados. Por essa razão me amarrei nas memórias do Cmt Tenam, principalmente quando ele descreve os primórdios da

Aviação Naval. Na Ilha das Enxadas e, depois, no Galeão. No Galeão, especialmente, pois ali fui morar em 1945 e a descrição do que era o local na década de 20 me permitiu rememorar os tempos de garoto, e, ao mesmo tempo, satisfazer essa necessidade permanente que eu tenho de saber como as coisas eram antes.

Fui morar no Galeão em fins de 45, início de 46, na Travessa Oliveira, onde fomos os primeiros moradores do n.º 134. Meu pai, sargento, viera servir na base do Galeão ainda durante a guerra, pois lembro de viajar na lancha que saía de Mariangu antes de mudarmos e ainda ver os Martin Mariners do Esquadrão da US Navy que operava no Galeão. Aliás, recordo de, na época, ouvir meu pai comentar qualquer coisa sobre um avião americano abatido por um submarino.





PONTA DO GALEÃO

Hoje, sei como foi. Papai trabalhava na administração do rancho - era escrevente - e por falar inglês era quem fazia os atendimentos de comissaria aos americanos. Ele estava de serviço quando, na madrugada de 5 de Julho de 43, ao entregar os lanches de bordo do Esquadrão Americano, foi informado de que um Martin, durante a noite, comunicara pelo rádio que estava entrando em combate com um submarino em frente à restinga de Marambaia. O avião não regressara dessa missão. O submarino era o U-199 afundado em 31 de Julho de 43 pela FAB. No interrogatório dos sobreviventes - 12, se não me engano - foi confirmado que o Martin fora abatido durante o ataque de 4 de Julho.

Mas, sobre o PBM, tenho uma vaga lembrança de quando, passando o dia na base, acabei no pátio americano em frente aos hangares da estrada do Galeão (lembremo-nos de que a ponte é de 49 e o trecho que começa na casa do ministro era área da base). O que hoje está asfaltado em pista dupla, na época era uma bucólica via de paralelepípedos sombreada pelas amendoeiras que até hoje, bem mais altas, resistem à poluição.

Resolvi entrar em um dos aviões e só lembro que o interior era azul e que um marinheiro me viu e começou a gritar algo que eu não entendia. Na flor de meus cinco anos me mandei em desabalada carreira, o coração saindo pela boca. Tenho certeza de que, ao mudar para o Galeão, os Martin PBM não estavam mais por lá.

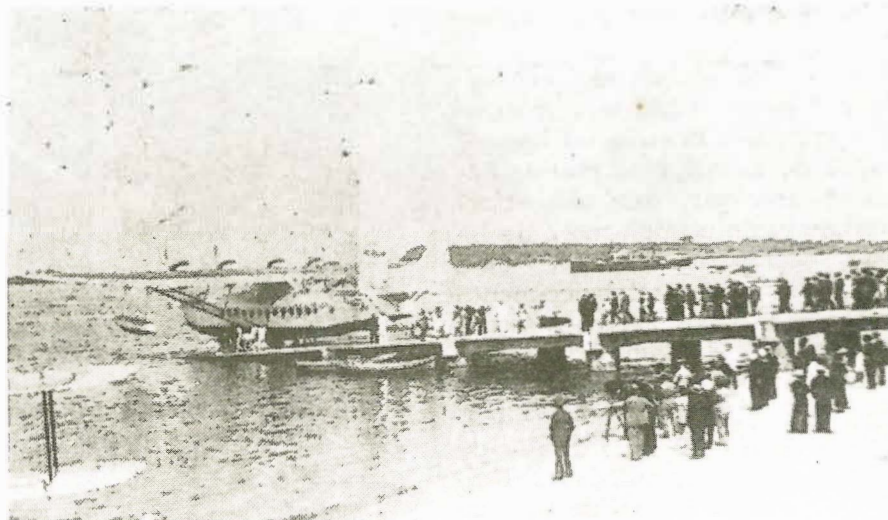
Uma recordação que não se apaga é a do cinema da base, onde hoje é o comando do 2º/2º GT e o almoxarifado. Semanalmente, a comunidade comparecia para assistir aos filmes da época. Lembro de uma famosa atriz, Verônica Lake, que fazia muito sucesso então.

Havia também o taifeiro Pinheiro. Cantava maravilhosamente em italiano e sua peça de resistência era a canção "Santa Lucía". Quando coincidia dele estar de serviço em dia de cinema, éramos invariavelmente brindados com o seu canto mavioso ecoando pelas dependências da base ao final da seção. Na década de 50, quando do início da TV no Rio, vi o Pinheiro algumas vezes comparecer ao programa de calouros do Ary Barroso na TV Tupi e sair com nota 5. Até hoje, toda vez que ando pela base à noite, o Pinheiro me vem à memória. Os prédios e o cenário são os mesmos. Só o tempo é que é outro.

Que fim terá levado o Pinheiro?

Tenho saudades também da barca.

Do trapiche de madeira onde ela atracava, ainda resta uma pequena ruína - o início, de alvenaria - sob o viaduto que leva ao aeroporto. O desafio da garotada, quando eu já andava pelos meus oito ou nove anos, era entrar na barca quando ela Lafajuda e pular quando ela passasse em frente à Travessa Oliveira. Isso, se a perseguição dos marinheiros não nos obrigasse a pular antes. Pescava-se camarão na praia ecolhia-se caju e pitanga nas matas! Como o progresso bagunçou a Ilha!



aspecto da base da Aviação Naval antes do batismo do Brazilian Clipper

Lembro o incêndio de uma das barcas, a Comendador Lage, única movida a hélice - as demais eram de roda lateral - que, após romper as amarras, saiu pelo canal puxada pela maré, terminando de queimar encalhada em frente ao que hoje é mais ou menos o late Clube. Embora não existissem mais aviões americanos, ainda cheguei a ver lanchas torpedeiras, as célebres PT, que de vez em quando apareciam no Galeão.

Em 1947, vivemos todos uma aventura extraordinária. Visitamos o encouraçado Missouri, que passava pelo Rio. Saímos do Galeão em lancha especial e fomos até o vencedor da Baía de Tóquio, que estava ancorado próximo à ponta do Calabouço. Foi uma experiência inesquecível, renovada em 1976, quando visitei outra vez o navio em Seattle.

Lembro também do Nilton Santos em 48. Talvez por isso eu seja botafoquense. Ele morava em Flexeiras - onde hoje está a pista 09/27 do aeroporto internacional - e tinha um tio, o seu

A ilha era dividida por um muro que ia de mar a mar, começando na praia de São Bento, passando pelo que é hoje o portão da Varig próximo à DIR-

Antônio, que trabalhava na fábrica do Galeão e também morava na Travessa Oliveira. Era uma glória para nós, garotos, ver o jogador chegar na barca e passar na casa do tio após os Jogos de domingo, ainda de chuteira debaixo do braço. Era 1948, quando o Fogão arrasou o Vasco.

Não posso deixar de falar sobre a piscina da base, hoje tão pouco importante. Nos idos de 40 dizia-se que ela fora a primeira piscina olímpica do Rio (foi construída pela Marinha, ao que consta, ainda nos anos 30). Tudo no Galeão era de terra. Exceto a base, que era toda calçada.

MAB e terminando em Flexeiras. Tudo que estivesse do lado do Galeão era da União. Havia até uma guarita onde o muro cruzava com a estrada do Galeão que também era de terra (ainda existe um trecho desse muro na praia de São Bento).

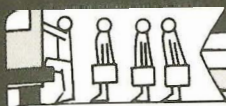
Bom na Ilha era morar na Ribeira e Freguesia. A barca atracava na praia da Ribeira e dali partia uma linha de bonde que ia até a Freguesia. Jardim Guanabara era um brejo! Só explodiu depois da ponte.

Sai da Ilha em 49. Cheguei a cruzar a ponte a pé antes da inauguração. Quando voltei em 51, o caos já começara a se instalar. Só quem conheceu a ilha antes da ponte pode, hoje, avaliar como o progresso a estragou.

Era gostoso ser ilhéu. Eno tempo do Cmt Tenam deve ter sido melhor ainda.

Há 60 anos, o "Brazilian Clipper" da Pan American World Airways recebia o batismo na rampa da Aviação Naval por Darcy Vargas, mulher do Presidente Getúlio Vargas. Da Ponta do Galeão, o avião-anfíbio partiria rumo a Miami. Desde 1930, a Pan Am vem operando linhas aéreas entre Brasil e os EUA.

A LÍDER DA CLASSE.



SERVIÇOS DE TRANSPORTE

AS MAIORES

Classificação das empresas por receita operacional bruta

Ordem 88-87	Empresa	Recel		Partici- pação ¹	-Mar- gê ²	Giro ³
		em NCZS mil	em US\$ mil			
1 - 1	Varig	410 402	1 429 458	31,0	-13,1	0,67
2 - 2	AFFSA	195 291	680 210	14,8	-3,9	0,07
3 - 3	Vasp	92 360	321 696	7,0	-53,0	0,54
4 - 6	Cruzeiro do Sul	76 920	267 918	5,8	-3,5	1,72
5 - 4	Transbrasil	69 642	242 568	5,3	-22,9	0,97
8 - 7	Fepasa	62 793	218 713	4,8	109,1	0,06
7 - 8	Docenave	59 370	206 788	4,5	64,8	0,33
8 - 5	Lloyd Brasileiro	56 813	197 884	4,3	-66,7	0,57
9 - 9	Aliança	53 700	187 041	4,1	NI	NI
10 - 10	Netumar	38 217	133 111	2,9	2,3	1,60
11 - 12	Itapemirim	32 008	111 486	2,4	NI	NI
12 - 11	CMTC	29 002	101 016	2,2	-75,3	0,32
13 - 15	Metrô-SP	19 953	69 496	1,5	-98,8	0,03
14 - 19	Líder Táxi Aéreo	19 628	68 365	1,5	0,1	0,99
15 - 14	TNT	18 952	66 011	1,4	4,0	3,26
16 - 13	Frota Oceânica	18 649	64 957	1,4	-31,3	0,71
17 - 11	Norsul	18 332	63 850	1,4	9,4	1,55
18 - 18	Transroll Navegação	17 245	60 067	1,3	3,7	1,54
19 - 20	Cometa	16 379	57 049	1,2	7,5	1,58
20 - 17	Global	16 156	56 271	1,2	-26,7	0,46

1. Participação da empresa no total das receitas das 20 maiores, em %. 2. Margem é o lucro sobre a receita, em%. 3. Giro é a receita sobre o ativo, em %. • Não figurou na lista. NI Dados não informados pela empresa.

CRESCIMENTO

Receita operacional bruta,
em relação à anterior,
já descontada a inflação - em %

1. Norsul	35,3
2. Líder Táxi Aéreo	21,4
3. Transroll Navegação	6,0
4. Cometa	4,7
5. Varig	1,3
6. Metrô-SP	0,5
7. RFFSA	-2,9
8. Global	-3,5
9. Netumar	-5,0
10. Cruzeiro do Sul	-5,4
Mediana do setor	-5,3

PRODUTIVIDADE

Receitas operacionais
sobre o ativo, deduzidos investimentos
em outras companhias

1. TNT	3,69
2. Cometa	1,77
3. Cruzeiro do Sul	1,76
4. Netumar	1,60
5. Norsul	1,56
6. Transroll Navegação	1,54
7. Líder Táxi Aéreo	1,02
8. Transbrasil	0,98
9. Frota Oceânica	0,94
10. Varig	0,68
Mediana do setor	0,82

RENTABILIDADE

Lucro líquido
sobre patrimônio líquido
- em %

1. Norsul	42,2
2. Docenave	40,6
3. TNT	23,6
4. Transroll Navegação	16,1
5. Cometa	14,2
6. Netumar	14,1
7. Líder Táxi Aéreo	2,3
8. RFFSA	-0,4
9. Metrô-SP	-4,9
10. Cruzeiro do Sul	-9,2
Mediana do setor	-7,2

LIQUIDEZ

Ativo circulante mais o
realizável a longo prazo sobre o
exigível total

1. TNT	1,13
2. Cometa	1,13
3. Docenave	0,90
4. Norsul	0,86
5. Netumar	0,65
6. Transroll Navegação	0,54
7. Cruzeiro do Sul	0,45
8. Líder Táxi Aéreo	0,28
9. Varig	0,27
10. Frota Oceânica	0,27
Mediana do setor	0,27

AS MELHORES

Desempenho global pela soma
dos pontos obtidos pelas empresas
nas seis tabelas de avaliação

1. Cometa	41
2. Norsul	35
3. TNT	34
4. Transroll Navegação	29
5. Cruzeiro do Sul	29
6. Docenave	26
7. RFFSA	25
8. Netumar	21
9. Líder Táxi Aéreo	20
10. Varig	19

Líder, a única companhia de táxi aéreo que passou na Exame e entrou na classe restrita das Maiores e Melhores.





O AEROPORTO TAMBÉM É LAZER

Usufruir da infra-estrutura dos grandes aeroportos pode ser uma boa diversão.

Nada mais desagradável do que o atraso de um voo. Principalmente quando o passageiro já está no aeroporto, pronto para embarcar e ansioso pela viagem. Como a maioria dos problemas são de ordem mecânica e independem da boa vontade das companhias aéreas, algumas vezes é impossível fazer previsões. O jeito, então, é relaxar e aproveitar o que

os aeroportos têm a oferecer.

Livrarias, lanchonetes, bomboniéres, tabacarias, lojas de presentes finos, perfumarias, correios, barbearias e até capelas são algumas das opções para fazer o tempo passar mais depressa nos principais aeroportos do país.

As atrações são tantas que ir ao aeroporto acabou se transformando em programa para toda a família.

Cristina Dória Vieira

AEROPORTO

O aeroporto internacional do Rio de Janeiro é o mais moderno do país, por onde passam cerca de 8 milhões de pessoas por ano e que concentra o maior número de vôos internacionais. O terraço com imensa varanda e vista panorâmica, é a grande atração. De lá, é possível avistar decolagens, aterrissagens e outras manobras dos aviões. Na parte fechada da mesma varanda, funciona um restaurante com música ao vivo e uma pizzeria - lugares ideais para tomar um drinque e ficar ainda mais relaxado. Como há auto-falantes espalhados por todo o aeroporto, basta ficar atento às chamadas dos vôos.

No mesmo andar, na parte interna, funciona um pequeno shopping com butikues, farmácias, lojas de presentes, galeria de arte, bancos, floristas, artigos esportivos, engraxates, livrarias, tabacarias e até mesmo uma casa lotérica. Um café, um restaurante e uma lanchonete completam as alternativas do terceiro andar. Nem todos, no entanto, funcionam ininterruptamente. No aeroporto internacional do Rio de Janeiro apenas o restaurante Demoiselle, a lanchonete Palheta, a tabacaria e a Cetel ficam abertos por 24 horas.

Ainda no terceiro andar, a agência de câmbio do Banco do Brasil dá expediente até às 23h, a farmácia até às 22h45m e a Caixa Econômica Federal até às 20h. O Banco Bozzoni Simonsen fica fechado das 0h às 6h. Mas a grande estrela do andar é a capela ecumênica, aberta diariamente e com missas apenas aos domingos, às 11h. Quem preferir uma diversão mais esotérica pode saber as previsões do computador para o dia ou experimentar os conselhos da numerologia, também via computador.

Se o atraso do vôo for longo demais, é bom saber que existem dois hotéis no aeroporto, o Luxor Hotel e a Pousada Aeroporto. Confortáveis, podem resolver bem o problema de quem vai passar a noite no local. A barbearia, o guarda-volumes automático, os engraxates e outra livraria ficam no segundo piso, na área de embarque. Já o primeiro piso oferece menos atrativos. É destinado basicamente para quem está chegando, com serviços de Banco 24 horas, locadoras de automóveis, táxis e balcões de informações para os turistas que chegam.

Em Belo Horizonte, o aeroporto de Confins é o orgulho dos mineiros. A beleza e as linhas arrojadas de sua construção dão um ar futurista às instalações, tanto que já se tornou cartão postal do Estado. Inaugurado há seis anos, ainda tem pouco movimento em suas

30



Galeão: ótimas opções de lazer



Guararapes, em Recife, tem bons atrativos

pastas. Como não há varanda panorâmica, é impossível fazer o manjado programa de ver os aviões decolando e aterrissando. Em caso de atraso de vôo, o jeito é procurar outras diversões. A melhor delas é, sem dúvida, assistir à programação da TV Aeroporto, na sala de embarque. Vídeos com entrevistas, desenhos animados e musicais são sempre um bom passatempo. Quem preferir aproveitar a espera para se informar, encontrará exemplares do "Aero News", distribuído gratuitamente.

O aeroporto também oferece opções a quem quiser consumir: butikues famosas, lojinhas com produtos típicos e livrarias funcionam dentro do aeroporto. O Scotch Bar e Restau ran-

te também é uma boa opção, principalmente para quem precisa de uma bebidinha para relaxar.

O Aeroporto Internacional de Cumbica tem 1,4 milhão de metros quadrados e fica apenas a 30 quilômetros da capital, em Guarulhos. Trezentas espécies de árvores e um viveiro com plantas nativas dão um toque mais natural à construção. Como o aeroporto do Rio de Janeiro, Cumbica também possui uma capela ecumênica, sempre aberta ao público. Além disso, oferece mais de 60 lojas, entre livrarias, lanchonetes, Joalherias e até salão de beleza.

O terraço panorâmico é, como de costume, sua principal atração, rece-

bendo centenas de visitantes que circulam diariamente pelo aeroporto. A construção de um centro de convenções, com capacidade para 112 pessoas, no aeroporto de Cumbica transformou o local em ponto de reunião de algumas grandes empresas. Há também um auditório para 80 pessoas, com equipamentos para slides e filmes e uma sala vip.

Funcionam ainda no terminal guarda-volumes, telefones com linhas diretas para hotéis e locadoras de automóveis, bancos eletrônicos, lanchonetes, docerias, perfumarias e joalherias. Lojas para revelação ou compra de filmes e casas de artigos esportivos também podem ser encontrados em Cumbica.

Também o aeroporto internacional Dois de Julho, em Salvador, tem muitas opções de lazer para oferecer aos passageiros que esperam pelos seus vôos. As incursões pela culinária típica são a melhor pedida. Os acarajés podem, inclusive, ser levados em embrulhos para viagem. Outras opções bem baianas são as lojas de pedras preciosas e prataria ou a de artigos religiosos, com várias lembranças da terra de Todos os Santos. O restaurante fica no primeiro pavimento e oferece tradicionais muquecas, mariscos, carurus evaporados, além de deliciosos doces. O Dois de Julho tem ainda um American bar, uma lanchonete, uma loja de chocolates e, no segundo andar, Joalherias, lojas de artesanato, butiques de grifes famosas, perfumarias e uma livraria. A grande novidade do aeroporto de Salvador é um berçário para quem viaja com crianças pequenas. O berçário - o primeiro a ser instalado em aeroportos brasileiros, há 11 anos - possui quatro berços e dois "cercados", além de toda a infra-estrutura necessária para amamentação, troca de fraldas e aquecimento de mamadeiras.

Quem quiser se divertir enquanto espera, há uma sala de jogos eletrôni-



Aeroporto de Guarulhos (SP)

cos. O aeroporto tem ainda uma agência do F3anco do Brasil, um posto médico e um centro de informações turísticas.

Esperar no aeroporto internacional de Guararapes, em Recife, nem sempre é ruim, principalmente para os amantes da boa comida. O grande atrativo é a loja Só Camarão, que vende os crustáceos congelados em embalagens para viagem. Os que não gostam de frutos do mar, podem procurar o restaurante, que oferece um delicioso bufê self-service, das 11 h às 23h. Ao la-

do do restaurante funciona uma lanchonete (em tempo integral), uma tabacaria e uma charutaria.

O aeroporto possui ainda duas agências bancárias, dois caixas eletrônicos, fliperamas, sorveterias, lojas de discos, livraria, três lojas de artesanato e serviços de agências de viagens.

Objetos típicos gaúchos, vinhos, chocolates artesanais de Gramado e deliciosos doces de Pelotas são alguns dos itens que podem ser comprados no aeroporto internacional Salgado Filho, em Porto Alegre. A confeitaria tem vista para a pista e pode ser uma boa para quem não está preocupado com o peso. Os doces de Pelotas são realmente irresistíveis.

Se a preferência para quem estiver esperando for ocupar o tempo com compras, há ainda outras interessantes opções: perfumes, pedras semi-preciosas, jóias, canetas, charutos, livros, artigos de couro, flores e até xales indianos podem ser encontrados nas lojas do aeroporto. Os homens têm ainda um salão exclusivo, onde podem cortar o cabelo ou simplesmente fazer a barba. O aeroporto ainda conta com uma agência do Banco do Brasil, três salas vips, um posto do correio e 26 orrelhões espalhados pelos seus dois pavimentos.



Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro



PARAPENTE

A simplicidade e beleza de um novo esporte que está entusiasmando o Rio.

Paulo J. Pinto

Difilmente, o aviador que passa pela Estrada da Barra, na altura do Pepino, já?ão se haverá exposto ao risco do acidente rodoviário quando voam as asas-delta. É quase impossível não admirá-las e desviar a atenção do tráfego. Eos mais empolgados acabam por parar e apreciar o espetáculo. Penso que todos se extasiaram, surpresos, ao verificar a precisão e a audácia de algumas manobras de aproximação e pouso.

Muito piloto de caça, a caminho de Santa Cruz, no íntimo, deve ter pensado: "O aviador capaz de uma manobra destas é um caçador em potencial".

Não nos esqueçamos de que foi no vôo de planador, nos anos 30, que uma boa parte dos ases da Luftwaffe começou. Com a asa delta teria sido mais fácil ainda!

Mas é claro que estamos generalizando. Os tempos são outros. As máquinas e suas velocidades, hoje, são bem mais exigentes. Não tenho dúvida, entretanto, de que a matéria-prima é a mesma. O "de/tista" é um individualista que voa só (antes só do que mal acompanhado ♦ já não ouvi isso antes?), sobrando ♦lhe auto-confiança e arrojo. Ele talvez não saiba, mas é caçador.

Mas, retornando à linha de raciocínio, o aviador mais entusiasmado acaba se interessando e subindo até a rampa da Pedra Bonita.

Aqueles que nunca andaram de cabeça para baixo e nunca voaram solo, ou o fizeram só por obrigação, matam a curiosidade, vão embora e esquecem. Mas há os outros que se deixam contaminar pelo germe. Na sua maioria, entretanto, a despeito da empolgação, acabam desistindo. Normalmente, por razões financeiras. Mas existe, ainda, a pressão da família, e também há que se reconhecer que a mão-de-obra que asa delta dá não é fácil.

PARAPENTE

Recentemente, entretanto, o Pepino passou a conviver com uma "maquineta" diferente, que pode, pelo menos, reverteresse quadro. É o parapente ou paraglider. O "paraca", como o denominam os do meio. Simples, leve e facilmente transportável, permite, com seu rápido turnaround, a realização de inúmeros vôos, enquanto uma asa-delta faria apenas um ou dois. Dá para ir até de ônibus. Isso torna viável a sua aquisição em parceria com amigos, reduzindo sensivelmente o investimento necessário.

No n.º 174 da Revista, Aloísio Quadros nos apresentou o assunto de modo bastante atraente. Queremos agora radar continuidade ao tema com alguns detalhes que possam satisfazer às indagações que afloraram desde então.

Nesse artigo anterior, a origem do "paraca" foi esclarecida. Só para lembrar, nasceu na Europa - ainda se discute com quem - e tinha por objetivo trazer o alpinista de volta para baixo de modo rápido, diferente e agradável. Hoje, o objetivo já evoluiu: é voar.

Mas como?

O "paraca" é simplesmente uma asa, ou seja, um aerofólio inflável sob o qual o piloto fica pendurado.

Com o parapente não se salta como no pára-quedas. Com o parapente se decola e se pousa.

Sua aerodinâmica é bastante elementar, sem compressibilidade, efeito Whitcomb, efeito Coanda, enflexamento, deep stall, parafuso, dissimetria e sustentação, dutch roll e outras filutrias afins.

A concepção do parapente, entretanto, conquanto simples, é genial. Na velocidade de táxi de um F-5, ele normalmente já está na Vne (velocidade que ele não excede, nem que sequeira).

Pelo desenho, podemos ter uma idéia de como é um parapente clássico (existem modelos de alta sofisticação com muitas diferenças). Fig. 1

O velame, formado pelo dorso e intradorso, é dividido em casulos, abertos no bordo-de-ataque e fechados no bordo-de-fuga. Existem dois conjuntos de elevadores (tirantes) Os dianteiros, ligados à parte dianteira do velame, e os traseiros.

Do bordo-de-fuga, saem linhas de número variável, que se unem em uma única. São os freios que passam por uma argola em cada um dos elevadores traseiros e estão conectados a dois punhos, um de cada lado.

Os freios são os comandos do "paraca". Existem alternativas de atuação

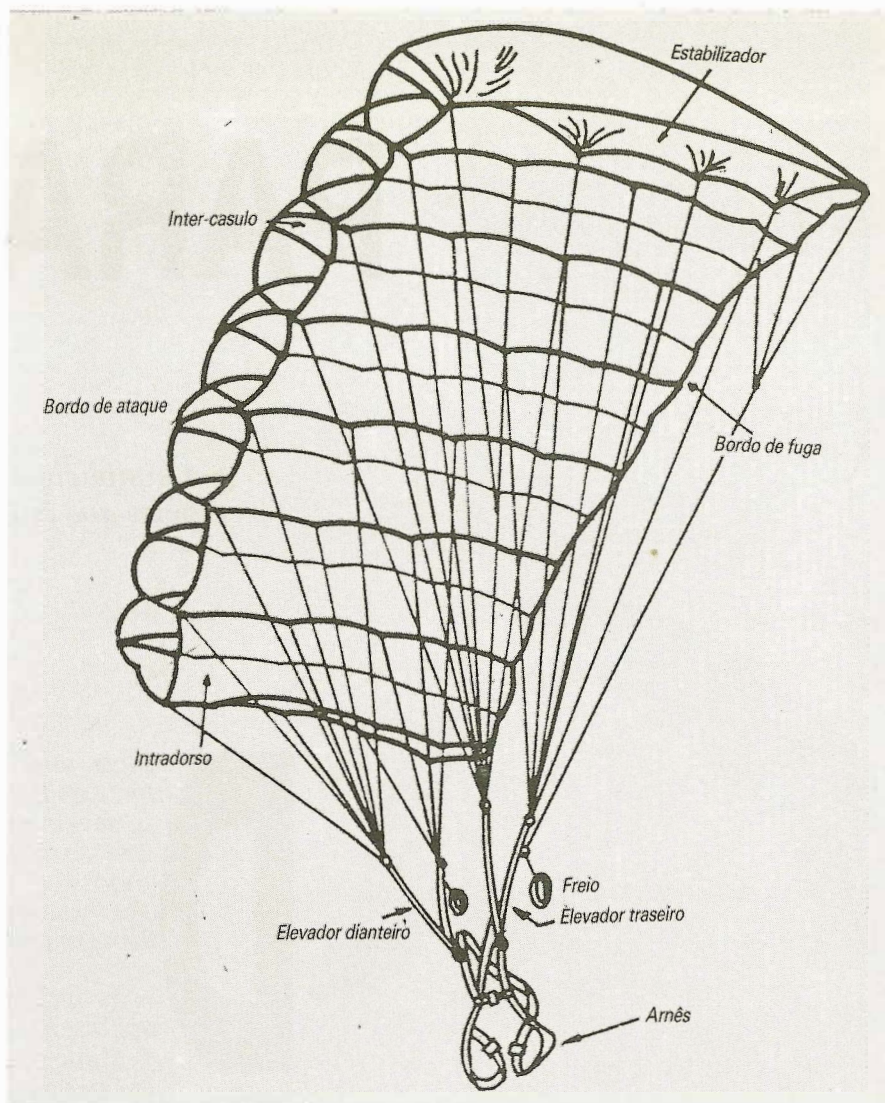


Fig. 1

direta nos elevadores (que não são rotina) e assentos de pilotagem, nos quais o controle é feito, também, se alterando o CG - centro de gravidade - , inclinando o corpo de um lado para outro.

Fica fácil entender como o conjunto funciona. O ar entra pelos casulos do bordo-de-ataque e infla a asa, de modo que esta, sem atuação dos freios, plana na sua maior velocidade, que varia na faixa de 30 a 40 km/h.

A razão de planeio (finesse) varia, teoricamente, de 4:1 a quase 6:1 (menor até que a do Xavante de motor parado, que é de 10:1, semelhante à asa delta, mas suficiente para um bom divertimento).

Para fazer curva, é comandado o freio do lado desejado. Em verdade, o freio é um flape/spoiler que, quando atuado de um só lado, produz mais arrasto do que sustentação. Quando os freios são atuados, simetricamente, ao contrário, sua atuação é mais de flape e eles reduzem a velocidade e a razão de descida, conforme a ilustração 2.

Mas até aí, tudo bem. Estamos voando. Mas como se decola? Simples. O "paraca" é arrumado aberto no chão, com o bordo-de-ataque (e a boca dos casulos, portanto) do lado contrário ao da corrida de decolagem. O piloto segura os freios e os elevadores dianteiros e corre, logicamente, aproveitando o vento. O bordo-de-ataque, ao ser puxado pelos elevadores dianteiros, permite que o velame infle e adquira imediatamente sustentação, subindo para a vertical da cabeça do piloto. Nesse ponto, os elevadores dianteiros são liberados e o controle do velame passa a ser feito pelos freios. O piloto continua correndo e olhando para cima. Dependendo do gradiente do declive (a carga alar irá aumentar mais ou menos rapidamente) e da velocidade relativa (corrida + vento), um pouco mais, ou um pouco menos de freio, fará com que o piloto se dê conta, de repente, de que já não toca mais os pés no chão e decolou. Ele não saltou, nem pulou. Simplesmente, decolou. Fig. 3

O pousado é relativamente simples.

Revista Aeronáutica n.º 177

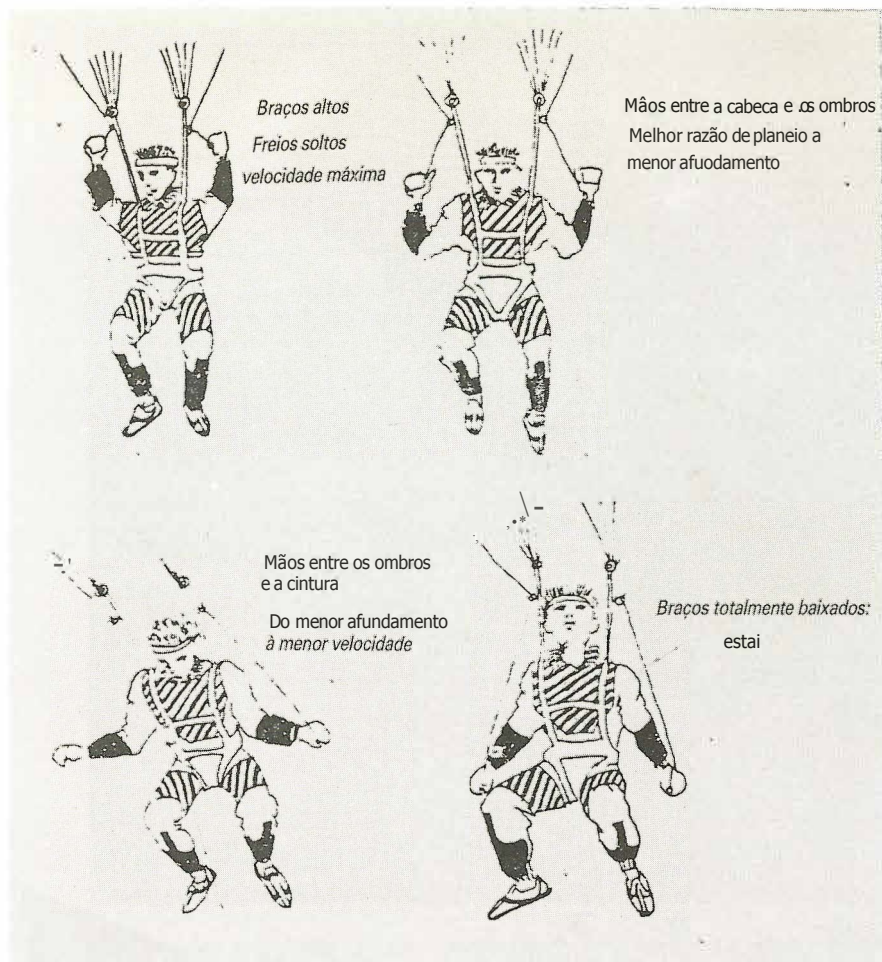


Fig 2

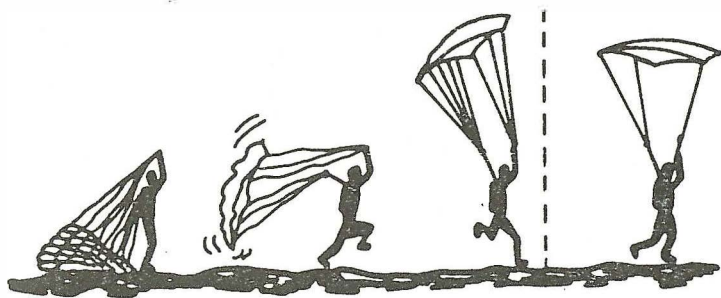


Fig 3

Arredondar e amortecer o toque. Em princípio, mantendo a velocidade máxima até o arredondamento para preservar energia - a técnica irá variar mais ou menos de acordo com a necessidade e a habilidade do piloto. Mais ou menos como auto-rotação de helicóptero: quanto maior a velocidade, mais alcance e mais energia.

Essa é a idéia geral. O parapente não pára de evoluir. Atualmente a tendência é buscar desempenho com maior alongamento (razão de aspecto), até onde seja possível manter o veldo rígido e não complicar demais a decolagem as curvas.

Os parapentes de alta performance, também, já dispõem de muitos refinamentos, entre os quais têm na boca dos

casulos, para melhor conformar a curvatura do bordo-de-ataque e, de um modo geral, têm uma grande quantidade de casulos que lhe asseguram melhor rigidez.

Já se estuda até o uso de winglets, para maior atenuação de vortex de ponta-de-asa e redução do arrasto. O problema é como inflá-los e mantê-los rígidos (a maioria dos parapentes já tem estabilizadores inflados na ponta de asa, voltados para baixo. O problema é para cima).

Mas vejamos o aspecto financeiro. Os preços de parapente variam de US\$ 1.300, para os modelos mais simples, até quase US\$ 4 mil para os de alto desempenho. Isto nos dá uma idéia de origem. No Brasil, uma breve tentativa de fabri-

cacão foi abandonada face ao mercado: ainda muito limitado, e em razão da rápida evolução que vem ocorrendo nos últimos três anos, o que inviabiliza qualquer investimento, antes que se chegue a um estado-da-arte mais duradouro. Pelo menos por aqui.

Quanto à formação de pilotos, existem algumas vertentes no Rio. São cursos ministrados por pilotos de absoluta proficiência a que se dedicam profissionalmente ao mister.

São eles:

- 1 - Patrick Bredel (Tel.: 359-0159) Engenheiro, veterano de asa delta, gente fina e amigo de Trompowsky.
- 2 - Ruy Marra (Tel.: 226-5207 / 226-6045)

Representa material de origem suíça, americana, francesa e israelense. É também especializado em vôo duplo, oferecendo seu serviço a turistas na Praia do Pepino. É oriundo de asa delta, já tendo realizado perto de 4 mil vôos (1.700, duplo-comando) É advogado, mas entre o Direito e o vôo, optou por este. Detém a licença 001 de parapente.

- 3 - Daniel Schmidt e Mário Campa-

nella (Tel.: 551-5268) Detém a representação de material de procedência alemã. Mário é diretor técnico da Associação Brasileira de Vôo Livre e da Associação de Vôo Livre do Estado do Rio de Janeiro. É engenheiro com formação em Aeronáutica no ITA (1988): Ambos têm origem em asa delta.

- 4 - Bruno Menescal e Luiz Octávio Cardoso (Tel.: 226-7822)

Representam material francês. Bruno Menescal é alpinista de origem.

Para os pilotos de caça, e outros capazes de três voltas de Lomcovak de Tucano ou T-25, como opção, existe o Alexandre Primo, membro do clã do Caçador Salazar, que, mediante uma boa cantada, é capaz de abdicar do seu lazer e de seus mergulhos nos fins-de-semana, para atender aos amigos.

Em tempo: acho que pilotos de helicóptero, que dispõem a intervenção do instrutor após os primeiros 30 minutos de vôo (se voar é sublime, pairar é divino), também serão levados em conta pelo Alexandre; o mesmo para Cardeais que já operaram a bordo em noite sem lua.

Bem gente, é isso. Não-caçadores, desculpem a brincadeira. O parapente veio para ficar e o Rio é um local privilegiado para sua prática, nem que fosse só pelo visual. Dia virá que todo esportista terá o seu no armário e existirão sítios com rampa em toda a orla.

A adaptação de quem já é piloto (e pára-quedista, é claro) e já tem "hora de esquina" no ar, é relativamente sim-

PARAPENTE

pies. Mas convém enfatizar que, adesperto do que possa parecer, se faz necessária uma automatização de certos reflexos indispensáveis. Como na decolagem, por exemplo. Há que agir rápido e instintivamente. Não há tempo para pensar.

É mais ou menos como uma reversão, um tunô de G ou ioiô em combate. A gente faz, e depois, no chão, é que vai analisar se aquilo foi um ioiô um zoom, ou por que reverteu por cima e não por baixo.

Como no helicóptero, também, quando se entra em auto-rotação. Só depois é que nos damos conta de que baixamos instantaneamente o coletivo. Quem perdeu tempo para pensar, saiu de maca. Esse reflexo rápido só se obtém com muito vôo mental e muita "hora de travesseiro."

Por isso, é preciso encarar o "paraca" com muita seriedade e profissionalismo. É uma atividade sensacional, mas que não deve ser vista, nem tratada, com auto-suficiência e improviso. Um bom curso e um sólido embasamento teórico são garantia de usufruto prazeroso e seguro.

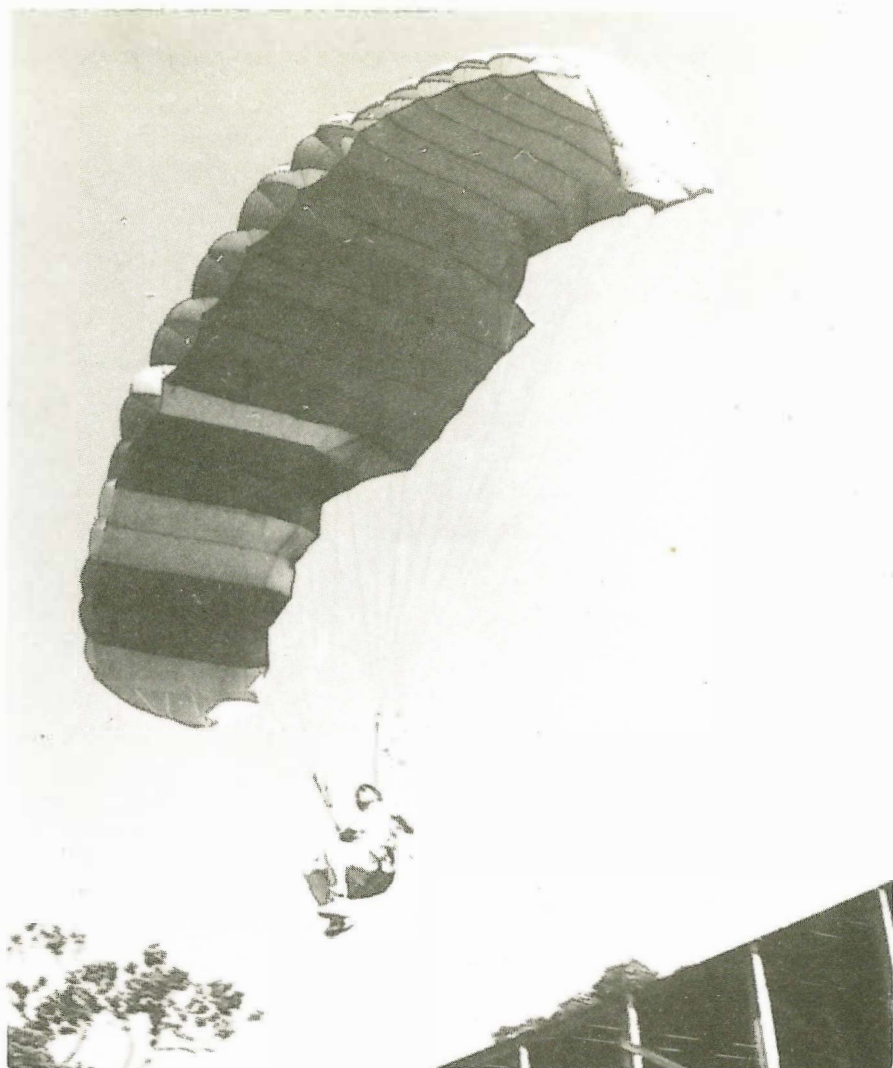
O parapente é como o Mirage. Deve ser tratado com muito respeito. Até de vossa excelência no início. Depois de senhor, para finalmente, com o tempo, de você.

A diferença é que o Mirage é tão brabo que jamais alguém se atreveria a intimidades antes de muita experiência (há quem passe a vida toda sem tê-la). O parapente, não. Ele pode dar uma ilusão de facilidade ao neófito e, de repente, colocá-lo em situação sem volta.

Um ponto merece, também, muita atenção: é o da micrometeorologia. Em especial, a circulação de ventos: O parapente é incrivelmente sensível a vento e turbulência, a sotavento de qualquer obstáculo (rotor, no jargão do vôo livre). Não é novidade para o piloto de helicóptero, mas o aviador de asa fixa tem de se reeducar, de modo a agir como o velho marinheiro que jamais cospe a barlavento, ou como o pássaro que sempre decola e pousa aoproando o vento por instinto.

Um **windshear** (tesoura de vento) de apenas 10km/h, por exemplo, pode estalar um parapente que esteja voando na velocidade mínima, enquanto é absolutamente imperceptível a um piloto de Boeing ou Learjet.

Para quem se interessar pelo esporte, uma boa aproximação inicial é a leitura de "Volez en Parapente", de Gerald Delorme, infelizmente ainda sem tradução no Brasil.



Decolando da rampa



vôo sobre São Conrado

Para finalizar, o recorde mundial de permanência no ar de parapente pertence ao francês Jean Yves Faustes, em vôo realizado no Havaí, em maio de 1988 (11 h23m). Já se ouvindo falar hoje na utilização do "pai-aca" em operações militares especiais tipo infiltração, etc.

Se você tem vontade, não se acanhe. Pare no Pepino e procure um dos cursos. Ou telefone.

O esporte precisa se difundir por aqui. São menos de 100 praticantes no Brasil. Na França, em 1989, existiam 22 mil

A VARIG PROVA PORQUE COLOCA "ACIMA DE TUDO, VOCÊ".



Reserva antecipada de assento sôna Varig.

Na Varig, quando você reserva seu lugar com antecipação, você pode fazer também a reserva antecipada do seu assento, na maioria dos vôos domésticos.

O que era exclusivo dos vôos internacionais, agora vale também para viagens pelo Brasil! Você garante assim sua poltrona preferida no lugar do avião que você gosta mais.

No Brasil, só a Varig oferece esse serviço. É mais um aperfeiçoamento, no trabalho rigoroso que a empresa vem fazendo, para elevar ainda mais o nível de seus serviços a bordo ou em terra.

Eolhe que já não é pouco o que a Varig oferece. Uma pequena amostra?

Os bebês recebem alimentação dirigida, kit de entretenimento e dispõem de salas especiais que estão em implantação em alguns aeroportos para receber, também, os menores desacompanhados. Para as pessoas que requerem atendimento mais cuidadoso, como idosos, gestantes e incapacitados fisicamente, a Varig está implantando salas exclusivas nos principais aeroportos.

Os que têm necessidades alimentares, gostos ou hábitos diferenciados podem contar, dependendo do vôo, com comida hindu, japonesa, muçulmana, chinesa, judaica, coreana, macrobiótica, de dieta ou especial para diabéticos. É só pedir com antecedência no ato da reserva que a Varig atende.

Exatamente na linha desse conforto máximo, desses serviços e atendimento de nível reconhecido mundialmente, que a Varig trabalha para assegurar a sua preferência num mercado competitivo, de economia livre.

Consulte a Varig ou o seu Agente de Viagens.

Talvez você descubra um serviço que ainda não conhecia.



VÃAIG
ACIMA DE TUDO, VOCÊ.

FORÇA AÉREA:

CARREIRISMO

X

PROFISSIONALISMO

Flávio C. Kauffmann

"Só se deve aceitar o diálogo quando se tem setas no arco!"

As conhecidas palavras de Nietzsche, espelhando fielmente a natureza belicosa da alma humana, explicam de forma inequívoca a existência de instrumentos especializados na aplicação da violência a serviço dos Estados: Forças Armadas. Entre elas a Força Aérea, cuja crescente posição de responsabilidade numa guerra já havia sido prevista tanto por Douhet, Trenchard, Mitchel, Seversky e outros - cada um a seu tempo e seu modo.

O preço de uma arma justifica-se pelo seu grau de eficácia!

Uma Força Aérea, levando-se em conta os altos custos de operação, justifica sua existência principalmente por sua capacidade de participar da garantia da soberania nacional, seja destruindo objetivos inimigos em tempos de guerra, ou dissuadindo os possíveis adversários em tempo de paz.

A manutenção de uma Força Aérea ineficaz despreparada para o combate é sempre um convite a inimigos em potencial, um dado falso na Ordem de Batalha Nacional, um ônus insustentável e inútil para a sociedade como um todo.

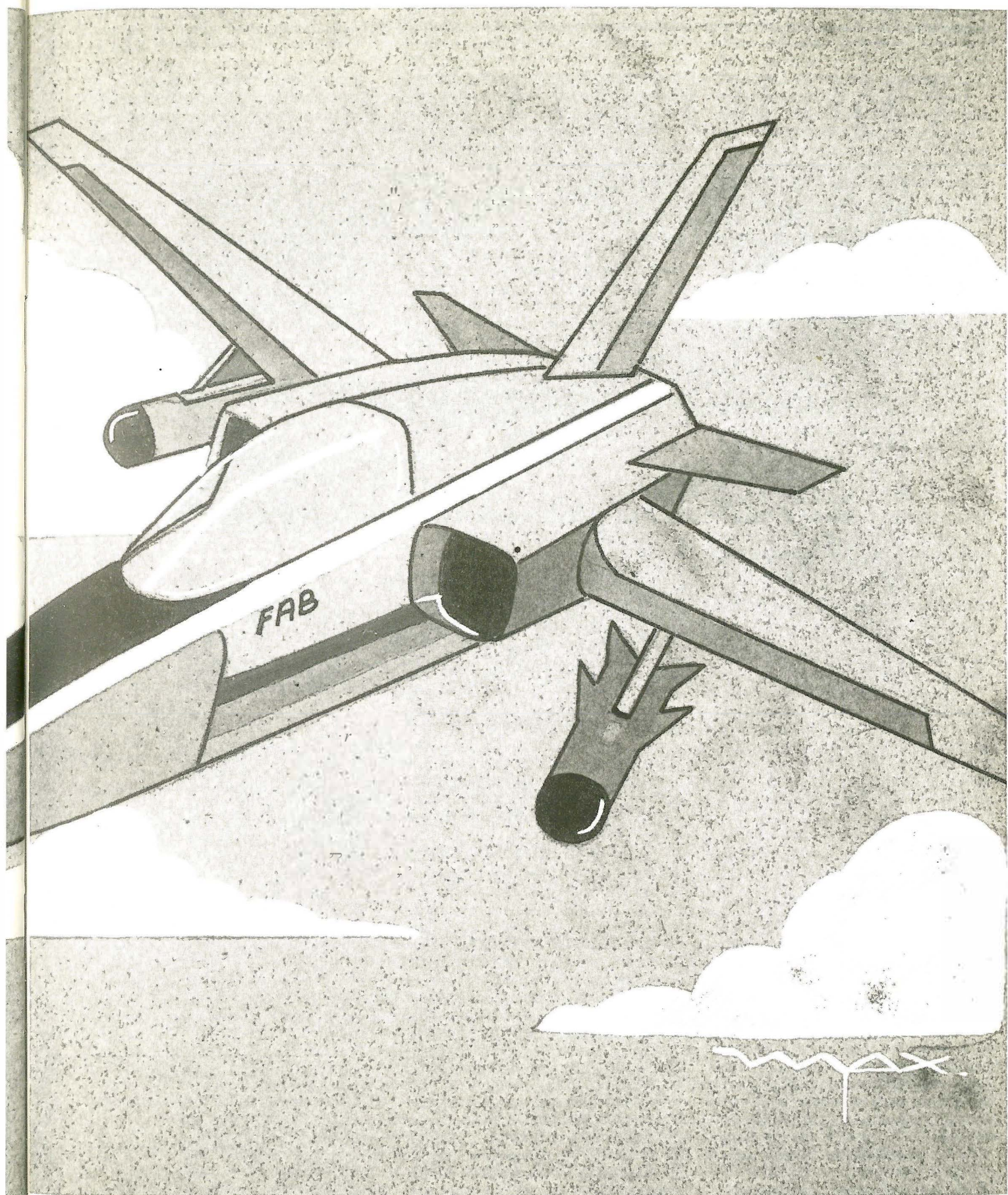
O propósito deste artigo é chamar atenção para o que acreditamos possa vir a constituir num progressivo afastamento da missão fim e perda gradual de objetivos no âmbito da Força Aérea Brasileira, notadamente a nível de sua oficialidade.

O sucesso da política externa de boa vizinhança, respeito aos tratados estabelecidos e fundamentalmente a ausência de intenções expansionistas, desenvolvidas pelo Brasil ao longo dos tempos, foram responsáveis pelo aparecimento de uma crença na inexistência de hipóteses de guerra, que se alastrou pelos diversos segmentos da sociedade.

Um simples engano sob a ótica civil, já que a história mostra que "entre países a amizade é dimensionada pela convergência temporária de interesses",² e a descrença na possibilidade de confronto, levam à ineficiência de toda a estrutura militar, uma vez que ninguém se dedica totalmente a algo em que não acredita.

Na realidade, militares não são pagos para fazer previsões de guerras -





o que certamente deveria ser realizado em outros níveis de política governamental - e sim para vencê-las, caso venham a ocorrer, ou evitá-las, com uma adequada postura dissuasória.

Quando as instituições militares aceitam as falsas idéias de pacifismo total, passam involuntariamente a relegar a um plano secundário sua missão primordial, criando conseqüentemente atribuições que tendem a substituir em importância as atividades de real pertinência.

Em nossa Força Aérea, os sintomas que poderiam conduzir a um desvio filosófico tornam-se preocupantes nos tópicos a serem abordados a seguir e devem ser, portanto, merecedores de atenção especial, sob pena de causarem irreparável degradação operacional.

Nossos oficiais, em processo que foge à regra da maior parte de outros países, têm atribuições divididas, desde recém-formados, entre as áreas operacionais e de administração, sem extrema preocupação com a primeira e até com a equivalência de ambas.

O equilíbrio de prioridades prestadas a essas áreas deveria ser medido por coerentes critérios de avaliação, executados anualmente, e através dos pesos atribuídos nas fichas de avaliação, exigindo-se inicialmente maior habilitação na parte profissional especializada, cedendo paulatinamente, no decorrer da carreira, lugar a um aumento da exigência no desempenho de funções administrativas.

No entanto, as avaliações ilustradas na própria formatação das fichas, praticamente na totalidade dos casos, ignoram o profissional competente, enquanto equipagem de combate, e tendem a concentrar os maiores pesos nos aspectos administrativos, aparentes e sociais dos avaliados.

Por esses critérios, o oficial aviador pertencente a uma Unidade Aérea Operacional, exigido diuturnamente no que tange à sua atualização e ao seu conhecimento da atividade de combate, quando comparado aos oficiais de unidades administrativas, é só parcialmente avaliado.

O conhecido modelo de profissionalismo militar criado por Huntington³ correlaciona a perícia profissional à habilidade de conduzir a guerra. Abordando o teorema de forma prática e reduzindo-o ao nível do aviador militar poder-se-ia, perseguindo essa ótica, considerar como profissional inicialmente o piloto de combate eficiente que, com o decorrer do tempo, cederia lugar ao planejador-administrador competente e, principalmente, identificado com os objetivos da Organização.

Ao substituirmos, no modelo citado, o referencial básico, "a habilidade de conduzir a guerra", por quaisquer outros parâmetros de caráter periférico (aparência, afabilidade, polidez e discrição), estaremos condenando todo o sistema à ineficácia em relação à missão fim. Esse processo irregular desestimularia a opção pela especialização e incentivaria uma preocupação obsessiva com a imagem.

Instados a optar no início da vida militar, nossos jovens oficiais têm se inclinado, não poucas vezes, pelo caminho menos árduo, que passa pelo trato de questões de menor importância; pelo medo de ousar, criar e expor pontos de vista; e pelo menor estímulo na especialização técnica-operacional.

Essa sistemática incorreta formará o assessor que sempre concorda e, numa fase final, a autoridade pouco criativa que se limita aos problemas periféricos, quase sempre abaixo do seu nível de decisão. Esse modelo tende ainda, numa visão mais ampla, a buscar realimentação criando uma série de mecanismos que justifiquem sua existência. Como exemplo, a inspeção à Unidade de Combate, que verifica exigentemente o corte da grama, a poeira dos hangares, a correção dos uniformes, e deixa, ou passa superficialmente, pela disponibilidade de aeronaves, pelo nível de treinamento dos pilotos, e pelas médias de emprego bélico.

A formação e admissão de pessoal, notada mente no quadro de aviadores, tem percorrido um caminho incompatível com a carência de meios aéreos disponíveis, o que provoca um excesso de pilotos não aproveitados nas unidades operacionais - que se encontram limitadas pelo preço dos equipamentos e pela situação econômica do país - , e por isso, direcionados precocemente para atividades periféricas e adjacentes.

Devido em grande parte à carência de meios abor2 e ainda à oscilação constante nos aspectos doutrinários; que deveriam estabelecer de forma indubitável os objetivos da Força, pode ser detectada de maneira bastante evidente uma tendência à substituição dos interesses da Organização por outros puramente pessoais, situação que tem seu extremo na opção majoritária por unidades de transporte e administrativas, em detrimento das unidades de combate, tão logo são formados os oficiais aviadores.

Lutando com imensas dificuldades em cumprir seu papel operacional essas unidades de combate, mesmo as de primeira linha, ressentem-se da falta de equipamento e ainda domarasma de idéias que sempre acompanham os períodos de carência material.

Desses dois tópicos citados, maior dano é indubitavelmente causado no plano das idéias, já que sem elas deixa de ser dado, ao pouco equipamento disponível, uma correta utilização.

A falta de participação voluntária, ligada à preocupação com a imagem, e a falta de criatividade, ampliadas pela falta de equipamentos atualizados, ameaçam até mesmo a eficácia dos próprios Sistemas e Organizações de Apoio, tornando-os fim em si mesmos, no mar de atividades processuais que constituem o Ministério e impedindo sua missão precípua: fazer a Força voar e combater!

Dentro de um quadro como esse, o perfil do oficial bem sucedido passa a ser aquele no qual a conveniência supera a consciência, e o senso político, no sentido flexível, pesa mais do que o código de princípios.

O profissional e o funcionário de carreira, numa análise menos profunda, são quase sempre confundidos. No primeiro a consciência, sua força motriz, perfeitamente ajustada aos objetivos da Organização em que milita, exige em determinadas circunstâncias um posicionamento crítico, na medida em que nem todos os integrantes da Organização são profissionais, o que gera muitas vezes antipatia. No segundo o "princípio da oportunidade" (que merecia ter sido enunciado por Clausewitz) flexibiliza o nível de participação, criando uma relação comensal⁴ na qual o prêmio pela eterna concordância seria a ascensão hierárquica.

Uma Força Aérea composta por oficiais "carreiristas" por certo não combateria, em tempo de guerra, nem imporia ao inimigo em potencial o respeito necessário para manter a paz.

Nossa preocupação em levantaresa discussão é muito menos de alarmar do que causar reflexão. Mesmo porque não são exclusivas da Força Aérea Brasileira as tendências observadas, conforme a farta bibliografia disponível.⁵

A conscientização e a dedicação são os verdadeiros caminhos que conduzem ao profissionalismo e, nesses caminhos, os princípios são os eternos referenciais de vida, que desde o primeiro momento, ainda como cadetes, nos foram revelados nas paredes da Academia da Força Aérea: Honra, Dever e Pátria.¹

¹ Assim falou Zaratustra - Nietzsche

² Direito Internacional - EAO

³ Samuel P. Huntington - "The Soldier and the State", New York, 1957.

⁴ O místico e o grupo - EAO

⁵ Philp Abrams - Archive Européennes de Sociologie, 1965

Richard Gabriel - "To Serve with Honor"
G. E. Secrist IUSAFI - Air University Review, 1964.

UM ANO DE OURO

Walter Feliu Tavares



"Tenente Tavares, pode entrar, o brigadeiro Ivo Borges vai recebê-lo...". Estamos na segunda quinzena de março de 1947, na ante-sala do diretor-geral do pessoal da Aeronáutica, no antigo Ministério, ainda na Rua México. Após a apresentação formal, Ivo Borges entrou direto no assunto: "Quer dizer que o senhor deseja servir na base aérea de Belém, não é isso?" Respon-

di pausadamente: "Justamente, excelência, desejo muito fazer o Correio do Tocantins e, segundo estou informado, somente os oficiais servindo na base aérea de Belém podem concorrer à escala desse Correio de Beechbi. Como sou solo nesse avião e na rota do Litoral Recife-Rio, aspiro há muito conhecer essa famosa rota de Belém ao Rio, via Rio-Tocantins".

Ivo Borges sorriu, e, como velha águia que já era, respondeu-me: "É, tenente, eu compreendo o seu anseio e o acho justificável, e principalmente original, porque é muito raro alguém aparecer por aqui para pedir para servir em Belém...". Num ato contínuo chamou um de seus auxiliares imediatos e disse: "Classifica o 1º tenente no 1º Grupo de Patrulha da base aérea

Época de transição do Arco e Flexa para as primeiras descidas por instrumentos

de Belém, por necessidade do serviço, onde há vagas no efetivo".

Logo após sou surpreendido com um telefonema alvissareiro: a DGP me avisava de que havia um avião North-American T-6-D no Parque de Aeronáutica dos Afonsos, destinado à base aérea de Belém, e que eu fora escalado para levá-lo em voo dos Afonsos até Belém.

Essa longa rota pelo Litoral, do Rio a Belém, teria que ser visual na velha navegação observada, pois o T-6 não tinha rádio-compasso, e seu transmissor e receptor de rádio somente era eficaz para falar com as torres dos aeroportos, a 10 minutos fora, para instruções de pouso.

E assim, no dia 1º de abril de 1947, eu e minha mala de couro duro, em pé na nacele traseira, como se fosse um co-piloto mudo e insensível, iniciávamos a viagem rumo a Belém.

Na etapa Ilhéus/Salvador voltei para Ilhéus, onde pousei após 1h15min de voo totál, e resignei-me com o pernoite, esperando melhor sorte no dia seguinte.

ANO DE OURO

Os BM (Boletins Meteorológicos) vi-
lham de hora em hora, e assim láfiquei
citêas 13 horas, naquele 2 de abril, com
o velho T-6-D n° 1.309, à espera de
uma melhoria em Salvador que me es-
timulasse a decolar.

As dificuldades em que me envolvi
nessa tarde jamais me farão esquecer
esse dia. Com 20 minutos de voo, já es-
tava de asa esquerda colada na praia,
com chuva no pára-brisa e sempre com
a vã esperança de encontrar melhor vi-
sibilidade horizontal mais à frentff. De
repente, a coisa foi piorando e eu co-
meci a perceber que estava rodeando
algumas ilhas, talvez no Labirinto de
Maraú, por causa dos rumos diversos
que a bússola ia tomando e uma ou ou-
tra palhoça de pescador que chegava
a aparecer no meio daquela chuva fus-
tigante e contínua.

"Você não vai pousar forçado com
mais de 2 horas de gasolina. Aguenta
esse "cisco", pois daqui a pouco,
quem sabe, vai clarear na direção da ro-
ta. Agora, quando estiver nos últimos
20 minutos de "gasosa", aí paciência:
você comanda o pouso forçado à be-
ira desses coqueirais e seja o que Deus
quiser..." Era a voz do bom senso. De
vez em quando, consultava o relógio e
via que, pelo passar do tempo, já devia
estar próximo de Salvador, a mais de
25 minutos; concluí que estava perdi-
do no Labirinto de Maraú ou talvez nos
confins da grande Baía de São Salva-
dor.

De repente, após passar por várias
aldeias de pescadores, me vi sobre-
voando em más condições de visibili-
dade uma cidade com ruas, casas e até
bonde elétrico nos trilhos. Tão pess-
mista estava, que disse comigo mes-
mo: "Puxa, que cidade grande será es-
sa, no fundo da Baía de Salvador",
quando à minha frente, à esquerda, no
meio da chuva, surgiu impávido e ma-
jestoso o Elevador da Bahia. Estou sal-
vo, a cidade grande era Salvador mes-
mo. Foi só margeá-la e encontrar o Fa-
rol da Barra.

No dia 7 de abril, já em São Luís de-
colei para Belém e com uma hora e
meia de voo fui obrigado a voar a uns
400 pés sobre a densa Floresta Amazô-
nica, devido a umas nuvens baixas que
me apareceram na rota direta São
Luís-Belém. Tomei então uma boa de-
cisão: abri 30 graus à esquerda para for-
çar logo o encontro das curvas do Rio
Guamá, que realmente surgiu majesto-
so após 15 minutos de voo.

Após 2h20m aterrisei no aeroporto
internacional de Vai de Cans. Naquela
mesma tarde, apresentei-me ao co-
mandante interinoda base aérea de Be-

lém, o então maj av Antônio Batista
Neiva de Figueiredo Filho.

Recebi função de cargo vago de ma-
joraviador e logo em um sábado, 20 de
abril, ocorreu um fato inusitado: pela
manhã, no rancho do Cassino Hotel TL,
tomei conhecimento de que um Catali-
na-Hidro partiria para um grande Cor-
reio pela Amazônia, sob o comando do
paraense 1° ten av Pedro Augusto Va-
lente do Couto, para Santarém, Ma-
naus, Porto Velho e Tefé, e que um dos
dois co-pilotos escalados estava faltan-
do. Acometido de um impulso incont-
rolável, ofereci-me para substituir o
asp av da reserva faltoso.

Pedro Couto, que tinha o pitoresco
apelido de "Cebolinha" desde cadete
e era da minha turma, aceitou o meu
oferecimento, frisando que a responsa-
bilidade da minha auto-escalação era
totalmente minha. Não titubeei e as-
sumi a responsabilidade em nome da fa-
mosa doutrina de Eduardo Gomes:
"Tudo deve ser feito para não atrasar
um Correio Aéreo".



O CAN em Conceição do Araguaia

Cubri minha auto-escalação com
um radiograma ap'ós aterissagem em
Santarém. Comuniquei ao comando
da base que integrava tripulação do Ca-
talina PB-Y-5 n° 6502 por iniciativa pró-
pria, para não retardar saída desse hi-
dro-avião em um sábado, dia sem ex-
pediente na base. Felizmente, após o
regresso no dia 28 de abril, soube que
o maj Antônio Neiva aceitou a minha
explicação original. Sorrindo, disse-me:
"Bem, se você gosta tanto de conhe-
cer a Amazônia, está na hora de deci-
dir. Ou você inicia um curso de 2° pi-
loto de Catalina ou vai para a escala do
CAN do Tocantins, ou um ou outro, ou
Beech-B ou PB-Y".

Na escala do CAN do Tocantins ha-
via veteranos como Walter Estanislau
do Amaral, 1° ten av da minha turma
de asp av de 1943, que servia no Par-
que de Aeronáutica de Belém. Ele era
o famoso "Seu Amaral", conhecido
pelo seu espírito filosófico e coração
generoso. Eber Teixeira Pinto, 1° ten av
da turma de 1944, servindo em Belém

desde 1945, faziada Rota do Tocantins
um assunto legendário, pois discorria
sobre detalhes dessa Rota com origina-
líssimo senso de humor, principalmen-
te sobre as figuras pitorescas dos locais
de pernoite, e também sobre a notável
atenção que dava o brig Eduardo Go-
mes para o desempenho dos pilotos
nessa Rota do Tocantins.

Final chegou o sonhado dia 14 de
Junho. Às 4h30m da madrugada, está-
vamos tomando café no TL da Base, eu
e o 2° ten Hiran de Magalhães. Junta-
mente com o veteraníssimo 1° ten av
Walter Estanislau do Amaral, iríamos
constituir a equipagem do Beech-Bi-
AT-7-2826 naquele CAN do Tocantins

segundo CAN do mês de Junho, c'a-
quele ano. Pelas normas em vigor, eu
deveria fazer toda a Rota de ida e volta
como observador, pois era a primeira
vez que incursionava nessa Rota. Po-
rém, ao chegarmos no avião às 5 horas
da manhã, o "Seu Amaral" pergun-
tou-me: "Tavares, quais são seus co-
nhecimentos nesse manjadíssimo
Beech-Bi?" Eu respondi: "Bem, já fiz
o CAN do litoral Recife-Rio-Recife, co-
mo 1° piloto, várias vezes...". Aí o "Seu
Amaral" sentenciou: "Então você vai
pilotando, revezando com o Hiran até
Paraná, pois eu não irei pilotar hoje, já
que extrai dois dentes ontem e repou-
sarei de saco o dia todo".

Ofereci ao Hiran que saísse pilotan-
do nas primeiras etapas e tratei de vi-
rar navegador, observador eco-piloto,
o que me obrigava a conhecer o CAN
do Tocantins em seus mínimos deta-
lhes. De vez em quando o "Seu Ama-
ral", lá de trás, antes de qualquer eta-
pa, dava a dica principal "Belém-Ma-
rabá, 2 horas de voo, rumo firme, 15 mi-
nutos antes calça para a direita para
achar o Tocantins, e aí, em cima de sua
margem esquerda, chegaremos na
Marabá dos forrós-garimpeiros".

De Marabá para Carolina, após
1h20m voo, começamos a avistar as
mesetas de mais ou menos 2 mil pés
de altura, que brotam das margens es-
querda e direita do Tocantins, dando
um aspecto topográfico originalíssimo
à Carolina, situada em uma imponente
curva do rio Tocantins na sua mar-
gem direita. Em frente, na margem es-
querda, é Norte de Goiás.

O dia estava com um belíssimo céu
azul e, ao decolarmos de Carolina pa-
ra apenas 50 minutos de voo, "Seu
Amaral" avisou: "Quando avistarmos
três cocurutos de três colinas Juntas, ali
estará Conceição do Araguaia, na mar-
gem esquerda do lendário Araguaia".
Eram aproximadamente 11h30m da
manhã quando pousamos em Concei-
ção do Araguaia, com sua pista para-
lela à margem esquerda do rio. Corta-
mos os motores e, ao saltar, avistei a

imponente figura da irmã-superiora Colombo, do Convento das Dominicanas de Conceição do Araguaia. "Seu Amaral" me apresentou a ela e, na casa da estação-rádio, havia uma mesa com bolos, café, refrescos, pastéis, ovos cozidos, enfim, um excelente pequeno almoço que aquelas abnegadas freiras prepararam para os Araújo do CAN do Tocantins, no mais ser, sibilizante dos encontros. Vi, também, vários carajás seminus que cercavam o avião com curiosidade.

O comandante da FAB em Conceição do Araguaia era o 1º sgt RT-TE Miguel, figura imponente, alto, esguio, mais parecia um cacique caipó.

"Seu Amaral" mostrou-me uma raridade local: um menino com 10 anos de idade, com a cor típica dos mestiços de índios caiapós; as feições finas e os olhos amendoados orientais apresentavam um rosto impressionantemente semelhante com o então Presidente da República, general Eurico Dutra.

Decolamos para Pedro Afonso, com rumo Sudeste, apenas 40 minutos de voo, retornando ao Tocantins. Pedro Afonso está numa confluência belíssima do Rio do Sono com o Tocantins, na sua margem direita.

Voando de Pedro Afonso para Porte Nacional, após passarmos por Tocantins na sua margem direita, observamos que o rio Tocantins entra em uma verdadeira calha entre a Serra dos Javaés, à direita da Rota, e a Serra da Natividade, à esquerda. Observei que, em caso de voo com chuva, colado no rasante, nessa etapa, não se podia perder a margem direita do Tocantins até chegarmos em Porto Nacional, se não batia-se numa das duas calhas, e aí adeus! Em Porto Nacional, o campo estava cercado de casas e era um pouco encalombado, requerendo o pouso com um certo cuidado. Já cortamos os motores, houve novo reabastecimento e então ficamos conhecendo outra figura notável na pessoa da irmã dominicana Maria da Santa Face, irmã-superiora do Convento e Colégio de meninas de Porto Nacional, francesa de nascimento. Novamente um lauto lanche nos aguardava e o refresco de limão era o que mais nos confortava. "Seu Amaral" perguntou pelo bispo Don Alano do Noday, figura tradicional de Porto Nacional e grande amigo do brig Eduardo Gomes.

Vamos para Peixe, na margem esquerda do Rio Tocantins. Observei que o 2º ten Hiran, que vinha pilotando desde Belém, ou seja, já com seis decolagens e cinco aterragens, estava um pouco cansado. Perquitei se ele acei-

tava que eu fizesse a decolagem de Peixe para Palma, e conseqüente aterragem em Palma, atual Paranã. Ele aceitou satisfeito. Era o meu grande momento: iria pilotar pela primeira vez em uma etapa do Correio do Tocantins — apenas 30 minutos de voo. Era uma etapa interessantíssima: você deixava Peixe na margem esquerda do Tocantins, tomava o rumo 128 graus, passava por cima de uma colina de uns 2 mil pés de altura e, logo à frente, encontrava outro rio azul, que é o Rio Paranã, afluente do Rio Tocantins pela sua margem direita.

Tiramos nossa pequena bagagem de pernoite, e comecei a conhecer as

Quando clareou o dia, a topografia local era majestosa,

figuras pitorescas do local: o sargento Clóvis, que foi marinheiro, um mulçato baixo e atarracado, rádio-telegrafista da ZWPR, estação-rádio local em um barraco de madeira que apenas operava em Morse.

Sou apresentado a um cidadão com paletó, coisa rara naquelas paragens, segundo "Seu Amaral": "Este é o farmacêutico sr. Manoel, é a pessoa que garante o nosso pernoite e respectivo jantar".

Cedo me deitei na rede e o sono veio como pedra. "Seu Amaral" avisou: "Tavares, eu vou madrugar às 4 horas, porque vou caçar patos em uma lagoa aqui perto, mas vocês só serão acordados às 5 horas da madrugada; aí tomamos café com bolo de milho e vamos procurar decolar às 6 da manhã, que deve ser clara e de bom tempo".

Quando clareou o dia, a topografia local era majestosa. Olhando-se para o Sul, avistava-se uma cadeia de montanhas imponentes. "Seu Amaral" me avisou: "Lá está o Chapadão dos Veadeiros, daqui até Formosa são 1h20m. Altura mínima para atravessá-lo: 7 mil pés.

Com mais ou menos meia hora de voo, avistei à direita da rota uma minúscula vila com um pequeno campo de terra vermelha. Era o campo de Cavai-cante, cidadezinha a mais de 4 mil pés,

encravada no Chapadão dos Veadeiros, e que nasceu de um garimpo de ouro, esclareceu "Seu Amaral".

Daqui a mais meia hora de voo, surgiu outro campo de pouso e outra vila encravada no Chapadão dos Veadeiros: é São João da Aliança, diz "Seu Amaral".

Concluí logo que o voo com mau tempo sobre o Chapadão dos Veadeiros somente seria possível no topo com a chegada em Paranã ou Formosa abertas, ou rente ao solo, mas com teto mínimo de 2 mil pés acima do solo, pois esse Chapadão é por demais acidentado, e então me lembrei de que nessa Rota, nos idos de 1944, o meu colega de turma Odenato Moura Filho, corra 2º ten av no comando de um Beech-bi, ao tentar voar com mau tempo entre Paranã e Formosa, desorientou-se e terminou batendo nas altas costas do Chapadão, com perda total, inclusive de um padre que viajava como passageiro carona, nesse voo fatídico. Após 1h10m de voo, desde Paranã, avistamos Formosa, uma cidade pequena com uma inconfundível lagoa nas suas proximidades e seu belíssimo campo de pouso, com pistas largas e de apreciável dimensão.

"Seu Amaral" resolveu: "Bem, como o tempo está claro e daqui a Goiânia será apenas uma hora de voo, não precisamos reabastecer". Sou apresentado a um cidadão que estava de terno completo e chapéu de feltro, com uma barba imponente. Tratava-se do dr. Ciro de Araújo Góes e, segundo "Seu Amaral", era o único médico em um raio de mais de 300 quilômetros, gaúcho de Uruguiana e considerado um grande amigo do CAN em Formosa. Estabeleceu-se logo uma simpatia mútua entre eu e esse dr. Góes, pois o mesmo era dotado de uma verve simpaticíssima.

Quando estamos a 15 minutos de voo de Goiânia, à direita da rota surgiu uma cidade bem maior do que todas pelas quais passamos desde que saímos de Belém; era Anápolis, com seu campo de pouso e já naquela época em operação com Douglas da Nacional Transportes Aéreos.

Logo depois, surgiu Goiânia com seu pequeno campo encravado no meio da cidade e suas duas pistas cruzadas, o que facilitava a melhor escolha da pista em função do vento, que por lá era quase sempre forte.

Após o pouso que fiz com bastante cuidado, pois as tomadas eram prejudicadas pelo casario em volta, apareceu logo no estacionamento o famoso sgt Juvenal com seu grosso bigode, puxando um pouco de uma perna e há muito o comandante de Destacamen-

ANO DE OURO

to local. Era um veterano do CAN e sua simpatia era irradiante.

Voamos para Uberaba e, ao decolarmos de Ribeirão Preto para São Paulo, já passava das 2 horas da tarde. A etapa deveria durar 1h35m de voo.

Essa etapa para vôo visual e navegação observada era facilíssima: nos primeiros 15 minutos passava-se em cima dos grandes hangares brancos da futura Academia da Força Aérea em Pirassununga.

Depois do Travez de Campinas, observei que as serras que cercam a maior cidade do Brasil estavam todas com coberturas de cúmulos que impediam a entrada em vôo visual em São Paulo, para o Campo de Marte, nosso destino. "Seu Amaral", já nessas etapas como co-piloto, olhou o horizonte e sentenciou: "É, não dá, vamos aterrizar ali em Jundiá". Manobrei com cuidado e aterrizamos no pequeno campo de terra de Jundiá. Propus então uma autêntica "tenentada" ao "Seu Amaral": "Se você quiser, poderá ir para São Paulo, a fim de visitar seus pais, que eu fevo a carga amanhã para Marte e Rio de Janeiro, e você só precisa estar no Santos-Dumont às 6h30m de 24 de junho, para iniciarmos o Correio de volta". "Seu Amaral" comenta: "Puxa, companheiros, é uma grande idéia, vou agora mesmo pegar o ônibus para São Paulo, e bom vôo para vocês amanhã".

Decolei de Jundiá e pousei no Campo de Marte com 25 minutos de voo. Reabastecemos rapidamente e lá fomos pelo Vale do Rio Paraíba do Sul, do Campo de Marte para o Santos-Dumont, gastando 1h50m de voo, devido a desvios para o lado do mar em busca de rotas visuais, para afinal entrar pela Barra do Pão de Açúcar "apitando", como dizíamos em nossa gíria de pilotos de Arco e Flexa.

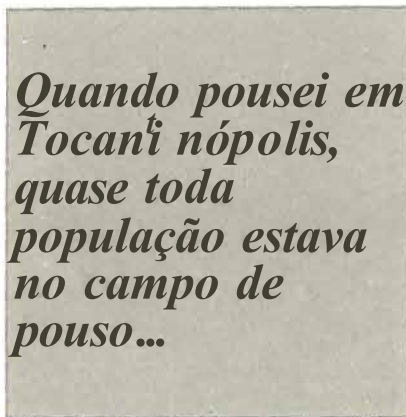
Era uma manhã de domingo e, após deixarmos o Beech entregue ao pessoal do CAN no Santos Dumont, segui para Niterói a fim de visitar minha família, que não via desde abril daquele ano. No dia seguinte, dia 17 de junho, apareci no austero gabinete do brig. Eduardo Gomes, diretor de Rotas Aéreas naquela época, com comandament sobre todas as Rotas do CAN em todo Brasil e ainda no Paraguai, Bolívia e Guiana Francesa. Emocionado, ouvi o brigadeiro me dizer: "Então já está fazendo o Correio do Tocantins, não é? Tiveram que pernoitarem Jundiá; São Paulo estava fechado?" Respondi: "É, excelência, mas chegamos bem cedo aqui no domingo". A seguir, comecei a comentar sobre figuras marcantes

que conheci durante esse meu primeiro Correio do Tocantins, como a irmã Colombo de Conceição do Araguaia e a irmã Maria da Santa Face de Porto Nacional, bem como o farmacêutico de um só braço de Paraná.

O brigadeiro disse: "É, essa gente toda precisa muito do apoio do Correio Aéreo, pois são interioranos de uma abnegação incomparável".

Despedi-me do brigadeiro e fiquei satisfeito por ele não ter perguntado pelo "Seu Amaral", porque aí a "tenentada" de Jundiá, liberando um piloto para reaparecer só no Rio, daria um "charivari dos diabos".

No dia 5 de Junho fui escalado para o meu segundo Correio do Tocantins, no Beech-bi-AT-T-1438. O comando da base me deu uma ótima notícia: "Nesse CAN, você, Tavares, já vai de 1º piloto e comandante, e seus companheiros de equipagem serão os 2.º ten av. Helio Castro Alves Anísio (baiano) e



Luiz Portilho Antony (amazonense), ambos da turma de 1945.

Antes de iniciar esse meu segundo CAN do Tocantins, revolvi saber o que era o rádio-compasso que equipava todos os Beech-bi daquela época, o qual eu não sabia nem como ligar.

Resolvi logo que usaria o rádio-compasso do avião ao máximo, em todos os trechos desse próximo Correio, inclusive as estações rádio de **broadcasting** e seus horários de todas as cidades existentes nos eixos da Rota, mercedos dos primorosos **manay** já em vigor àquela época e impressos pelo extraordinário cap. av. Gustavo Borges, em sua memorável passagem pela Diretoria de Rotas Aéreas.

Chegamos em Formosa em torno de 17 horas e, após voar num topo esburacado a 8 mil pés, tive o prazer de usar o Rádio Farol de Formosa, que, embora só entrasse 15 minutos fora, serviu para um bloqueio e um afastamento num rumo de segurança e um retorno com os primeiros segmentos

em direção ao mastro-antena emissor, já em vôo visual. Cabe lembrar que nesse Correio foi introduzida uma nova escala: Tocantinópolis, na margem esquerda do Tocantins, entre Imperatriz e Carolina.

Quando pousei em Tocantinópolis, quase toda população estava no campo de pouso, liderada pelo prefeito local, todos demonstrando um regozijo sensibilizante pelo CAN do Tocantins passar a fazer escala normal naquela pequena cidade. Lá conhecemos um cidadão que atendia pelo nome de Caxixé e era proprietário de um bar na margem do rio. Dono de um senso de humor fora de série, parecia que adivinhava os pensamentos daqueles jovens tenentes, pilotos do CAN.

Após o pouso em Formosa, o dr. Ciro Góes avisou: "Bem, meus tenentes, o Jantar será lá em casa por volta de 8 horas da noite, e espero contar com vocês três".

No dia seguinte, 6 de Julho, chegamos no Rio de Janeiro, em torno de 3 horas da tarde, sábado, voando de São Paulo ao Santos-Dumont a 10 mil pés de altura, orientados pelo **broadcasting** da Rádio Nacional com seus tradicionais 980 kilociclos. Após o bloqueio no topo, disse para o Antony que estava pilotando: "Agora rumo Sul e vamos descer após 15 minutos, nessa proa, até tomarmos contato visual sobre o mar, e aí retornarmos com esse mesmo Rádio Farol, até entrar "apitando" pela Barra do Pão de Açúcar. Tudo certo, tomamos contato sobre o mar a uns 1.500 pés, e 20 minutos depois estávamos pousados no Calabouço, como era chamado naquela época o futuro Aeroporto Santos-Dumont. Estávamos radiantes por termos feito esse Correio do Tocantins em praticamente um dia.

E eu completamente entusiasmado com a utilização do rádio-compasso, do horizonte artificial e do giro-direcional. Não havia dúvida: estava começando o meu adeus ao vôo do Arco e Flexa.

No dia 26 de julho, no Beech-bi-AT-1442, fui escalado para o meu terceiro Correio do Tocantins.

Acabamos chegando ao Rio no segundo dia, antes do meio-dia, o que foi bastante gratificante. Na volta, dia 5 de agosto, no Beech-bi-AT-7-1439, pernoitamos em Formosa e fomos naturalmente recepcionados pelo dr. Góes, com seu famoso jantar.

No dia 3 de outubro fui escalado para o meu quinto Correio do Tocantins, tendo como companheiros de equipagem os recém-promovidos a 2.º ten av. Aloísio Nóbrega e Alípio Franco, da turma de asp. av. de 1946. Franco, alto e forte, tinha o apelido de "Copacabana" e era o companheiro ideal para uma via-

gem longa, devido ao seu senso de humor e ótimas qualidades de piloto. Nóbrega também era um excelente companheiro, oficial de elite.

Chegamos ao Rio no dia 4 e regressamos no dia 7 de outubro, com o tradicional pernoite em Formosa. No dia seguinte, pernoitamos em Tocantinópolis e, à noite, ficamos tomando cerveja na beira do Tocantins com o Caxixé.

Havíamos, nesse Correio, recebido uma missão especial do brig Eduardo Gomes: transportar do Rio para Grajaú, que ficava a Leste de Tocantinópolis, em 45 minutos de voo, dois passageiros especiais: o dr. Amintas Jaques de Moraes, o principal diretor do Banco da Lavoura de Minas Gerais, e mais um geólogo alemão, que iriam pesquisar possíveis jazidas de cobre em Grajaú, de alto teor. E havíamos sido advertidos de que o campo de Grajaú deveria estar em mau estado, o que exigiria cuidado no pouso. Assim, dia 9 de outubro, fomos nós para "achar" Grajaú num buraco, nas margens do cristalino no Rio Grajaú, e que só se via quando se chegava bem em cima.

Felizmente achamos o rio e a cidade; o campo estava péssimo, tinha um aclive muito pronunciado, a pista era pequena, esburacada, e a biruta já não existia mais. Pousei com o máximo cuidado, pois estava com o avião bem na mão.

Tínhamos ordem de pernoitar em Grajaú e, no dia seguinte, levaríamos os dois passageiros especiais. O geólogo alemão, com sotaque carregado, contava muitas coisas de uma estadia no Camerum na África Ocidental.

O prefeito, ao saber que o CAN passaria a escalar na cidade, resolveu dar um baile à noite, com um discurso prévio que começou chamando-nos de "Ases da FAB"... Depois fiquei sabendo que os Diários Oficiais oriundos de São Luís do Maranhão chegavam em Grajaú com cinco meses de atraso.

No dia 1º de novembro, fui escalado para o meu sexto Correio do Tocantins, tendo como companheiro de equipagem os jovens 2.º ten av Célio Pereira e Pinheiro, da turma de asp av de 1946. Logo na primeira etapa, Belém-Marabá, enfrentei a seguinte dificuldade: quando já voava sobre a margem esquerda do Tocantins a 5 minutos de Marabá, encontrei forte chuva pela frente e entrei num "rasante-cisca", que me levou afinal sobre a cidade, onde fiquei rodando feito pião, à espera de uma melhoria para tentar alcançar o campo um pouco afastado da cidade. Depois de 10 minutos de voo precário, afinal consegui alcançar o campo e resolvi esperar sobre o mesmo mais uma melhoria para tentar o

pouso com a visibilidade muito precária, devido à chuva forte. A melhoria não ocorreu. Resolvi tentar o pouso

Descemos em Formosa naquela base do bloqueio. 1º do Rádio Farol... !

com todas as artimanhas possíveis; o pouso foi tão difícil que, ao tocar o chão, não tinha quase visibilidade-horizantal. Cortei as duas misturas para que o avião parasse logo, antes do campo acabar. Ele parou, graças a Deus, e aí apareceu o bom sgt Vitorino com guarda-chuva para nos retirar, um por um, do avião. Caímos exaustos em quatro redes, onde dormimos umas duas horas. Quando acordamos, o tempo tinha melhorado e resolvemos tocar para frente, convencidos de que éramos três pilotos e um mecânico, sortudos, em função daquela descida e aterragem em Marabá, debaixo de forte chuva. Decolamos de Marabá por volta de 11 horas local, e, reduzindo ao mínimo possível nossas permanências no solo, alcançamos Paranã no fim da tarde daquele 1º de novembro de 47.

No dia segtjnte, tivemos que esperar melhoria do tempo em Formosa, onde descemos naquela base do bloqueio do Rádio Farol e afastamento no rumo de segurança, para o retorno até visual. Dr. Goés foi conosco para Goiânia. Curioso: quando iniciamos as etapas para Uberaba e Ribeirão Preto, não conseguíamos ouvir nenhuma estação de **broadcasting** local, o que deixou o nosso querido rádio-compasso desempregado. De repente - eureka! - me lembrei de que, por ser dia de finados (2 de novembro), as estações de rádio ficavam em silêncio religioso naquela época. Pernoitamos em Ribeirão Preto, também no fim da tarde.

No dia seguinte, chegamos ao Calabouço no Rio de Janeiro, bem cedo. Iniciamos o Correio de volta no dia 11 de novembro.

No dia 20 do mesmo mês, ao entardecer, estava embarcando como fiscal de rotas num Douglas-DC-4 da Pan American NC-889223 do comandante Zentner, com destino ao aeroporto internacional do Galeão, para me apresentar no recém-ativado 1º Grupo de Transporte d'il BAsE Aérea do Galeão, com o seu 1º comandante: o maj av Henrique do Amaral Pena. Consegui com o brig Eduardo Gomes a minha transferência para essa nova unidade

equipada com aviões Douglas L-47, por interesse próprio, pois não desejava levar minha família para Belém. Merce da minha atuação no Correio do Tocantins naquele ano de 1947, foi o principal peso-específico daquela transferência - convenhamos - prematura.

Já estava em minha nova Unidade no Galeão, esperando os primeiros duplos de Douglas C-47, quando fui surpreendido com um chamado do brig Eduardo Gomes para iniciar um Correio do Tocantins dia 16 de dezembro, iniciando-se no Rio de Janeiro, com os 2.º ten Haroldo Paim e Hélio Anísio, transportando novamente os dois passageiros especiais, dr. Amintas e o geólogo alemão, para Grajaú. A razão da minha convocação extemporânea, para comandar a tripulação do CAN do Tocantins no AT-1442, era devido a que a tripulação do Correio anterior e não tinha achado Grajaú com dois passageiros especiais.

No dia 18, deixamos o dr. Amintas e o geólogo alemão em Grajaú e prosseguimos para Belém, passando nas novas escalas do CAN do Tocantins - Tocantinópolis, Imperatriz e Cametá. No dia 20, iniciei volta para o Rio de Janeiro, que seria então o meu sétimo Correio do Tocantins, naquele inesquecível ano de 1947. Meu co-piloto revezado foi o 2º ten av Hélio Costa Campos, da turma de 1945. Passamos por Grajaú para apanhar o dr. Amintas e o geólogo alemão, afim de levá-los até o Rio de Janeiro.

Fomos pernoitar em Grajaú nesse dia 20, e no dia 21 pernoitamos em Goiânia, para chegar no Calabouço no dia seguinte e me apresentar ao brig Eduardo Gomes no dia 23, pela missão cumprida. O ano de ouro do Correio do Tocantins estava terminando. Ao iniciar-se o último Correio de 1947, na última semana de dezembro, soube que o brig Eduardo Gomes chamou o 2º ten av Jaú Margalho Viegas, 1º piloto desse CAN, e disse-lhe: "Tenente, eu espero que o senhor faça esse Correio com bastante cuidado, para fechar o ano de 1947 com chave de ouro, pois enquanto o pessoal do CAN do Litoral e do CAN do São Francisco me quebraram quatro Beechcrafts, os senhores no Correio do Tocantins, durante todo o ano, não arranharam nenhum avião. Boa viagem, ten Jaú!"

Assim os comandantes do Correio do Tocantins naquele ano de ouro de 1947 venceram época do mau tempo (de outubro a março); bruma seca (agosto e setembro); gozaram os meses de céu de brigadeiro (de abril a julho), mantendo a Rota do Tocantins no mais elevado nível operacional durante os 48 Correios do Tocantins em 1947.

TAM PASSA A OPERAR COM FOKKER-100



A nova aquisição da TAM

A TAM - Transportes Aéreos Regionais S/A - é a primeira empresa de aviação da América Latina a operar um Fokker-100. O contrato assinado com a GPA Fokker-100 Ltd. prevê a entrega de duas aeronaves, com opção para mais duas, para setembro deste ano.

Os produtos da Fokker já são bem conhecidos pela TAM, que possui uma frota de oito F-27. A primeira companhia a utilizar o Fokker-100 foi a Swissair, em abril de 1988. Na configuração da TAM, essa aeronave comportará 100 assentos, num layout preparado para oferecer o máximo de conforto.

AVENSA OPERA COM NOVO MOTOR

A Avenza, da Venezuela, tornou-se a primeira companhia aérea sul-americana a receber aeronaves Boeing 757 equipadas com o motor RB211-535 da Rolls-Royce.

A empresa adquiriu dois destes birreatores de avançada tecnologia da Aeronautic Leasing, de Denver, Colorado.

Eles serão empregados em rotas para Miami e Nova York, a partir da base da Avenza no Aeroporto Internacional de Maiquetia em Caracas, Venezuela.

Vinte e nove operadoras já escolheram Boeings 757 equipados com motores Rolls-Royce, fazendo do -535 a escolha da grande maioria das companhias aéreas usuárias daqueles

aviões. Há três anos atrás, a mais recente versão do motor - o 535E4 - recebeu aprovação para operações com raio de ação ampliado de 120 minutos sobre água, e espera-se que este ano receba ainda autorização internacional para ampliar para 180 minutos o seu alcance de voo nesse tipo de operação.

A Avenza - única empresa aérea privada na Venezuela - foi fundada em 1943, e começou a voar internacionalmente 12 anos depois. Seus vínculos com a Rolls-Royce são sólidos, e começaram em 1958, com uma frota de seis aviões Fokker F27 equipados com motores Dart, e seguidos pelos motores Avon que equiparam os Caravelles.

NA VARIG, MAIS ELEGÂNCIA A BORDO

As aeromoças da Varig estão estreando novos uniformes a bordo de todas as aeronaves da companhia, nas viagens domésticas e internacionais. O novo vestuário é resultado de longa pesquisa junto às comissárias da empresa. A partir das sugestões, nov.is consultas foram feitas a estilistas brasileiros, franceses e italianos.

Os uniformes das comissárias da Varig passaram por grande alteração,

depois de 10 anos. A mudança teve como meta aperfeiçoar os padrões de elegância e praticidade. Quanto ao estilo, a opção foi pelo Chanel, sempre clássico. Fica mantida a cor azul-marinho para o tailer, enquanto o modelo de verão ousa com cores mais quentes. Complementam o novo uniforme os sapatos em estilo clássico, confeccionados em pelica azul-marinho, e a sapatilha de uso exclusivo a bordo.

VINOFESTA 90

No parque de exposições da Festa da Uva, em Caxias do Sul (RS) acontecerá, entre os dias 17 e 26 de agosto, o XIV Festival do Queijo e do Vinho, que promete uma radiografia do que há de melhor na vinicultura italia-

na da serra gaúcha. Shows típicos e estandes para a degustação de queijos e vinhos serão as grandes atrações do evento. Informações e reservas podem ser adquiridas com a Mérica Prom. e Eventos (tel.: 054-223-3705).



A última Vinofesta foi um sucesso



Comissárias têm novo visual

PÚBLICO RECORDE NO IV EBRAVE



Vista aérea do aeroclube do RS



Apresentação da Esquadrilha da Fumaça

O aeródromo de Belém Novo, sede operacional do aeroclube do Rio Grande do Sul, recebeu, entre os dias 20 e 22 de abril, um público recorde. Mas de 25 mil pessoas visitaram o IV Encontro Brasileiro de Aviação Clássica, Antigos e Experimentais (Ebrave).

O pátio do aeroclube do RS tornou-se pequeno para abrigar tantas aeronaves que, no solo ou em voo, maravilhavam o público que se acotovelava para ter uma visão melhor das apresentações. A maior atração deste ano ficou por conta da dupla francesa "The French Connection Air Show", formada por Daniel Heligoin

e Montaine Mallet. Vindos diretamente de Oshkosh para Porto Alegre, o casal proporcionou ao público um show que, até então, só acontecia nos EUA e na Europa. Utilizando duas aeronaves acrobáticas CAP 10-B, proporcionaram um verdadeiro balé aéreo, ao som da Nona Sinfonia de Beethoven. Recheando as apresentações, Boeings 737 e 767, um Cessna 190, um Tiger Moth e um raríssimo Stinson monopolizaram os olhares. Complementando o estrelado das apresentações, a imperdível Esquadrilha da Fumaça, que completou a sua 1.720ª exibição.

Revista Aeronáutica nº 177

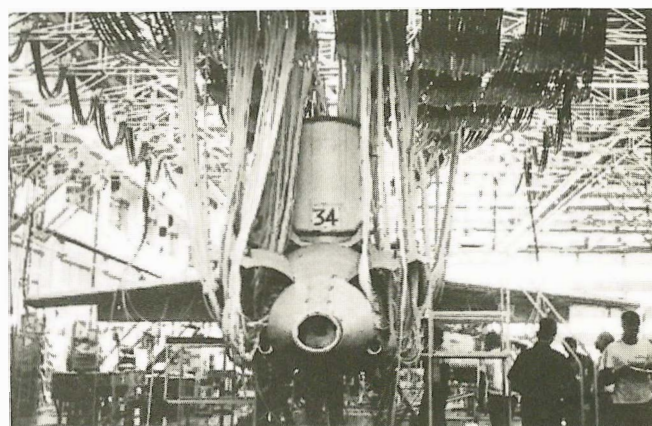
COMEÇA MONTAGEM DO AMX BIPOSTO

Foi iniciada, na última semana de maio, a montagem da primeira das unidades do AMX de cabine dupla de pilotagem, encomendadas pela FAB, dentro do total de 79 unidades, docaça-tático que a Força Aérea Brasileira receberá nos próximos seis anos. Três delas já estão operando a partir da base aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro.

A cabine do segundo piloto ocupa o lugar de um dos tanques de com-

bustível da versão monoposto. As modificações que a nova versão exige, na organização da linha de montagem, são mínimas, visto que os garbaritos de montagem já foram concebidos de forma a permitir a montagem tanto do avião biposto como do monoposto. Apenas a interface foi ligeiramente modificada.

A entrega do primeiro biposto da FAB deverá acontecer em fevereiro de 1991, segundo foi previsto em contrato.



AMX biposto em fase de montagem

ACORDO ALITALIA — USAir

Foi assinado no último dia 28 de maio, em Roma, um acordo de cooperação feito entre a Alitalia e USAir, com o objetivo de oferecer aos passageiros mais frequências e destinos entre a Itália e Estados Unidos.

Com o acordo, a Alitalia passa a ter acesso a uma sensível maior quantidade de cidades nos Estados Unidos, ratificando assim o recente acordo bilateral assinado entre os dois países, relativo ao transporte aéreo, assinado em fevereiro na Embaixada Americana em Roma.

Para a USAir, uma das primeiras companhias americanas para o transporte aéreo interno (com uma frota de 546 aviões e 61 milhões de passageiros transportados), o acordo representa uma significativa oportunidade de desenvolver seu próprio mercado, oferecendo destinações para a Europa Meridional e a área mediterrânea.

O acordo, que passou a vigorar a partir de 16 de junho, envolve mais de 40 destinações USAir nos Estados Unidos, todas de especial importância para o tráfego turístico e comercial.

BOEING AUMENTA PRODUÇÃO DO 737

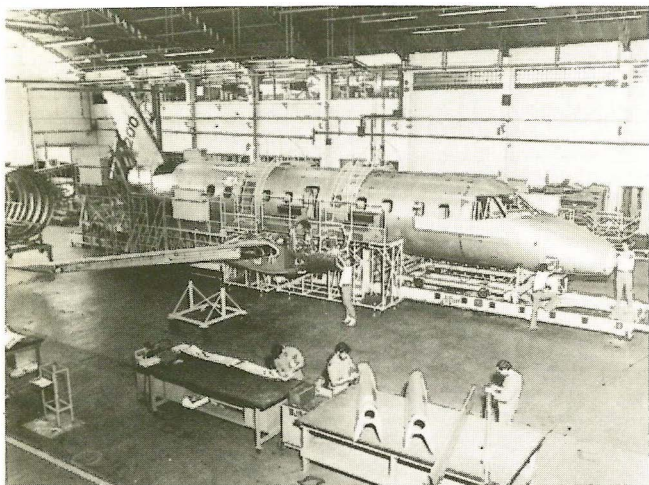
O Boeing Commercial Airplane Group anunciou que a produção do 737 foi aumentada de 14 para 17 unidades por mês, visando atender, adequadamente, à crescente demanda.

O 737, o jato mais vendido em toda a história da aviação comercial, já

recebeu 2.817 encomendas desde 1963. Já foram entregues 1.871.

Dessa forma, o Boeing Group passa a produzir um total de 34 jatos; por mês, a saber: 17 Boeing 737, cinco Boeing 747, sete Boeing 757 e cinco Boeing 767.

EM MONTAGEM FINAL O 200? BRASÍLIA



O 200º avião de série EM B-120 Brasília encontra-se atualmente em montagem final nas instalações da Embraer em São José dos Campos, e destina-se à companhia aérea regional norte-americana Comair Inc, baseada em Cincinnati, Ohio, que tem encomendas firmes para 40 Brasília e opções de compra para outros 40.

Até agora, a Comair já recebeu 13 aeronaves Brasília, as quais se encontram em operação nas rotas da empresa no nordeste e sudoeste dos Estados Unidos, no Canadá e Bahamas a partir de suas três bases principais em Cincinnati, Orlando e Fort Lauderdale.

A Comair irá receber o Brasília número de série 200 no mês de agosto. Ele será, na ocasião, o 16º avião desse tipo recebido pela empresa.

A Embraer está produzindo o Brasília hoje a uma cadência mensal de cinco aeronaves, cadência essa que irá subir para seis aeronaves ao mês a partir do segundo semestre deste ano.

As encomendas do Brasília totalizam 444 aeronaves comercializadas entre encomendas firmes e opções de compra, com 28 clientes em 15 países. Dessas, 180 já foram entregues e estão em operação com 19 clientes em 11 países.

Desde a entrada em serviço do primeiro exemplar de série, em outubro de 1985, a frota de aviões Brasília em operações no mundo já acumulou mais de 700 mil horas de voo e cerca de 780 mil pousos.

SAS INICIA VÔO DIRETO PARA SÃO PAULO

A partir do dia primeiro de setembro, a SAS (Linhas Aéreas Escandinavas) vai inaugurar uma nova rota - sem escalas - entre Copenhague e São Paulo. No mesmo dia, serão interrompidos os vôos para o Rio de Janeiro.

A rota será feita nos Boeing 767-200 ER recentemente incorporados aos vôos para o Brasil - que farão a viagem sem paradas intermediárias.

Kjell Fredheim - vice-presidente da SAS - comenta que, para os exe-

cutivos em viagens de negócios, São Paulo é uma destinação muito mais interessante.

Hoje, São Paulo apresenta o maior tráfego de homens de negócios do que qualquer lugar da América Latina. Muitas empresas escandinavas - em sua maioria suecas - têm filiais em São Paulo.

Devido às facilidades de trânsito em Copenhague, a SAS poderá oferecer conexões mais eficientes, como, por exemplo, entre São Paulo e Tóquio, bem como outros pontos da Europa ocidental ou oriental.

ESCAFANDRO

Ramon, o "piloto" do 14-Bis - restaurante do Aeroporto Santos-Dumont, que atende muito bem a família aviatória da área - , ataca agora de frutos do mar no seu novo restaurante, Escafrandro. Badejos, linguados, lagostas, camarões e afins são as especialidades da casa, dividida em dois agradáveis ambientes. O atendimento tem aquele calor humano, e, a comida, um padrão já conhecido pelos frequentadores do "irmão" 14-Sis. O Escafrandro fica na Rua Henrique Dumont, 62, no Leblon. Tel.: 239-2898. Merece uma visita.



CHINA: 36 JATOS BOEING

A Administração de Aviação Civil da China - CAAC, encomendou 36 jatos Boeing com opções para mais 36. O valor da encomenda, incluindo as opções, é de cerca de US\$ 4 bilhões e representa a maior já feita pela CAAC.

As encomendas firmes compreendem as seguintes aeronaves:

cinco superjatos 747-400, um 747-200F (cargueiro), quatro 767, 13 para o 757 e 13 para o 737-300.

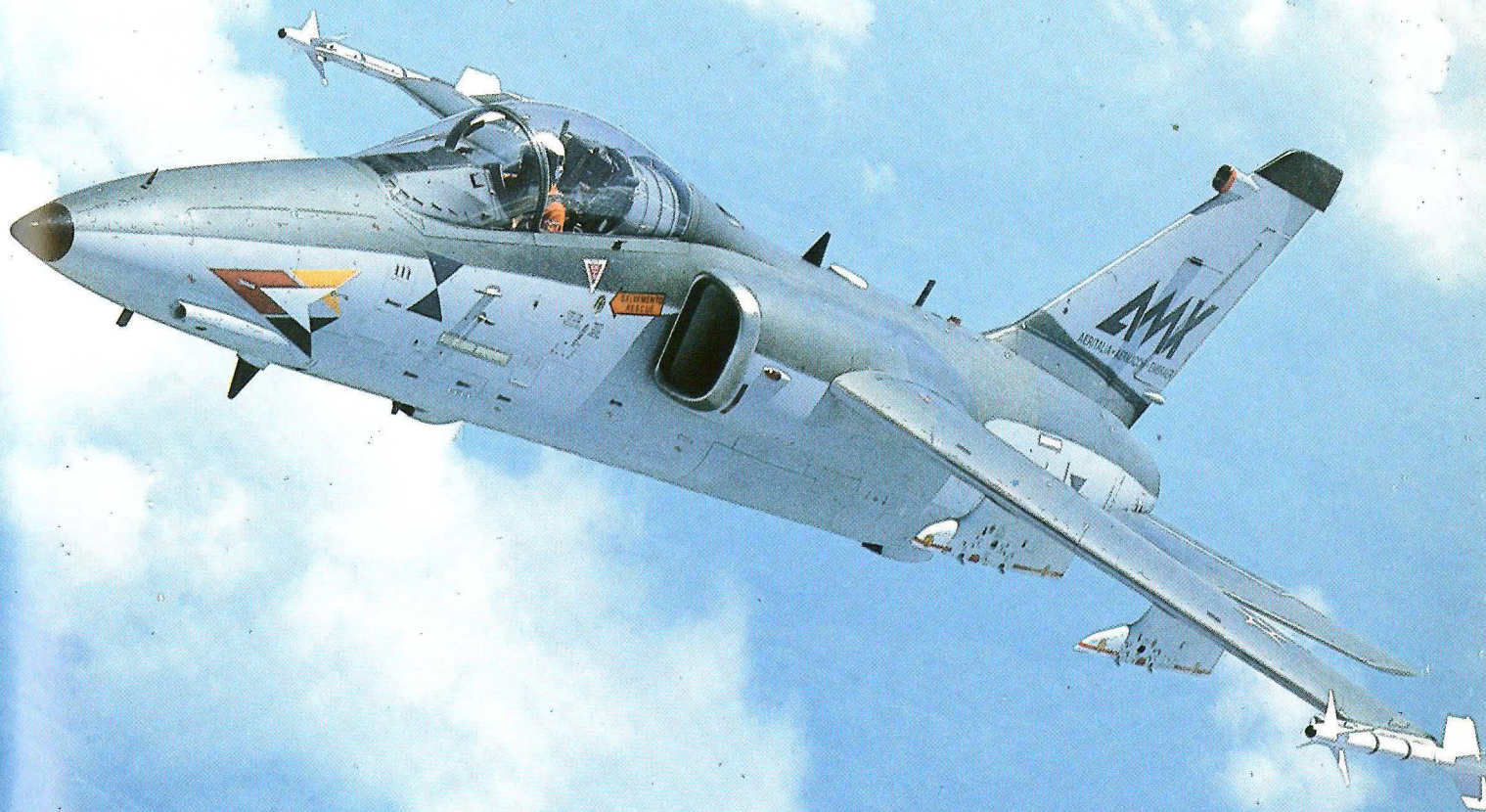
Os jatos serão utilizados pela Air China, Guangzhou CAAO, China Southwes Airlines, entre outras. Desde 1972, a China já adquiriu 101 aeronaves Boeing.

COMPREENSÃO

A fim de atender a tratamento médico, o ator Ferrugem necessitou viajar com urgência aos Estados Unidos. Sem dispor de recursos financeiros para o transporte, ele pôde contar

com a compreensão do pessoal da Pan Am, que lhe doou passagens aéreas. Atualmente, o ator realiza o tratamento no National Institute of Health Development, EUA.

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

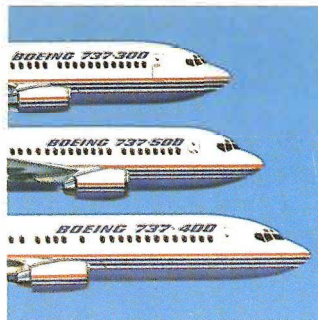
e as empresas italianas Aeritalia e Aermacchi desenvolveram um avião com grande poder de fogo e dotado de um eficiente sistema de navegação e ataque, que assegura grande precisão de pontaria.

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



Os mais exigentes compradores fazem do 737 o jato mais popular do mundo.

Não é fácil negociar com as companhias de transporte aéreo. Elas sempre querem alta qualidade, baixos preços e os mais favoráveis custos operacionais. E não se satisfazem com promessas, querem performances reais.

E foram exatamente esses exigentes clientes que ao preferir o Boeing 737 a qualquer outro, tomaram-no o jato comercial mais popular do mundo. Essa preferência foi

baseada em várias razões. Para começar, o 737 detém o recorde de pontualidade para jatos comerciais. Quanto à versatilidade, as três novas versões do 737 podem transportar de 100 a 170 passageiros.

A comonidade também é muito importante. Pilotos treinados para voar uma das versões dos modernos 737 podem voar todas as três versões, aumentando a produtividade. A mesma manutenção

e suprimento também diminui os custos.

Os Boeing 737 são silenciosos e não perturbam as comunidades próximas dos aeroportos.

E o mais importante de tudo é que os passageiros conhecem, gostam e têm confiança no 737.

BOEING

