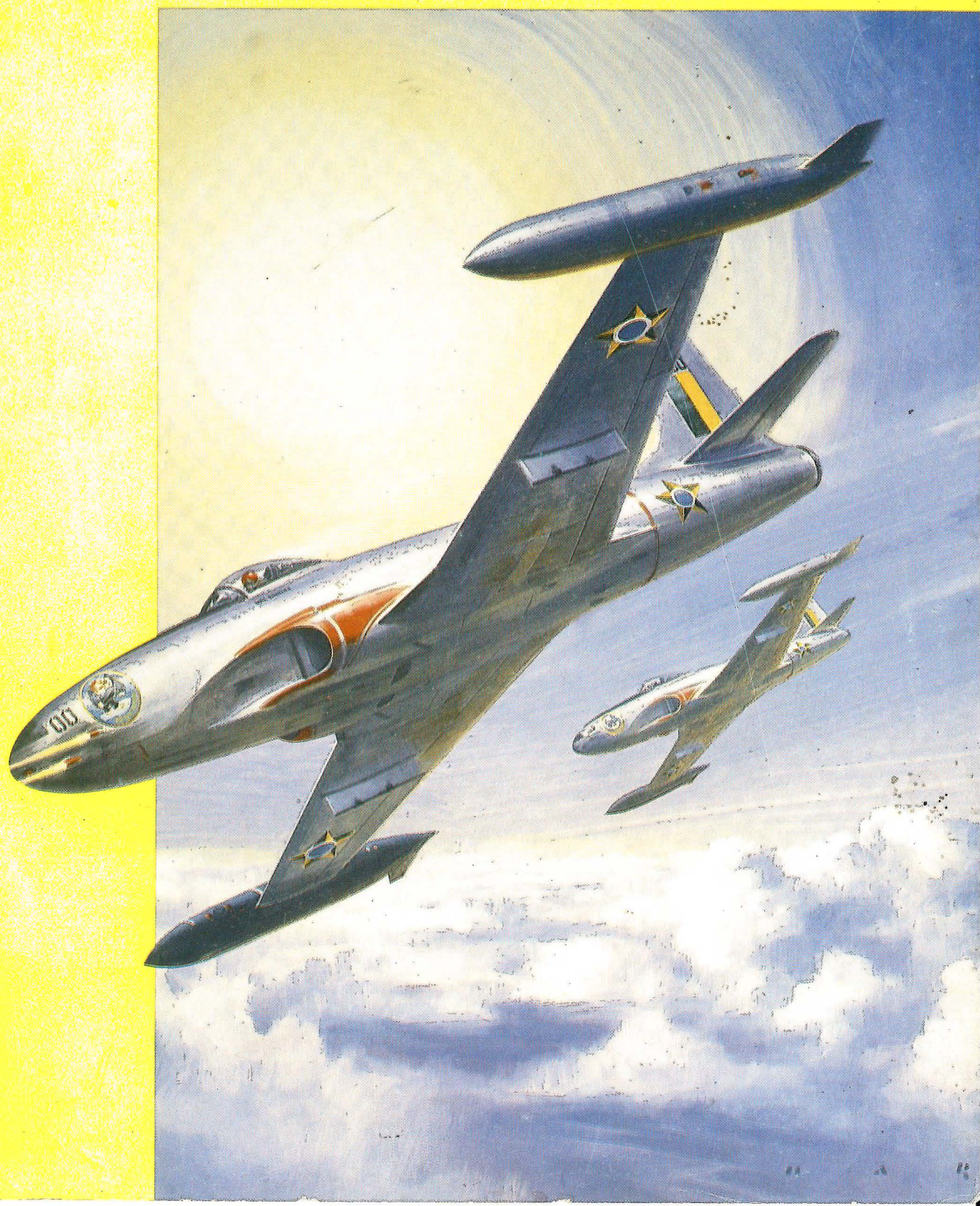


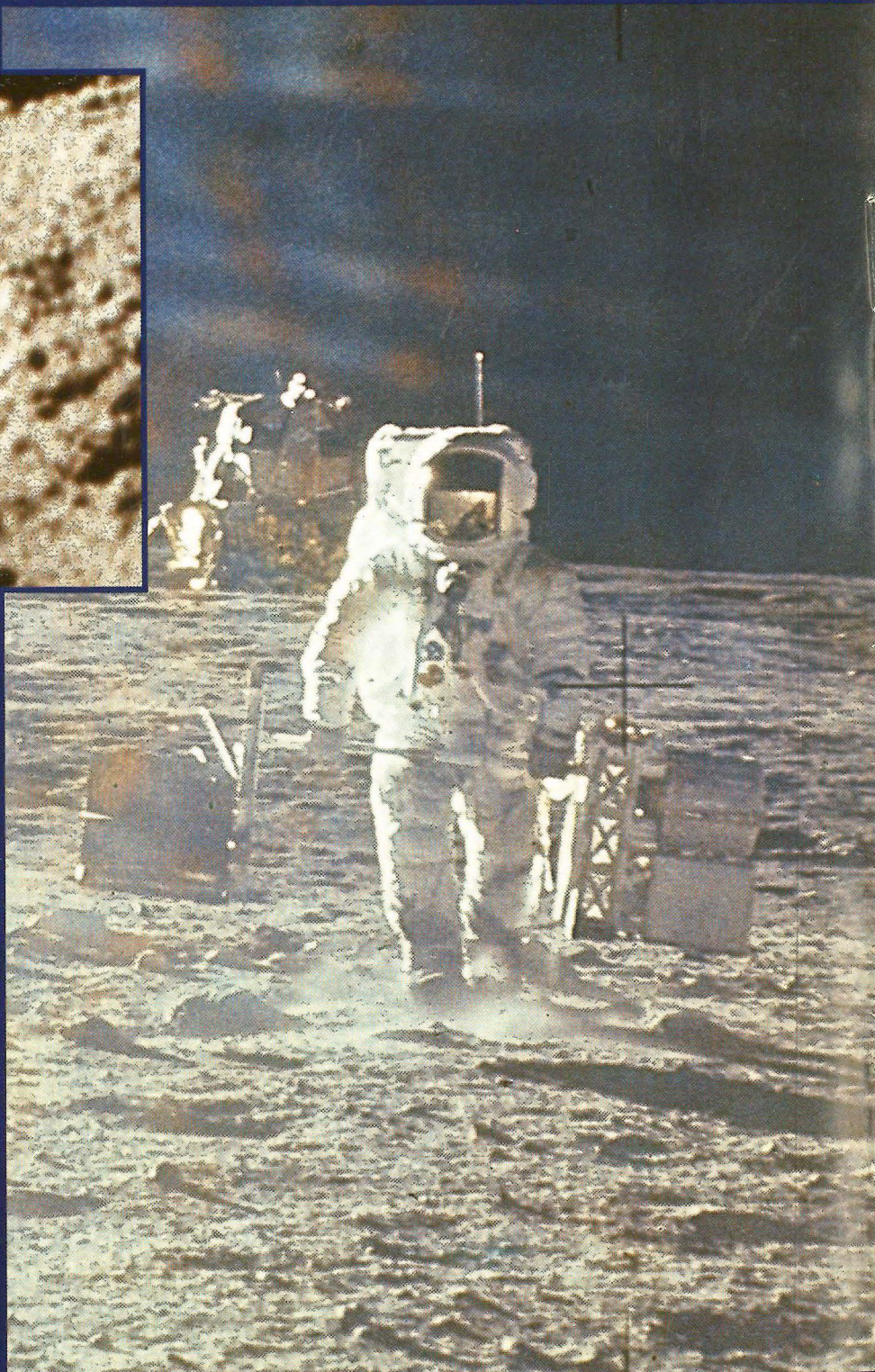
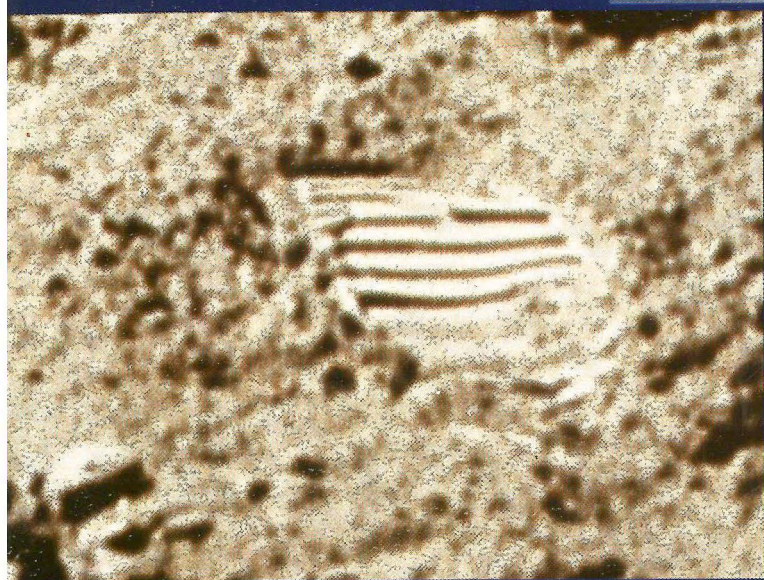
REVISTA

AERONÁUTICA

Nº 179 - 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

O ano de 1990 encontrou seu fim no alvorecer de um radiante verão. O país viveu grandes transformações, que carregaram em seu bojo as vontades e a participação de toda nossa gente, agora condutora das grandes mudanças.

Certamente nossos anseios não foram totalmente atendidos, e é esta significativa parcela de frustrações o nosso propósito e a nossa energia para seguirmos de encontro à nova década.

O homem de Aeronáutica sabe que, além da participação meramente opinativa, é preciso desprendimento de uma postura participativa, talento criativo, coragem de enfrentar novos desafios e, sobretudo, amor. São ingredientes fundamentais num processo evolutivo.

Envolvida por esta postura participativa é que a REVISTA AERONÁUTICA procurará fazer brotar de suas páginas o talento, a coragem e o amor de seus colaboradores, aos quais somos todos agradecidos. O profissional de aviação não crê em milagres que não se façam precedidos de intensa preparação no trabalho. Esse é o nosso plano de luta, pelo qual entendemos que o aperfeiçoamento é obra de esforço e disciplina. Além disso, sem que nos afeiçãoemos ao serviço, a própria luta estará condenada à estagnação.

Não é fácil concretizar o testemunho pessoal no serviço que desenvolvemos. Muitas vezes somos surpreendidos pelas adversidades e caímos no

desânimo. Temos nosso rol de problemas, cujos reflexos sentimos durante o ano que se vai. A travessamos dias de desafios, que exigem doses intensas de reflexão e serenidade. Entretanto, o trabalho traça-nos roteiro seguro. O caminho é laborioso e árduo, mas, perante situações difíceis, forçoso é que não adotemos a incerteza.

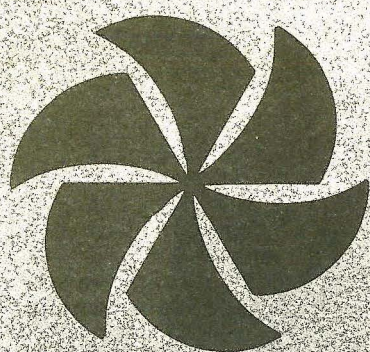
Enfrentemo-la com a consciência limpa.

Busquemos identificar um problema e acharemos inúmeros. É sempre fácil observar o mal. Mas nosso propósito é a descoberta e o cultivo das coisas boas. Não devemos gastar nossas energias tentando consertar os outros de qualquer modo. Reflitemos de início sobre o ritmo de nossa própria vida, nossos modos, atitudes e determinações.

A transformação começa por cada um de nós. No cômputo das mudanças que marcaram 1990, reforçamos a necessidade de compreensão e paciência. Com tranquilidade e esperança permeamos o caminho da vitória.

A REVISTA AERONÁUTICA não esteve sozinha. E, por isso, desejamos agradecer a você, caro leitor, que é nosso companheiro de caminhada. Sem a sua colaboração seria tudo sem propósito. Esperamos que, no ano novo que chega, possamos estreitar ainda mais os nossos laços.

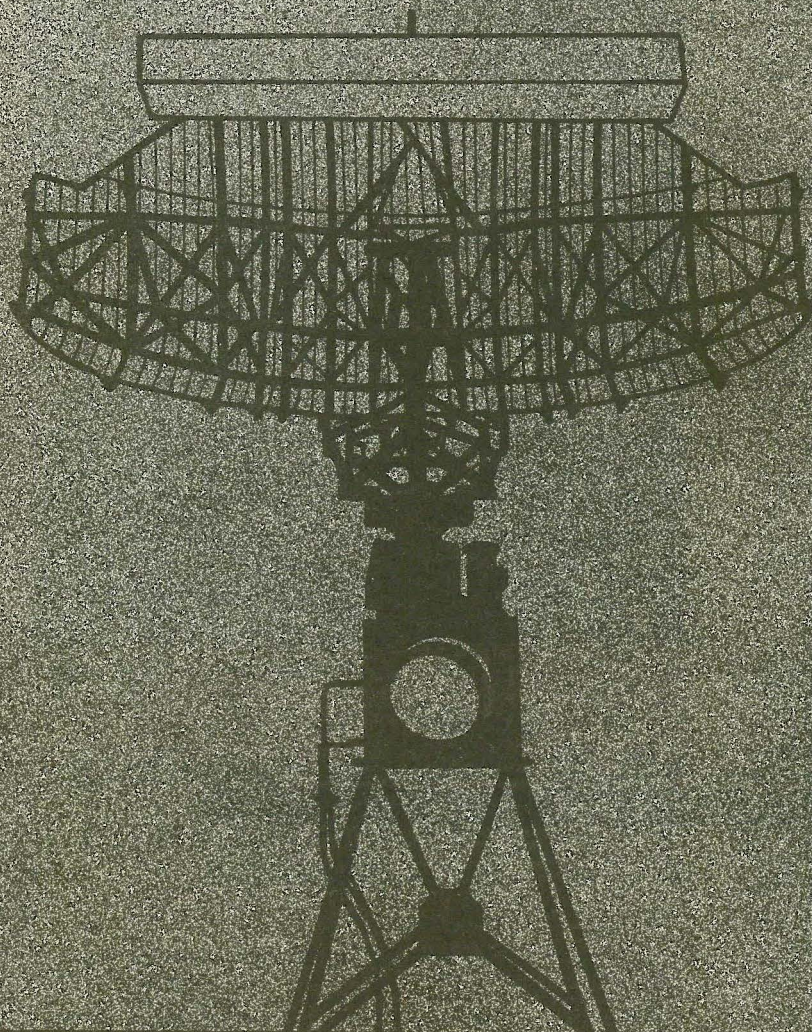
Feliz 1991!



aurea

ar condicionado

Instalação de sistema de Ar Condicionado,
Exaustão e Ventilação



SEGURANÇA NACIONAL É UMA QUESTÃO
DE CLIMA?

É! Para a AUREA tecnologia do clima é
segurança!

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

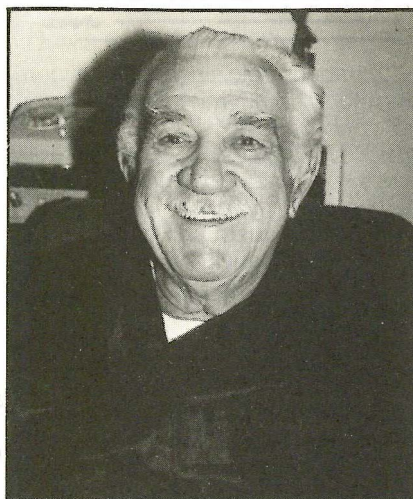
Aliás, não só o do CINDACTA: também o da
PETROBRAS, da EMBRATTEL, do BNB, da
TELERJ, do TEATRO AMAZONAS, do
TRIBUNAL DE CONTAS DE ALAGOAS
dos quatro cantos do país.

A AUREA VIVE EM CLIMA DE SEGURANÇA!

SUMÁRIO



F-80. Foto: Francisco Pereira



Márcio de Souza Melo



Museus do Rio

COLONAS

- 5 SAÚDE**
Ana Marengo
- 6 FÓRUM**
Mário César S. Moreira
- 7 TURISMO**
Cristina Dória Vieira
- 8 ARTE & HUMOR**
Max S. Barbosa
- 10 ESPORTE**
Sauler Barcelos
- 11 VÍDEO**
Antônio Queiroga
- 12 MÚSICA**
Carlos Eduardo Candelot

REPORTAGENS

- 28 MULHERES NA AVIAÇÃO**
Léa Cavaillé
- 38 CRIATIVIDADE É O QUE NÃO FALTA**
Valeska Favalessa
- 43 CRISE EXISTENCIAL DOS MILITARES BRASILEIROS**
Luiz Carlos B. Accioly

ESPECIAL

- 24 QUANDO JÁ TIVER LIDO, PASSE-O A OUTREM**
Billy Kipp
- 32 TEMPOS DE F-80**
Paulo José Pinto

SEÇÕES

- 1 PÁGINA UM**
- 4 CARTAS**
- 14 ACONTECE**
- 17 ENTREVISTA** - Márcio de Souza Melo
- 46 FATOS & GENTE**

**Órgão Oficial do Clube
de Aeronáutica**

**Diretor do Departamento
Técnico-Cultural**

Hermano Paes Vianna

Redação

Editor

Gilberto Pacheco Filho

Diretor Comercial

Mário César Soares Moreira

Redator-Chefe

Ana Cláudia Candelot

Redatores

Ana Marengo e Bengo Kazavubti

Arte e Diagramação

Joe/ma de Souza/ Barbosa

Colaboradores

Constância Dória Vieira, Antônio Oueiroga, Carlos

Eduardo Candelot, Vafeska Fava/essa, Max S.

Barbosa, S'imler Barcelos, Léa Cavêl/êro, wiz Carlos

B. Acciotv, Bi/Ui k1pp.e PaulôPinto

fotografia

Francisco Pereira

Ilustração

Max S. Barbosa

Chefe de Secretaria

Gilvânia de Almeida

Distribuição

Edson Octaviano de Souza

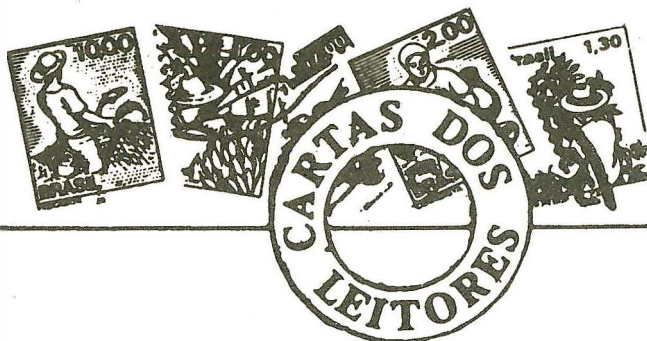
Assistente

Marcos treceer Vianna Barreto.

Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral da F/wista Aeronáutica Editora, com sede a Praça Mal. Anoroa, 15, CEP 20021, tel.27MJ212 Ir. 184e 1851, Rio de Janeiro, RJ. Número avulso na Redação: Cr\$ 300,00. Via Postal: Cr\$ 100,00. Para o exterior: US\$ 8,00. Assinatura: Bras11 - Gr\$ 1800,00; exterior - US\$ 40,00. Composição e impressão: Companhia Bras11eira de Artes Gráficas. Fotolito: Repraco/or. Nos artigos assinados, as opiniões expressas são da inleim responsabilidade dos autores, não significando, de forma alguma, posição assumida por esta Revista.

DifltORIA DO CW8tDÉ AERONÁUTICA

PreSIdente: ten brig ar RFI Humberto l1gnago Ftúza - t• Vice-presidente: majbtig ar Ruy Messias de Mendonça - 2ô VitryPresidente: maj brig int Carlos Alberto Martins Cavaleiro - D1retor da Chicaer. ce/ int RR Edmundo Pere1m Ferreira - Coordenador da Divisão de Ultrales: majbrig RR Lauro Nev M&nezes - Diretor Adm1n1strativo: cel il/ RR Colmar Campello Gqmarães - Diretor Social: ten ce/ mt RR José Pmlô Cabral - Diretor de Relações Públicas: cel inl RR Flávio José Martins - Oirt1/or Técnico-Cultural: brigar Hermano Paes Vianna - Diretor de Finanças: brig int RR 1yd10 Ramos Figueiredo - Diretor de Secrelária: cap adm RR Guttemberg Rodrigues Pereira - Oiretorda Coopcar: cel int Martim Fernandes Martins - Diretor Judd1co: cel int RR Antônio Carlos Rodrigues Sr,rra de CasttO - Diretor Beneficente: cel int João l.:vangelista Fon tes - Direior de Patrimômio: cel eng RRAnízio Cerrutti - Diretor de Facilidades: maj av RR Ivan de lanteuil - Diretor Desportivo: ten ce/ illt WanderfeyAlves Santos.



"Acabo de ler com imensa satisfação o n.º 177 da Revista Aeronáutica, cujos artigos estavam um primor. Parabéns. Apreciei sobremaneira o artigo de Samtho Le Brow intitulado "Ponta do Galeão", pelas reminiscências que trouxe daquela Base, onde servi nos anos 60.

Gostaria de acrescentar que o hidroavião Sikorsky S-42 NC-822M foi recebido pela Pan American em Miami em agosto de 1934. O batismo doméstico "Brazilian Clipper" ocorreu no Galeão a 22 desse mesmo mês e ano, por ocasião do seu regresso da viagem inaugural à América do Sul (Buenos Aires). As fotos publicadas são desse evento e contam, portanto, cerca de 56 anos. Cordiais saudações".

(Gustavo Wetsch - Parnamirim, RN)

Estamos muito agradecidos pelos ejogios, Gustavo, e também pelas inf017IUlões. E muito bom saber quepoderrws contar com.amigos como você. Felicidades.

"Envio esta carta no intuito de esclarecer que a foto publicada na seção Fatos e Gente, página 47, da edição n.º 177 desta Revista, intitulada "Apresentação da Esquadilha da Fumaça" não é de nossa Esquadilha. A aeronave que aparece na foto não é o T-27 Tucano, que equipa nossa Esquadilha desde 1983, assim como o tipo de formatura e manobra apresentadas não são por nós utilizadas.

Realmente realizamos nossa demonstração aérea e agradecemos a atenção des\$3 Revista em citar-nos em seu artigo sobre tão importante evento aeronáutico. Na oportunidade, apresento meus protestos de elevada estima e especial consideração".

(Antônio José Mendonça de Toledo Lobato - Relações Públicas do EDA)

Muito obngado pela atenção e boa vontade, Antônio. Estarrws abertos à sua colabor1fão no quefor possível. Um g,ande abraço.

"Parabéns à Revista Aeronáutica pela excelente reportagem "O fascinante mundo dos colecionadores", publicado na edição n.º 178. De uma forma leve e ber.n-humorada, a matéria contribui para a divulgação do antigo mobilismo, que, para nós, colecionadores, além de um grande prazer, é também uma importante maneira de preservar a história de nosso país. Estamos satisfeitos e colocamo-nos ao dispor desta publicação".

(Ony Coutinho - diretor social do Veteran Car Club do Brasil, RJ)

A g,radecemos as pal.avras de estima e aproveitamos pam retribuir o sentimento de cooper1fão, O.n,y. Muito obngado efelicidades.

"Parabéns pelo sincero e inteligente artigo "Carreirismo x Profissionalismo", publicado no n.º 177 desta excelente Revista. Seus conceitos são aplicáveis em qualquer profissão".

(Henrique Augusto C. Santos - Rio de Janeiro, RJ)

"Excelente e oportuno o artigo "Carreirismo x Profissionalismo", publicado no n.º 177 desta qualificada Revista. É preciso coragem de verdade para que a vida se reajuste com justiça".

(Myron Campello - Natal, RN)

"Atraente, agradável, histórico, colorido e inteligente o artigo "Aviação que eu conheci", de autoria do nosso ex-ministro Araújo e publicado no n.º 178 dessa deliciosa Revista. Obrigado, brigadeiro Araújo, por estar sempre a nos transmitir algo de útil e simples. Parabéns!"

(Murillo Santos - Rio de Janeiro - RJ)

SIM AO SOL

Estamos na estação do sol e do calor. É hora de aproveitar o verão e ficar de olho na saúde. Alimentação equilibrada, bronzamento na medida certa e prática de esportes são formas de manter o corpo saudável e bonito.

Aquele bronzeado tão desejado depende de cuidados especiais. O melhor é aproveitar o lado saudável do sol e evitar os seus efeitos nocivos sobre a pele. A resistência à exposição dos raios solares varia em cada pessoa. Desse modo, a escolha do fator de proteção de um filtro solar dependerá do tipo de pele e de sua capacidade de pigmentação, além, é claro, do horário do banho de sol. Por isso, não esqueça de que peles mais claras exigem índices de proteção superiores a 15. Para aqueles que suportam bem a exposição solar, o ideal é o índice entre 15 e 8, e, para os morenos de pele resistente, o fator de proteção pode ser o 4.

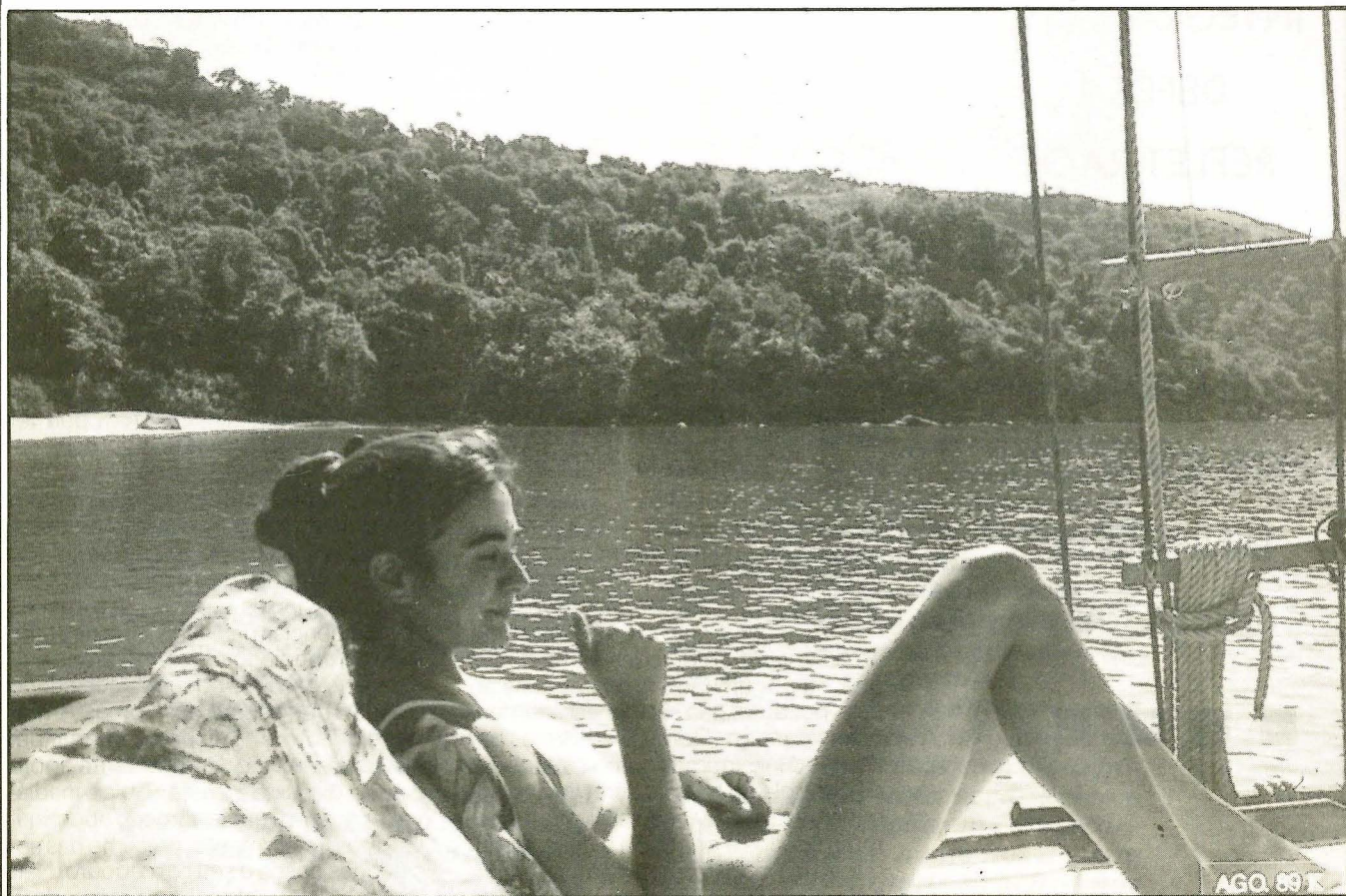
Depois da exposição ao sol, nada

melhor do que um bom banho frio, que tonifica a pele e estimula a circulação. Hidrate-se várias vezes ao dia com um creme ou loção, e dê atenção especial às áreas de maior exposição, como nariz, ombros, rosto e coxas. E cuidado: se você estiver descascando, fuja do sol, a fim de não prejudicar ainda mais o estado da pele.

No verão, os hábitos alimentares são mais saudáveis. É tempo de comer pratos leves e beber muito líquido. Para entrar (e continuar) em forma, é necessário adotar uma alimentação equilibrada, à base de cereais, legumes, verduras e frutas, que contêm alto valor nutritivo. Varie o seu cardápio com criações naturais e sobremesas geladas. Quanto aos sucos de frutas, é recomendável consumi-los logo após seu preparo, para que não haja perda das vitaminas.

As roupas estão mais curtas na época do calor, o que faz realçar o físico e a vontade de estar em boa forma. O melhor modo para conseguir um corpo mais leve e saudável é praticar atividades ao ar livre. Esportes como a natação, o vôlei, a caminhada e o ciclismo são bastante indicados, pois são exercícios aeróbicos que queimam calorias e fortalecem a musculatura. Mas, antes de se decidir por qualquer esporte, é recomendável fazer exames que determinem a sua capacidade cardiovascular. Não entre na onda dos atletas-de-fim-de-semana.

Faça do verão um aliado seu. Cuide da alimentação e do corpo, mas não se esqueça da mente. Lembre-se de que, para aproveitar cada momento dessa época de sol e alegria, é preciso estar em paz consigo mesmo, antes de tudo. Para que você possa guardar boas lembranças durante o verão do próximo ano.



OUVIDOS DE MERCADOR

● ● ● ●

**SEGURAMENTE,
GASTOS
MILITARES,
DESVINCULADOS
DE UMA POLÍTICA
INTEGRADA DE
DEFESA ,
REFLETIRÃO
SOBRETUDO
NUM
ENORME
DESPERDÍCIO DOS
DINHEIROS
PÚBLICOS.**

● ● ● ●

A problemática que envolve a fixação dos orçamentos de defesa não é, absolutamente, uma primazia brasileira. Seguramente, é um problema sempre presente nas mesas de trabalho de todos os governantes, chegando adiscussão até aos jornais e conseqüentemente ao domínio do público em geral, na medida em que as sociedades se tornam mais participativas.

Em tese, é sempre o mesmo problema que se apresenta aos governantes - qual a fração da receita governamental que deva, possa ou seja necessária comprometer com gastos militares? E ainda, em detrimento de quê? Porém, a forma com que este problema é percebido - por governantes e **governados** - varia muito, em função de um elenco de variáveis que vão desde a cultura nacional até fatores da conjuntura atual (que até por proximidade tendem a influenciarmuito). Exemplificando, temos que é fácil aprovar verbas de defesa quando a nação se encontra em estado de beligerância, de fato ou mesmo latente.

Num país como o Brasil, de índole, cultura e tradição pacifista, fica difícil justificar-se gastos militares - sobretudo se a análise destas necessidades for superficial - , não considerar adimensão temporal do problema e, por último, os gastos militares serem comparados a outras necessidades sociais, tão claras e evidentes no nosso cotidiano. A fome, a miséria, a desassistência nos chocam e sensibilizam de pronto!

Ao analisar-se, em tese, os gastos dos Ministérios Militares no Brasil, tem-se que considerar alguns tópicos fundamentais.

O primeiro deles é: - O que é realmente gasto militar? Os nossos Ministérios Militares - principalmente o da Aeronáutica - vieram, por razões várias, através dos anos, amalhando uma série de atribuições e atividades que, se por um lado fundamentais ao país, por outro não são necessariamente atividades militares. Dentre elas podemos citar algumas como os serviços de controle do tráfego aéreo civil, a administração da aviação civil, alguns setores ligados à pesquisa e desenvolvimento e à indústria aeronáutica, e também a gestão do sistema de infra-es-

trutura aeroportuária. Seguramente, todas essas responsabilidades incidem no perfildo orçamento do Ministério da Aeronáutica, mas não trazem benefícios diretos para a Força Aérea Brasileira - o dito "braco armado do Ministério". Daí talvez u'ma das explicações para seu atual estado de inadequação operacional.

O segundo tópico, não menos importante, é que os orçamentos militares deveriam estar vinculados a uma **política integrada de defesa**. Qual é ela em nosso país? Quem a concebe? A sociedade como um todo, através de seus representantes, dela participa? Seguramente gastos militares desvinculados de uma política integrada de defesa refletirão, sobretudo, num enorme desperdício dos dinheiros públicos.

Um terceiro ponto seria a afirmação dos "pacifistas profissionais" deste país: - Para que Forças Armadas? Somos um país sem ameaças! - Para esses, talvez seja importante uma revisão ao passado, uma sintonia com o presente e um olhar sério para o futuro. Já tivemos no passado que impor a vontade nacional pela força. Nos dias de hoje, as notícias que nos chegam do Oriente mostram, com clareza, um forte aparato militar sustentando uma pendência de cunho eminentemente econômico. E, finalmente, se o Brasil aspira a uma posição no Primeiro Mundo, aquele almejado éden onde as crianças não morrem de disenteria, sabem ler, comem toneladas de iogurte e não andam descalças, tem que ter músculos que sustentem a vontade nacional - até pela força, se preciso for.

Sobre o assunto, há ainda muito o que discutir. Não no plano imediato de reivindicações por melhores soldos ou equipamentos mais modernos e sofisticados. Esses aspectos são apenas conseqüências palpáveis, que nos atingem no cotidiano. São problemas que estarão resolvidos quando a sociedade disser o que espera das Forças Armadas e quanto está disposta a pagar pelos seus serviços. O importante agora é que a discussão exista - ela é inadiável. A guerra é um fenômeno abominável, mas, infelizmente, presente nas sociedades desde o seu nascedouro. Não façamos, pois, **ouvidos de mercador!**

AVENTURA NO DESERTO CHILENO

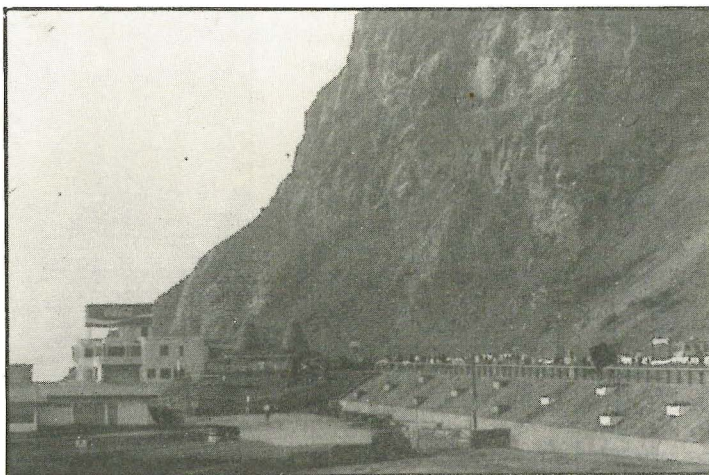
O imenso deserto do Chile é um convite para quem ainda duvida do poder da natureza. Infinitos campos de areia e íngremes paredões criam o cenário e emolduram inesperadas paisagens de lagos, vulcões, pequenos rios, povoados e, ainda, as do Parque Nacional de Lauca, onde lhamas e vicunhas passeiam soltas pelos campos áridos.

O povo chileno costuma dizer que o país nasce no deserto. Situado no extremo norte, na Província de Parinacota (1ª região do Chile), o deserto de Atacama se alastra pelos vizinhos Peru e Bolívia e se estende até a região de Antofagasta, também desértica.

A viagem começa em Arica, a capital litorânea da 1ª região. O trem Ari-

estômago e a falta de ar que podem acometer os visitantes que saem do nível do mar.

Paredões íngremes: visões cinematográficas.



Ao lado: vicunha no deserto. Abaixo: conjunto musical da região.

Embora não tenha uma infraestrutura turística, a cidade de Putre é o ponto de apoio da viagem. É o único local que possui hotel e restaurante na região. Os grupos organizados por agências turísticas de Arica contam com apoio de conduções especiais para visitar as principais atrações: o Parque Nacional de Lauca, a Reserva Nacional das Vicunhas (espécie de lhama ameaçada de extinção), o Lago Chungara (considerado o mais alto do mundo - 5.250 metros) e o Monumento Natural Salar de Sarire (uma salina a 4.200 metros de altura). São obras da natureza que deixam qualquer um impressionado.

ca-La Paz leva o turista por toda Parinacota. Uma agradável mistura de arqueologia, música, artesanato e visões cinematográficas é o que os visitantes vão encontrar por este caminho, nos pequenos vilarejos de Molinos, Socorroma, Coronel Alcerreca e Putre, a capital da Província.

Para isso é preciso, antes de mais nada, um espírito aventureiro, que faça enfrentar as barreiras impostas pela própria natureza. Conforme o trem vai seguindo para o interior do país e se aproximando do cinturão geopolítico da Cordilheira dos Andes, a altitude vai aumentando até chegar aos 6 mil metros. Se isto vale como mais um atrativo, é bom estar prevenido para não sofrer os efeitos da "puna" - o mal-estar provocado pela altura.

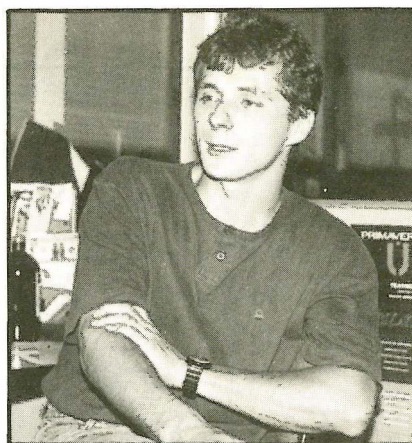
Um medicamento vasodilatador e algumas folhas de coca para mascar são os métodos usados pelos habitantes locais para evitar a dor de cabeça, de



FÁBRICA DE TALENTOS

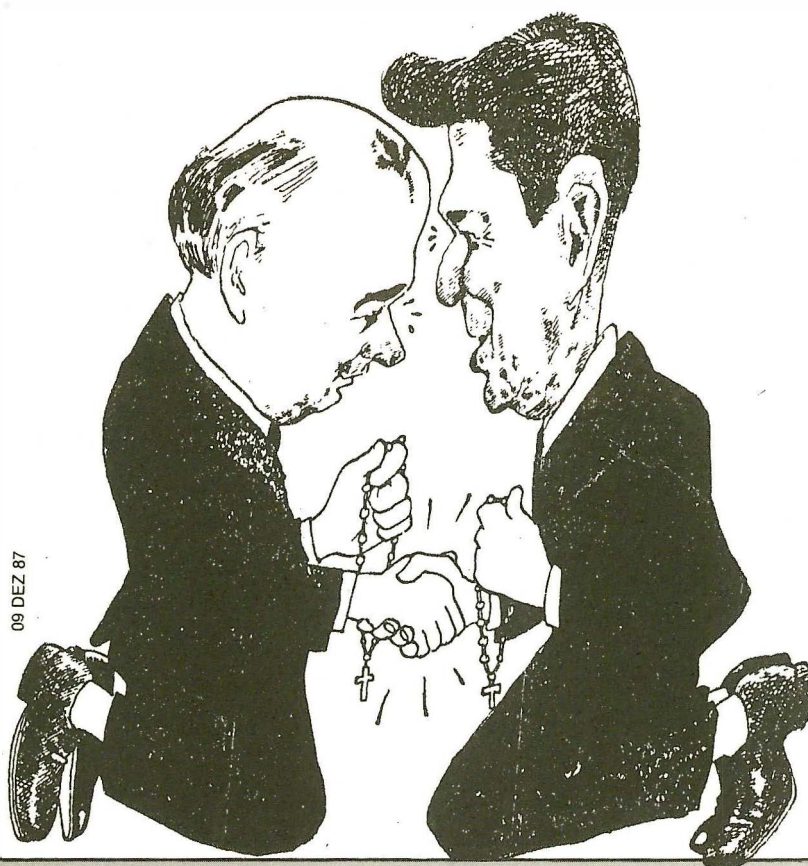
Sua primeira charge política mostrava o ex-Presidente Tancredo Neves dominando o mundo no peito como se fosse um jogador de futebol. Desde então, o caricaturista Ique não saiu mais da página "10" do Jornal do Brasil. Ele conseguiu conquistar a cadeira que Chico Caruso e Ziraldo ocuparam por muito tempo. Recentemente, foi convidado para expor seus trabalhos na França, junto aos melhores artistas do mundo, provando que o Brasil ainda é uma enorme fábrica de talentos.

Hoje, Ique "bateu com a cabeça no teto", como ele mesmo diz. Chegou ao topo de sua carreira no país. Mas o início não foi fácil. Natural de Mato Grosso, apontou seu lápis e veio para o Rio de Janeiro. Como todo rapaz do interior que sonha com o sucesso na cidade grande, esbarrou nas dificuldades do campo restrito da caricatura. Por

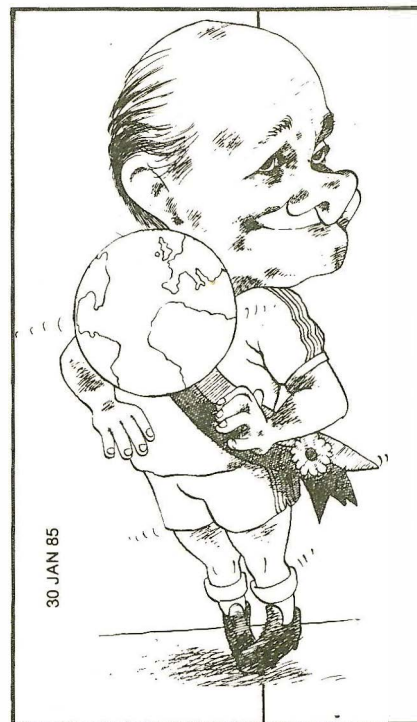


Z. Roberto

sorte, encontrou as pessoas certas nos momentos certos. E assim começou a fazer cenário para o programa "Ostracados" e para o filme "Atrapalhando a Suete".



09 DEZ 87



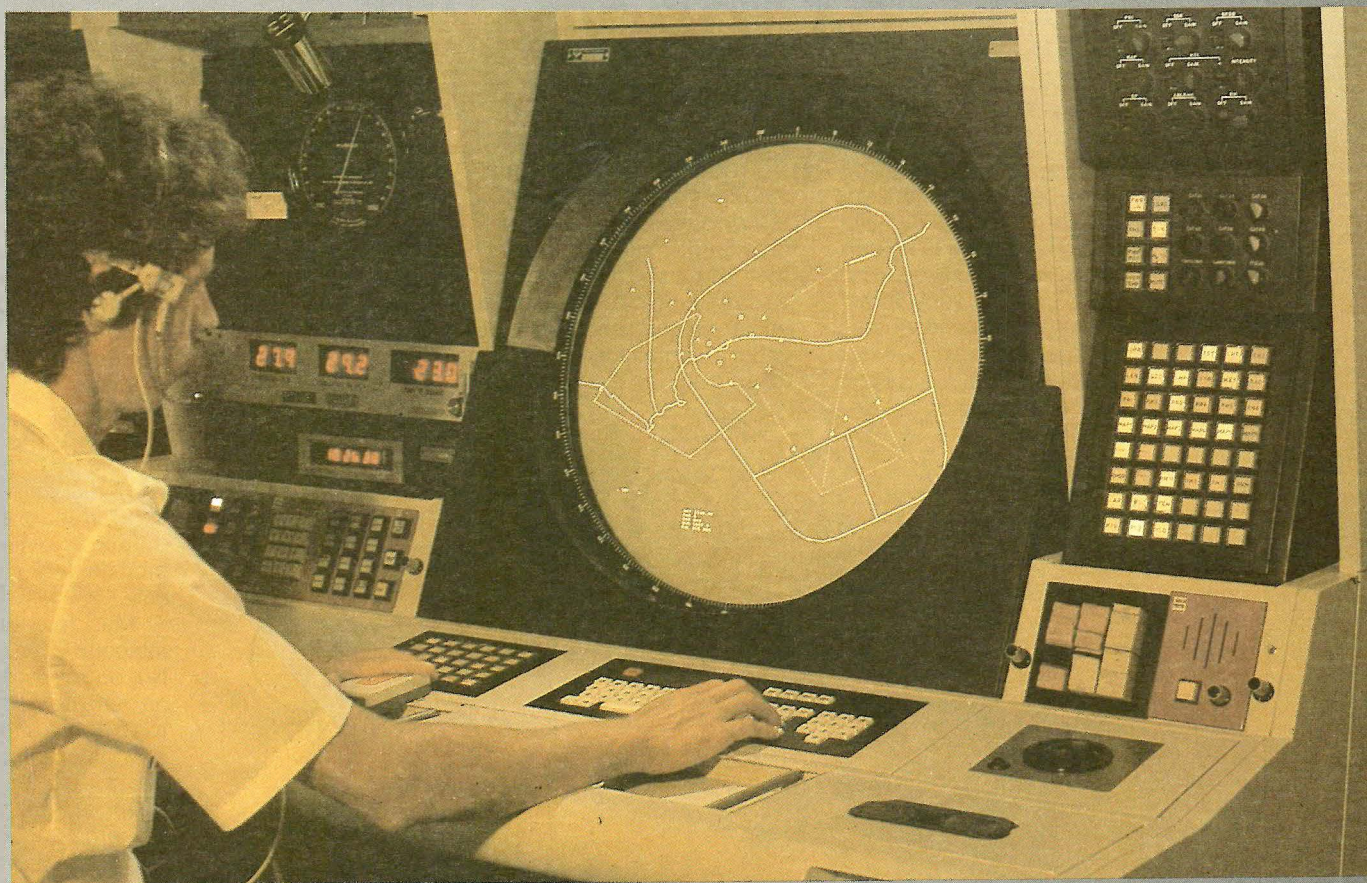
Foi no meio dessa turma bem-humorada que Ique conheceu o caricaturista Sávio, com quem aprendeu tudo sobre cor e técnicas para o aprimoramento de seu traco. E lá foi o artista tentar a sorte no Já, levando consigo a vontade de vencer.

"Comecei a trabalhar na editoria de esportes, que é praticamente onde começam os jovens artistas. Lá permaneci durante dois anos, aguardando uma oportunidade para mostrar o meu potencial", afirma.

Chamado para cobrir as férias dos chargistas Lan e Michel, Ique ocupou o lugar de destaque que só os grandes chargistas tiveram. Sua primeira charge política — aquela de Tancredo Neves — foi um sucesso. Mas o caricaturista encontrou algumas barreiras. A própria chefia do jornal mostrava-se circunspecta em relação a seu trabalho, pois não desejava que um jovem ocupasse lugar de destaque e muita responsabilidade. E foi Marcos Sá Correia, jovem editor, que lhe deu total apoio. Ique não o decepcionou. Hoje, é uma das figuras mais populares do jornal.

"No Brasil alcancei os meus objetivos. Espero que, lá fora, existam outras oportunidades para mim", diz. Talento, pelo menos, ele tem de sobra. •

TASA, a segurança que não sai do ar



A segurança do voo é o principal produto da TASA, uma empresa que representa o componente civil do Sistema de Proteção ao Voo do Ministério da Aeronáutica.

Presente em todo o território nacional, a TASA executa serviços de controle de Tráfego Aéreo, de Informação de Voo e de Alerta, de Meteorologia e de Telecomunicações Aeronáuticas, complementando o trabalho da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo.

A experiência é nossa. A segurança é de Quem voa.



TASA

TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

Ponta do Galeão - Ilha do Governador - Tel.: 383-7013'
Cx. P. 3112 - End. Telegráfico - TASARIO - TLX. 10211
23372 e 30679 - CEP. 21941 - Rio de Janeiro - Brasil

NO GRITO DA TORCIDA

Quando começou o ano de 1990, o coração do torcedor brasileiro vestiu-se de verde e amarelo e, até a copa da Itália, todos tinham a emoção e a fé na conquista do Tetra. Foi assim acesa mais uma chama no coração do povo brasileiro. Todos se olhavam nas esquinas, nos botequins e nas ruas da cidade. Havia nos olhos de cada um o reflexo da chama que, ardente, agitava o coração, com uma pal-pitação cadenciada no ritmo e na ginga do futebol arte. Cada um, um técnico. Um escalava e dizia por onde atacar ou como se deveria estar plantada a defesa contra os adversários, outro, quem deveria dirigir a seleção.

Lamentável é que todas as expectativas se esbarraram na incompetência do nosso escrete, por não mostrar ao mundo o glorioso e belo futebol que todos aprenderam a admirar e respeitar.

Chegou o grande dia. A seleção chegou à Itália para jogar, e jogou, mas quem se destacou foi a equipe de Camarões, com o toque e a magia que souberam copiar, e bem, do nosso saudoso futebol. Mais uma amarga aventura no coração do torcedor brasileiro, que já ultrapassa duas décadas, sem que se melhore o nível das atuações — uma pena.

Sofredor, o torcedor abandona os estádios, os nossos campeonatos, torneios e competições de futebol, tornando-se todos deficitários. Para se ter uma idéia exata vemos que, por exemplo, a média de público do Campeonato Estadual desse ano aqui no Rio foi um pouco acima de seis mil, a mais baixa da his-

tória do Maracanã. A do atual Campeonato Brasileiro também foi decepcionante, com cerca de dez mil, promovendo uma renda insuficiente para as despesas dos clubes. O diretor administrativo da CBF, Sérgio Bandeira, declarou que apóia qualquer medida que motive o torcedor a comparecer aos estádios, referindo-se a alguns planos que existem no

valores do Falcão, homenagearem aquele que foi eleito o atleta do século, nos seus cinquenta anos de vida, de glórias e vitórias. Para o torcedor brasileiro tudo é luz quando uma equipe vestida de verde e amarelo entra em campo. O mundo pára e descobre o quanto é espetacular a garra de um cinquentão que, ao longo de sua vida, mostrou a ver-

dade de um atleta do futebol. Um artista que na história do futebol elevou à realeza seu maior astro, dando ao Brasil o título invejável de capital da bola. Parabéns, Pelé.

Mas se choramos o futebol, o vôlei, o basquete e outros mais, temos na garra de nossos pilotos o ponto alto de nossas comemorações. No ano que começou cheio de esperanças e um nó na garganta, por um título que acreditávamos pudesse ter sido do nosso Senna. Quem não se lembra da corrida do Japão de 1989, quando o francesinho Prost mandou o Senna1 para a grama e garantiu a conquista do campeonato. Este ano tudo foi igual ao ano passado, só que os finalmentes ficaram favoráveis ao piloto brasileiro, que com, garra, muita dedicação,

...: maestria, velocidade e

um pouquinho de malandragem, garantiu o bicampeonato da Fórmula 1, e, para o Brasil, o sétimo título mundial — dois do Fittipaldi, três do Piquete dois do Senna. Acrescentar a essa galeria de títulos a de campeão de Fórmula Indy é um orgulho para todos nós, conquistado por Emerson Fittipaldi no ano de 89, que em 90 ficou com o brilhante 5º lugar. •



ar para criação de incentivos, tipo raspadinha, que oferecerá prêmios e carros aos torcedores. A que ponto chegamos!

Mas não é só de tristezas que os torcedores brasileiros vivem. O Brasil voltou a ser notado novamente ao ver seu maior jogador em campo, também na Itália, para, lado a lado com os jovens

REVOLUÇÃO PELA IMAGEM



Vídeo; mais vídeo. Antes de irmos para as superficialidades do mercado, vamos olhar um pouco mais fundo dentro desse espelho. Como já tínhamos começado nas laudas do mês passado, o Vídeo é a última mídia colocada à disposição pela tecnologia moderna.

O Vídeo é filho direto da televisão. Tudo começou quando ainda não era possível gravar imagens para depois montá-las, editá-las. Era a época da TV ao vivo, de que alguns pais ainda se lembram. Foi a Sony que na década de 60 desenvolveu a tecnologia de se gravarem fita magnética imagens. A partir daí, a TV deu um salto só comparável ao que daria mais tarde com a utilização dos satélites. Foi sua maioridade. Éronologia: o gravador de vídeo possibilitou a edição, fragmentação, a difusão e reprodução do software televisivo; o satélite colocou o mundo como limite para essa difusão: o mundo passou a ser "um só". Hoje podemos ver dentro de nossas casas o que acontece no outro lado do mundo, ao vivo.

A tecnologia não tem pernas curtas; pelo contrário, dá passos que colocam na obsolescência aquilo que ontem era novo. Assim foi também no Vídeo e Televisão. O gravador de vídeo saiu, nos anos 70, das emissoras de TV para as salas-de-estar. Ganhou um nome: VHS, ou, para quem preferir, Video Home Sistem - sistema doméstico de vídeo. O início dos 80 trouxe nova revolução: agora, além de gravarmos as imagens da televisão e reproduzirmos quando e quanto quisermos, podemos produzir as nossas próprias imagens.

O instrumento: a câmera de vídeo, que virou o fetiche preferido dos caçadores de imagens, antes limitados pela fotografia.

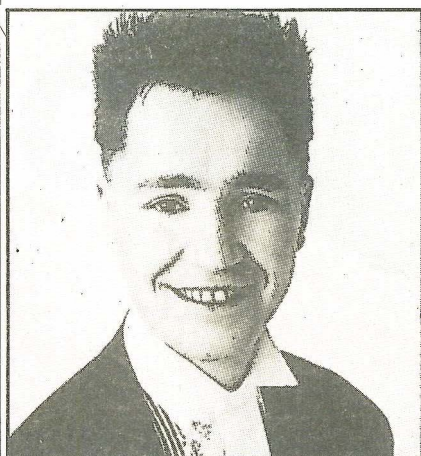
A câmeras de vídeo passaram a ser, nos últimos cinco anos, o principal produto dentro do mercado de vídeo-televisão. Antes eram simples câmeras que precisavam de um gravador acoplado para registrar em fita; hoje são as duas coisas: camcorders, câmera e gravador em uma única peça. Tamanho: a Sony lançou ano passado uma não maior que um passaporte japonês. Peso: não chega a um quilo. Diversos tipos, diversos modelos, uma finalidade: fazer uma revolução pela imagem. Isso ainda não é bem percebido. Mas vai um exemplo: o prefeito de Washington, Marion Barry, foi preso e acusado de posse e consumo de cocaína. Prova apresentada pelo FBI: um vídeo em que Barry aparece fumando crack num quarto de hotel. Isso depois da Justiça americana passar a aceitar imagens em vídeo como prova em seus julgamentos. Volto com o assunto na próxima lua cheia.

A t e s tarde do que hunca, mas vai a nota. Essa página deixou de registrar o aparecimento da primeira sala es-

pecializada de vídeo do Rio. Magnetoscópio é o nome. Idade: cinco meses; endereço: Shopping Center de Copacabana. A sala, além de ter uma programação anos-luz distante das outras opções, vem-se transformando num pólo difusor da arte em vídeo. Exemplo: Book of Days, de Meredith Monk, foi programado para setembro/outubro na sala. O Magnetoscópio foi o local de inscrição para o Festival Internacional Fotóptica de Vídeo no Rio, além do seu dono, o videomaker Marcelo Dantas, ser jurado da competição.

Novos lançamentos em vídeo. Para os nostálgicos e apreciadores de clássicos, saiu pela Vídeo Arte do Brasil Dr. Jivago, de David Lean. Com Omar Sharif e Julie Christie, o filme é a adaptação para o cinema do famoso romance de Boris Pasternak, contando a história de Yuri Jivago, que, perdendo a mãe muito cedo, torna-se médico e vive os acontecimentos da Revolução de 1917 e da era stalinista na União Soviética. Para os modernos, saiu pela Transvídeo Afogando em Números de Peter Greenaway, filme de 88 que tem uma narrativa lúdica em cima de números. Muito interessante para quem gosta do estilo autoral que o diretor inglês imprime em seus filmes, além da bela fotografia, marca de seus trabalhos.e

ESTAÇÕES EM ALTA



• Nigel Kennedy, o violinista inglês que já tocou com Kate Bush e Paul McCartney, mostra, com sua interpretação das Quatro Estações de Vivaldi, que polêmica é com ele mesmo. Sua interpretação peculiar, aliada à sua postura de **popstar** e seu visual **punk**, tem conseguido dividir a crítica e, ao mesmo tempo, conquistar um público que, com certeza, não estava nem aí para a música erudita.

novos ingleses

Três discos básicos para quem quiser compreender o que se tem feito de interessante na terra de Margaret Thatcher acabam de sair por aqui: **Ninety**, do 808 State, representa achada **ambient house**, usando e abusando da tecnologia eletrônica com ausência quase total de vocais, criando "climas" etéreos e futuristas, à semelhança do **rock** progressivo dos anos 60; **Hallelujah**, do Happy Mondays, também traz a influência da **house music** só que dessa vez aliada a referências do psicodelismo **flower power** dos anos 60; por último, os Stones Roses, que lançam LP homônimo, trazendo esse mesmo psicodelismo de uma forma reciclada, em função de uma releitura mais ou menos ingênua - nem por isso menos deliciosa - de ícones como Jimmy Hendrix e Simon & Garfunkel. Interessante notar que essas bandas têm em comum sua cidade de

origem, Manchester, a qual tem sido apontada como o novo centro musical inglês.

há tempos

O Legião Urbana "fechou" o 1º ciclo das estações. Seu mais recente LP "As Quatro Estações" completou na primavera um ano de execuções ininterruptas nas rádios de todo o país.

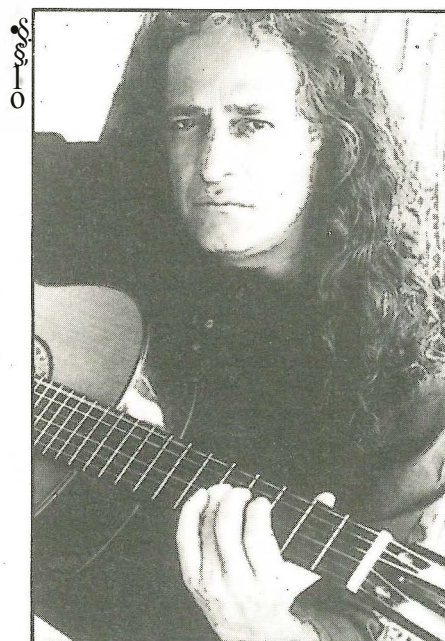
O sucesso de "As Quatro Estações" começou duas semanas após o lançamento do disco e, desde então, foram mais de 700 mil cópias vendidas, o que lhes valeu o disco duplo de platina!

O Legião Urbana aparece na "Faixa Quente" (Uoma/do Brasil) como um dos grupos mais executados e entre os discos mais vendidos há 11 meses (fonte: Nopen). O mesmo acontece na "Parada da Semana" (Folha de São Paulo), onde a banda está entre os discos mais vendidos desde dezembro/89 (fonte: Data Folha).

Este "estouro" de execuções começou com a faixa **Há Tempos**. De lá para cá, seguiram **Quando o Sol Bater na Janela do Seu Quarto**, **Pais & Filhos**, **Monte Castelo**, **Meninos e Meninas** (incluída na trilha sonora da novela Rainha da Sucata) e **Se Fiquei Esperando Meu Amo** ♦ **Passar** o mais recente hit.

cidadão alceu

• Já o internacional Alceu Valença assume de vez sua condição decidida do mundo com o LP **Andar, andar**, mostrando novamente mistura de sonoridades brasileiras com ritmos estrangeiros com a habitual eficiência.



**A·Livraria
que vai
até você**

**Diretamente
no INCAER
Praça Mal.
Âncora,
15-A'
Centro - RJ,
ou pelo
Tel: 533-0295
das 13 às 18h.**

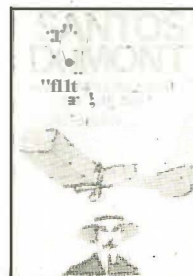
Remessas também por reembolso postal

Preços sujeitos a alteração

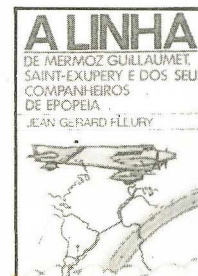
CLUBE DO LIVRO



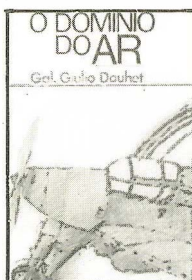
Aluizio Napoleão
SANLIDS DUMONT
E A CONQUISTA
DO AR
495 págs. - Cód.: 3001
Cr\$ 300,00



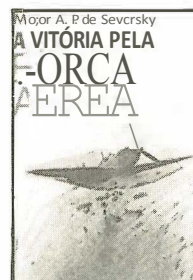
SANLIDS DUMONT
ANO THE CONQUEST
OF THE AIR
556 págs. - Cód.: 3003
Cr\$ 300,00



A LINHA
DE MERMOZ GUILLAUMET,
SAINT-EXUPERY E DOS SEUS
COMPANHEIROS
DE EPOPEIA
JEAN GERARD FLEURY
Gift
312 págs. - Cód.: 3005
Cr\$ 330,00



**O DOMINIO
DO AR**
Gal. Giulio Douhet
286 págs. - Cód.: 3006
Cr\$ 330,00



**A VITÓRIA PELA
FORÇA AÉREA**
A. P. de Seversky
306 págs. - Cód.: 3007
Cr\$ 330,00



**MURILLO SANTOS
EVOLUÇÃO DO
PODER AÉREO**
179 págs. - Cód.: 3010
Cr\$ 300,00



**Rui Moreira Lima
SENTA A PUA!**
465 págs. - Cód.: 3011
Cr\$ 780,00



**Fernando Hippolyto
da Costa
SANTOS-DUMONT -
HISTÓRIA E
ICONOGRAFIA**
224 págs. - Cód.: 3014
Cr\$ 1.600,00



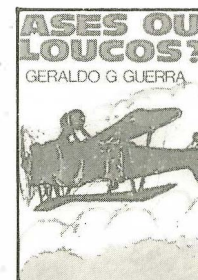
**Instituto Histórico e
Cultural da Aeronáutica
HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. I**
528 págs. - Cód.: 3008
Cr\$ 1.320,00



**HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. II**
626 págs. - Cód.: 3013
Cr\$ 2.040,00



**C. Luiz Tenan
MEMÓRIA DE UM
PILOTO DE LINHA**
223 págs. - Cód.: 3015
Cr\$ 660,00



**Geraldo G. Guerra
ASES OU LOUCOS?**
321 págs. - Cód.: 3016
Cr\$ 1.200,00



DE OLHO NA MODA

Se você se interessa por moda, fique de olho nos cursos e seminários do Núcleo de Moda do Centro Cultural Candido Mendes, criado há um ano com o objetivo de suprir a carência de formação dos interessados no mercado da moda. Desde setembro último, o Núcleo tem oferecido mais de 20 cursos de extensão e seminários. Informe-se pelo telefone 267-7141 (RJ).

COMIDA

DEM AÍ ROLLMOPS

Novidade nas prateleiras do Rio e São Paulo é o Rollmops Karmaya, filés de sardinha em conserva com azeitona, cebolinha ou anchovado. Para quem não conhece, o Rollmops é uma conserva que sofre um curtimento com o passar do tempo, tornando os filés cada vez mais macios e gostosos. O Karmaya, que não contém conservantes, pode ser encontrado em São Paulo nas Casas Nakano e Fukumoto (bairro da Liberdade), e na Delikatessen no Ibirapuera. No Rio, a Cobal de Botafogo e do Leblon também vendem o produto. Uma delícia!

ACONTECE

LAZER

PARA DESAFINAR

Os jogos são a nova mania nacional. Desde os mais tradicionais, como Detetive, até os mais modernos, como Imagem e Ação, eles são uma ótima maneira de relaxar e dar boas risadas. Um dos mais novos lançamentos no mercado é Desafino, lançado pela Grow, cujo desafio é descobrir a música cantarolada por um dos membros da equipe. Vale tudo: assoviar, representar, fazer mímica e dar dicas. Vale até desafinar!



CHEGA DE SAUDADE!

Finalmente - e muito bem, por sinal -, a vida boêmia e cultural dos tempos da Bossa Nova é reconstituída em livro. Lançado pela Companhia das Letras, *Chega de Saudade*, do jornalista Ruy Castro, traz deliciosas revelações do Rio dos anos 50 e 60: Para contar os detalhes dos bastidores daquele movimento musical, o autor ouviu músicos, compositores, cantores e toda gente ligada à Bossa Nova. Foram um ano e meio de reportagens. Em *Chega de Saudade*, o leitor vai descobrir dramas, paixões e desamores protagonizados por João Gilberto, Tom Jobim, Vinícius de Moraes, Nora Leão, Carlinhos Lyra, Maysa e todos aqueles que nos seduziram com suas canções inesquecíveis.



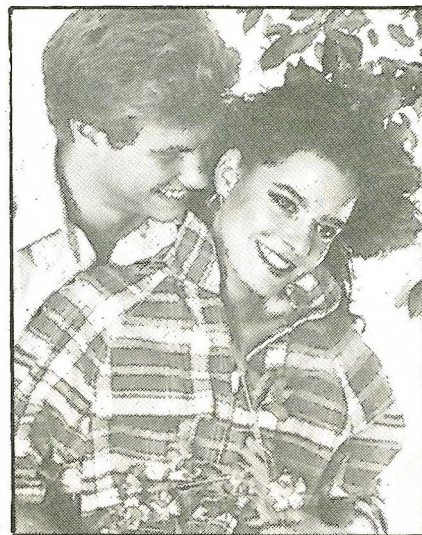


SUSHI EM PARATY

Novo restaurante em Paraty, cidade a 240 quilômetros do Rio, tombada pelo patrimônio histórico: é o Sushimar, o primeiro desse litoral especializado em cozinha japonesa. O projeto é de Mari Stokler e Martha Locatelli - duas paulistas localizadas no Rio ele Janeiro -, Maria Costa Cernelli, paratiense, e Hiro, japonês e um dos melhores sushimans do Rio. Além dos pratos tradicionais, Hiro criou sushis e sashimis com peixes e frutos da região. O espaço inaugurou dia 15 de dezembro, com exposição de desenhos de Paulo Von Poser, artista plástico paulista, também responsável pela programação visual do projeto. Sushimar (logotipo, cardápios, cartazes e convites). O Sushimar fica na Rua Dona Geralda 246, no centro histórico, e fica aberto a partir das 16 horas, até o último freguês.

SAÚDE

CASAR É SAUDÁVEL



Homens casados são mais saudáveis que os solteiros, divorciados e viúvos. De acordo com o National Center for Health Statistics dos Estados Unidos, os homens casados gastam menos dias na cama por problemas de saúde do que os não-casados, e são menos prováveis a fumar, beber demais ou dirigir alcoolizados. Mais estatísticas: 89% dos casados se disseram estar em excelente saúde, comparados com 86% dos solteiros, 84% dos divorciados e 82% dos viúvos.

SIRYIC

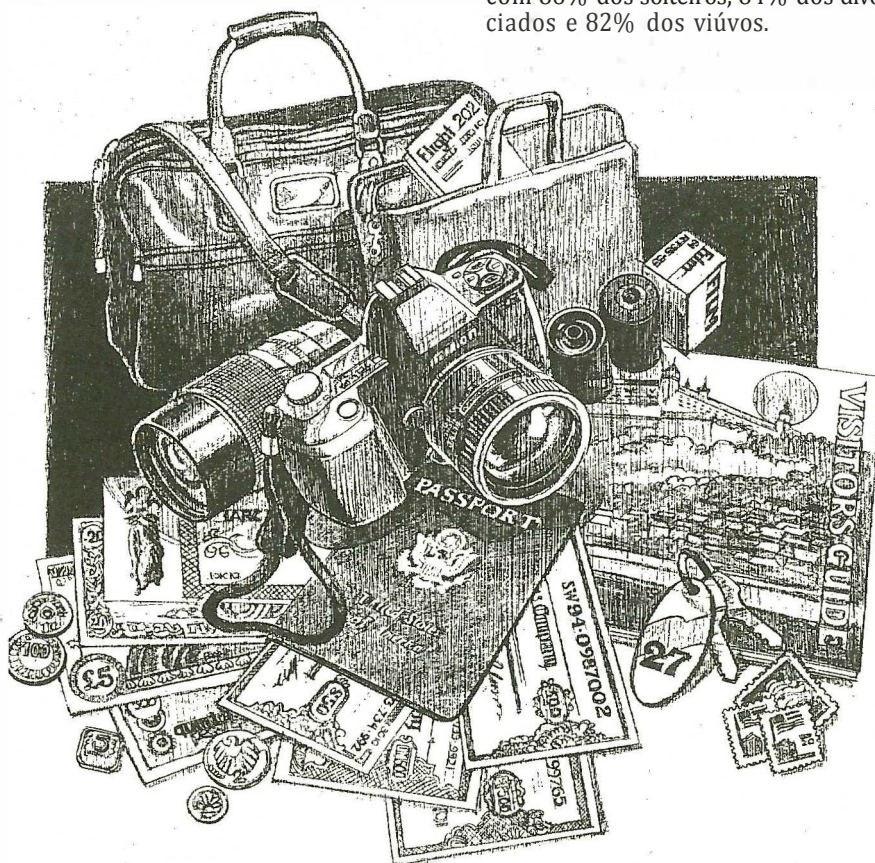
SEGURO PARA VIAJANTES

Uma viagem internacional é sempre motivo de prazer, mas muita gente se preocupa: e se houver problema de saúde? E se a bagagem se extraviar? E se houver envolvimento involuntário em algum incidente? A Travei Ace, empresa européia especializada em seguros para viajantes, tem a solução para o caso. Ela está oferecendo, a preços razoáveis (em dólares) seguros para qualquer emergência. Informações pelo telefone 259-6100 (SP).

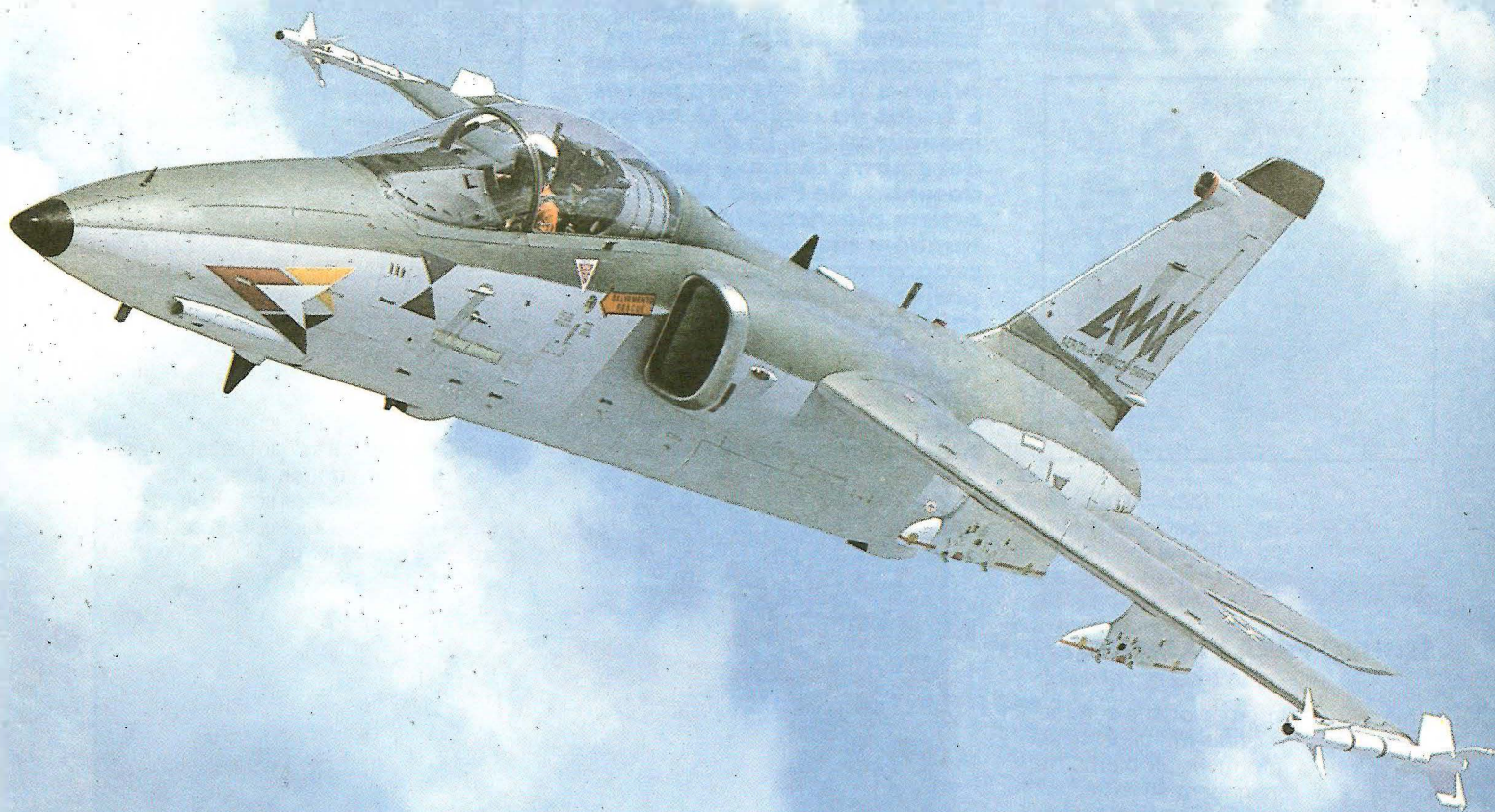
HISTÓRIA

EM DIA

Frases de Marcus Tullius, 55a.C. O areamento nacional deve ser equilibrado. As dívidas públicas devem ser reduzidas, e as pessoas devem aprender a trabalhar, em vez de viver por conta do governo...



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

MARECHAL MÁRCIO

Uma conversa informal com o responsável pela grande mudança administrativa do Ministério da Aeronáutica e um dos fundadores da Revista.

Felizdo país que ainda tem a possibilidade de conviver com homens que fizeram a sua história. A frase pode ser repetitiva, mas é atual. Gratificante foi a oportunidade de conversar com um homem como o marechal Mareio de Souza Melo, que carrega consigo tantas lembranças.

O encontro foi bastante interessante. O leitor terá a oportunidade de perceber que as histórias do marechal fluem sem preocupação, transcritas aqui de uma maneira fiel e natural.

A turma de 25, o início da existência da 5.ª Arma, a Revolução de 30 e os combates na área de Resende são pontos tocados por suas recordações, além de *flashes* sobre a intensa atuação política que a FAB teve em determinadas épocas. Curiosamente, sua narração era interrom-

pida aqui e ali por companheiros que apareciam para visitá-lo, os quais acabavam por acrescentar novos fatos à sequência de eventos percorridos pelo marechal.

Ao longo de profícua carreira, o marechal Mareio foi presidente do Clube de Aeronáutica - e modestamente nos diz que ajudou a fundar a REVISTA AERONÁUTICA, auxiliado por Joaquim e Glacy, dois funcionários de escol - e, com um espírito pioneiro, conseguiu introduzir o primeiro CTI (Centro de Tratamento Intensivo) no Brasil, montado no hospital do Galeão. Tempos depois, transformou o projeto de um hospital de doentes mentais num dos mais modernos hospitais em termos de concepção, que é o Hospital Geral de Força Aérea do Galeão (HGFAG).

O Dacta nasceu quando, como ministro, esteve à frente do Ministério

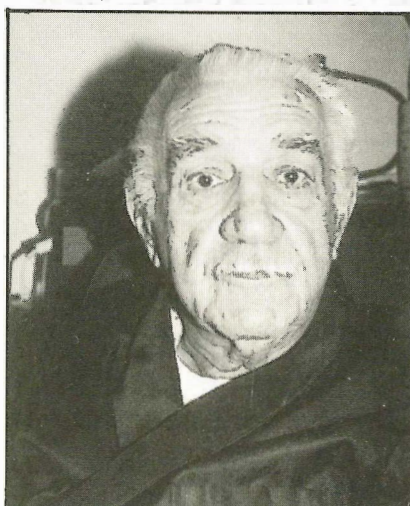
da Aeronáutica. Como trabalho maior - que por si só seria o sucesso de qualquer gestão - , introduziu a administração sistêmica no Ministério da Aeronáutica, tal qual a conhecemos hoje.

Maquiavel disse: "Nada mais difícil de empreender, mais perigoso de conduzir ou mais incerto em seu sucesso do que liderar a implantação de uma nova ordem de coisas". Nos tempos que correm, nada mais atual quanto as palavras daquele genial genovês. A cada momento da História sempre surge o personagem certo que conduzirá o seu grupo a um porto seguro, e o marechal Mareio foi um deles.

Desse modo, temos a certeza de que Mareio de Souza Melo tem seu lugar na história do Ministério da Aeronáutica e, por que não dizer, do próprio Estado Brasileiro.



"Talvez eu seja um dos culpados pela organização de aviação.."



"O Clube de Aeronáutica sempre foi um órgão muito político, principalmente naquela época."



"Gostaria que a FAB crescesse como ela merece, e como tem capacidade para fazê-lo.."

RA - O sr. se formou na velha Escola de Realengo. Quem foram seus companheiros naquela época?

MM - De aviação, o Casimiro Montenegro Filho, o Antônio de Lemos Cunha...

RA - O Cunha era um oficial que era veterinário?

MM - Não, mas havia um Cunhave-
terinário, que foi sargento aviador. Es-
se outro tinha um irmão que era oficial
da Marinha, um revolucionário danado.

RA - Em que ano era isso?

MM - Em 1924.

RA - E por que o sr. foi para a arma
da Aviação?

MM - Bem, eu achei que o Exército
não me completava o ideal, e, quando
criaram a arma da Aviação, a sorte mi-
nha foi esta, pois, justamente no ano
em que se escolhia a arma, eu passei
pelo 3º ano e escolhi a aviação.

RA - E então o sr. foi para os Afon-
sds?

MM - É aí nós começamos a freqüen-
tar os Afonsos. Nós íamos de condu-
ção do Realengo para os Afonsos, de-
pois voltávamos ao Realengo. Fomos
ficando lá pelos Afonsos, e eles arran-
jaram para nós um "cantinho". Fize-
mos lá uma baiuca.

RA - Igual era a diferença do cadete
da Aviação para os outros cadetes? A
farda era diferente?

MM - Não, do cadete não. Depois
nos deram aquele verde-musgo da ar-
ma da Aviação, e ficamos todos "pro-
sas", com aqueles uniformes.

RA - Mas a bota não era diferente
também?

MM - Era! Era uma bota de atacar, o
cadarço vinha trançado de lá de baixo
até o joelho.

RA - Isso era uma característica do
pessoal da aviação. Também não se
usava gravata?

MM - Usava. A gravata não era dis-
pensada.

RA - Qual foi o primeiro avião que o
sr. voou?

MM - Um Spaad Ebermont.

RA - E o sr. lembra quem foi seu ins-
trutor?

MM - Sim, foi o Álvaro Assunção
D'Ávila.

RA - O sr. pegou a missão francesa
no Brasil?

MM - Sim, era a missão francesa. E
eles eram instrumentos da missão fran-
cesa, vamos dizer assim. O Álvaro era
muito bom homem.

RA - E depois o sr. se formou? Foi ser-
vir onde?

MM - Isso já vai tão longe... Não ha-
via unidade de aviação formada, de
modo que nós continuamos na Escola

dos Afonsos, num curso de oficial-avia-
dor.

RA - Esse curso se propunha a quê?

MM - Bem, a aperfeiçoar-nos, a le-
var-nos a um grau mais sofisticado de
pilotagem, de acrobacia, etc...

RA - E a primeira unidade de aviação
em que o sr. serviu?

MM - Foi no 1º Grupo Misto de Avia-
ção, criado nos Afonsos durante a Re-
volução de São Paulo.

RA - E quem era o comandante?

MM - Eduardo Gomes foi o coman-
dante e Fontinelli o vice.

RA - E que aviões o equipavam?

MM - Eram aviões franceses, os
Potez-25-TOE, que foram construídos
na França, já no final da guerra para o
Teatro da África, o Teatro de Opera-
ções Exteriores (TOE).

RA - Eram biplanos?

MM - Sim.

A Argentina esteve muito adiantada em aviação, em relação a nós. Eles tinham organização muito adequada.

RA - E a unidade chegou a entrar em
combate aqui na revolução?

MM - Sim, em missões de bombar-
deio. A primeira revolução de uma sé-
rie delas...

RA - O sr. participou de algum com-
bate?

MM - Participei. Logo nos primeiros
dias andei fazendo missões de reco-
nhecimento, e depois missões de bom-
bardeio, até que, lá pelas tantas - eu
tinha vindo voar um avião americano
que havia chegado, o CSO novo, com
metralhadoras e tudo - tive uma bai-
xa de regime na borda do campo, cai
e capotei, ferindo a pálpebra. Fiquei um
pouco afastado dos combates de Re-
sende. O acidente foi nos Afonsos.

RA - Esse acidente...

MM - Eu tive dois acidentes: um mui-
to sério, e outro menos grave, que foi
esse, mais fácil de me recuperar.

RA - Depois dessa experiência de
combate, em que unidade o sr. serviu?

MM - Olha, a aviação custou muito a
se organizar. Muito mesmo. Eu talvez
seja um dos "culpados" pela organiza-
ção da aviação, depois que fui adido
aeronáutico na Argentina, mas foi mui-

to depois dessa época.

RA - Em que ano o sr. foi adido?

MM - Bem, não me lembro...

RA - Essa foi uma pergunta de pro-
va?

MM - (Risos) Sim, uma pergunta de
prova...

RA - Mas foi antes da Segunda Guer-
ra?

MM - Não, foi depois.

RA - Qual a experiência que o sr.
trouxe como adido?

MM - A Argentina esteve muito
adiantada em aviação, em relação a
nós. Na época em que fui adido lá, eles
já tinham avião a Jato, o Gloster Meteor.
Eles tinham uma organização de avia-
ção muito adequada, com idéias de
aviação estratégica, distinguindo bem
os diferentes ramos da aviação.

RA - E o sr. trouxe essa experiência
quando voltou?

MM - Sim, fiz uma conferência. O Ne-
ro Moura era o Ministro da Aeronáuti-
ca. Fiz a apresentação da aviação ar-
gentina paralelamente à apresentação
da aviação brasileira, que era um fute-
bol.

RA - Essa conferência fazia uma
comparação entre as aviações argen-
tina e brasileira?

MM - É foi de propósito. E nós a
montamos no Estado-Maior - eu vim
da Argentina e fui para o Estado-Maior.
A Argentina estava muito à nossa fren-
te em matéria de concepção.

RA - E isso surtiu algum efeito práti-
co?

MM - Veio a surtir mais tarde. Acon-
teceu que, quando estive na Argenti-
na, um ano depois mudou o adido mi-
litar, e foi para lá o Costa e Silva. E nós
fizemos bons relacionamentos e, como
já estava lá há um ano e já havia estu-
dado bem aquela organização, conversa-
va muito com ele sobre aquilo. De
modo que, anos depois, quando ele se
candidatou à Presidência da Repúbli-
ca, mandou chamar e lembrou que
conversávamos muito. Ele tinha um es-
critório eleitoral em Copacabana e di-
se: "Você é capaz de me fazer um ras-
cunho daquilo?". E eu disse: "Ah, com
muito prazer". Então eu fiz um estudo
para o Costa e Silva já todo motivado
na organização argentina, com aviação
de reconhecimento, aviação estratégi-
ca, enfim, uma versão moderna que
nós não tínhamos. O Ministério da Ae-
ronáutica brasileiro foi criado de uma
união da aviação naval com a aviação
militar, que, aliás, eram muito rivais. Ou
seja, não havia um espírito verdadeira-
mente aviatório presidindo essas orga-
nizações.

RA - Quando o sr. voltou da Argen-
tina, o brigadeiro Nero era o Ministro.
E nessa época foram comprados os
aviões Gloster, jatos. Onde o sr. serviu

nessa época?

MM - No Estado-Maior da Aeronáutica. Fiquei lá fofocando (risos)...

RA - E depois, como é que o sr. foi chegar ao Clube de Aeronáutica?

MM - Havia muito aquela rivalidade entre Eduardo Gomes e Getúlio Vargas. Isso é um fato histórico brasileiro...

RA - Por que o clube?

MM - Porque não havia estímulos. Vivíamos ainda numa época em que, por exemplo, havia um comando CAT-ter e CAT-nav. Criaram umas coisas esquisitas em matéria de aviação, e me sentia útil auxiliando o Clube. Elegeram-me presidente do Clube, e passei lá uma boa fase de minha vida.

RA - E a REVISTA AERONÁUTICA, que o sr. ajudou a fundar? Como é que nasceu a idéia da Revista?

MM - Eu encontrei lá uma organização boa, pois o Clube funcionava direitinho. Ele fora organizado pelo brigadeiro Aboim, proveniente da Marinha, que faleceu há pouco tempo. Ele tinha um espírito associativo muito grande. Naquela ocasião, a secretaria do Clube sempre expedia documentos informativos. Havia dois funcionários da secretaria, que eram o Joaquim e a Glacy - esses foram clássicos no Clube - mas eram tantos documentos que eu então pensei: "Espera, por que não reunimos isso tudo num conjunto e fazemos uma revista do Clube? E daí saiu a idéia.

RA - Por quanto tempo o sr. ficou como presidente do Clube?

MM - Não sei, talvez uns dois ou três anos. Lá enfrentei ainda aquela luta Eduardo versus Getúlio. Eu era presidente do Clube quando oferecemos um almoço ao Adil de Oliveira, que foi "caroneado". Eu sustentei aquele almoço para prestigiá-lo, numa época em que o general Lott foi Ministro da Aeronáutica - uma confusão danada...

RA - E o Clube participava muito de política?

MM - O Clube sempre foi um órgão muito político, naquela época, principalmente.

RA - Mas o sr. foi presidente do Clube depois disso. A Revista foi fundada em 1961.

MM - Ela não foi fundada por mim, pessoalmente, com o nome REVISTA. A idéia de concentrar aqueles expedientes e documentos na secretaria do Clube deu lugar à essa tendência de criar a revista.

RA - O sr. participou de todas essas ações políticas que aconteceram no país - a Força Aérea sempre foi muito participante.

MM ♦ Muito mesmo.

RA - E por que o sr. imagina que o Ministério era tão participante?

MM - Era aquela grande rivalidade entre Eduardo Gomes e Getúlio Vargas. Nós sempre acompanhamos Eduardo, sempre fomos pela aviação e contra o político.

RA - Em 1960-62, o sr. servia onde? Na época de Jânio Quadros. Porque no período anterior, com o Governo Juscelino Kubitschek, houve uma certa estabilidade, a não ser pelo movimento de Jacareacanga. E por que houve esse movimento?

MM - Jacareacanga foi um grito de protesto de Haroldo Veloso, que era uma figura ímpar - tinha qualidades extraordinárias, aquele menino. Era bem novo, corajoso, não media consequências. Aquele ambiente de-aeronáutica de um lado e política de outro, aquilo tinha raízes muito profundas. Foi um período de muito divórcio. A aviação vivia divorciada da política. Então é natural que, acabado Getúlio, conti-

Eu ficava doente com queixas de pilotos estrangeiros, que criticavam o sistema de segurança de vôo do Brasil.

nuou Juscelino a responder...

RA - E os antagonismos continuaram?

MM - Pois é, continuaram.

RA - Quando o sr. voltou a se encontrar com o general Costa e Silva?

MM - Bem, desse período com o Costa e Silva tenho mais documentação. Inclusive tenho em casa um quadro que acho muito expressivo, em que a reestruturação do Ministério está transcrita nele.

RA - Mas antes da reformulação do Ministério, como foi a sua reaproximação com Costa e Silva? O sr. foi Ministro dele, não é? Como ele lhe convidou?

MM - Sim. Aí tem uma história complicada. Costa e Silva e Castello Branco foram alunos no Colégio Militar de Porto Alegre, da mesma turma. Tinha personalidades muito diferentes. Um, muito sério: Castello Branco. Costa e Silva era mais "largado", desprendido. E eu tive um irmão que foi colega deles de turma, que se dava muito com o Costa e Silva. Então vem daí tal-

vez um pouco a coincidência de nós irmos para Buenos Aires como adidos, mais ou menos na mesma época. Eu fui adido um ano antes de Costa e Silva. Quando ele chegou a Buenos Aires, eu era "doutor" em assuntos daquela cidade, e comentava coisas de adido, sobretudo sobre o aspecto militar argentino. E daí houve um reavivamento de relações de família, porque o Costa e Silva freqüentava lá em casa como aluno do Colégio Militar. E quando ele se candidatou, mandou chamar no gabinete eleitoral que ele montou em Copacabana e me disse: "Mareio, conversamos muito sobre a aviação militar argentina. Você seria capaz de fazer um trabalho sobre aviação para a minha candidatura?" E fiz então um estudo sobre a reestruturação que deveria caber à Aeronáutica brasileira. Quando ele afinal foi eleito, me chamou novamente e aí me disse: "Mareio, você se comprometeu a fazer um estudo sobre a aviação, e agora está na hora de entregar o trabalho".

RA - Quem lhe ajudou nesse trabalho?

MM - Ah, eu trabalhei muito, e mobilizei muita gente. O Ozires Silva, da Embraer, por exemplo. A Embraer não existia, mas o Ozires já estava desenvolvendo o avião Bandeirante. Então ouvi muito o Ozires. Montenegro, meu colega de turma, foi o criador do ITA, e a sua luta para tal foi muito interessante, porque foi uma luta contra o Eduardo, que achava que a formação dos técnicos brasileiros deveria se dar no estrangeiro. Montenegro defendia a tese oposta - a de que deveríamos atrair para o Brasil os grandes mestres franceses e estrangeiros, e formarmos então o técnico brasileiro no Brasil. E foi isso que o levou a criar o ITA.

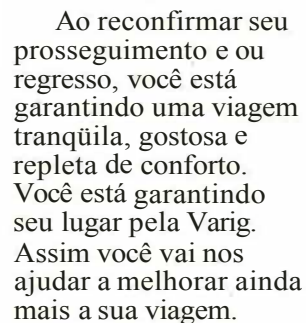
RA - Mas o sr. falava na reestruturação da FAB. Quem mais dela participou, além do Ozires?

MM - Ah, eu recorri a todos que pude.

RA - E como o sr. recebeu o convite para ser Ministro?

MM - Bem, quando o Costa e Silva foi eleito, me chamou outra vez e levei-lhe o trabalho que ele tinha me encomendado. Ele me disse: "Márcio, você fez o trabalho e vai pô-lo em prática". Eu disse: "Como?" Ele afirmou: "Estou lhe convidando para ser Ministro. Mas ele era canhoto, e então sacudia seu braço esquerdo, dizendo: "Mas olha, estou fazendo esse convite sem compromisso, hein!" Eu quase disse um pa-

24/02/2020



**@
VARIG**
MILANO

ENTREVISTA MAL. MÁRCIO

lavrão... E realmente fui ser Ministro dele. Quando ele adoeceu, aí fui envolvido pelas circunstâncias, e, quando ele se tornou inapto para continuar, lembro-me de que eu, Hadmarker e Lira Tavares - entre nós três - assumimos compromisso de nenhum ambicionar usurpar o poder que à sobrar dali. Assim, nos mantivemos fora da coisa.

RA - E a grande modificação do Ministério foi feita na sua gestão, não é?

MM - Sim, foi então que foram baixados todos os atos de estruturação. Um resumo disso eu tenho lá em casa, o qual acho que deveria ser mais conhecido na FAB. Está lá na parede...

RA - O sr. pode doar para o museu, ou para o instituto.

MM - Não sei, acho que ainda sou um pouco ciumento, talvez. O autor é sempre um pouco ciumento da obra... Acho que tive a oportunidade de fazer alguma coisa pela Aeronáutica. Não foi tanto assim. Vamos lembrar, então. O Hospital do Galeão e o Cindacta resultou porque eu fui da Cernai, e ficava doente das queixas dos pilotos das empresas estrangeiras, que "tocavam o pau" no sistema de segurança de voo do Brasil. Criticavam terrivelmente, e isso era uma coisa com a qual eu não me conformava. De modo que, quando vim a ser Ministro, achei que devia consertar isso, e criamos o Cindacta.

RA - E como nasceu a idéia do Hospital?

MM - Bem, eu era Ministro e fui, numa ocasião, a Mato Grosso. Passei por Bauru, e lá fui convidado a visitar um hospital-modelo, com idéias novas, uma porção de novidades interessantes. Seu projetista levou muito em conta o problema de tempos e movimentos, quer dizer, essa coisa da assistência imediata. E, chegando aqui, eu me entusiasmei. Quando soube que existia há nove anos parado o esqueleto de um hospital aqui, que o dr. Dias Campos tinha imaginado fundar para doenças mentais - seria um manicômio - eu aproveitei a idéia e retomei o problema.

RA - Mas esse médico era do Ministério da Aeronáutica?

MM - Sim.

RA - E ele queria fazer um manicômio? Ia ter que botar todo mundo lá dentro (risos).

MM - (Risos) E houve uma coisa interessante: desde quando criaram o Ministério da Aeronáutica, tudo isso se tornou um entrelaçamento de fatos tão diversos que é difícil a gente se manifestar, dar uma "audiência" como essa.

RA - Mas estamos batendo papo, sem compromisso.

MM - É, sem compromisso. Nós víamos sempre aquilo: a Aeronáutica brasileira vivenciou primeiro uma Escola de Aviação do Exército, que depois fechou. Abriu-se então a Escola de Aviação da Marinha e depois aquelas coisas que todos conhecem, que foi como afinal conseguimos sobreviver como Aviação. Então, com aquela riva-

O primeiro CTI do Brasil foi introduzido pela Aeronáutica, criado no velho Hospital do Galeão em três unidades pequenas.

lidade, víamos a aviação naval se expandir para o lado da Ilha do Governador, e a aviação militar para o lado de Realengo e Santa Maria.

RA - Por que colocaram unidades de aviação militar em Santa Maria? Com medo dos argentinos?

MM - Eu creio que sim, não sei. E puseram-nas mal colocadas pra burro...

RA - É até hoje tem uma base lá...

MM - E a base de hoje é boa. Mas, continuando, quando da Segunda Guerra Mundial, os italianos convidaram aviadores brasileiros para ir à Itália. Foi o Cabral, por exemplo. E de lá, voltaram entusiasmados com a aviação independente. Começaram as propagandas na imprensa, o Cabral com seus artigos defendendo a aviação -

até o Lira Tavares escrevia no **Imparcial** sob o pseudônimo de "Observador Militar", e defendeu a criação da Aeronáutica. E a campanha foi tomando vulto, e o Getúlio - não sei se para dividir as forças de Marinha e Exército - resolveu criar a Aeronáutica. Então nasceu a aviação. E, durante essa campanha, houve um homem - que faleceu há pouco tempo - que era o Aboim, um oficial de Marinha, aviador naval esperado, que voltou-se para a Ilha do Governador e desapropriou praticamente a metade da Ilha.

RA - Quer dizer que esse patrimônio do aeroporto devemos a ele?

MM - Sem dúvida. E ficou uma área imensa, inclusive onde está hoje o Hospital do Galeão, o qual passou a ser o proprietário dessa área. O Dias Campos recorreu a isso para fazer o tal hospital psiquiátrico, e ele começou as obras. Quando vim a ser Ministro, elas estavam paradas. Eu achei que deveria dar-lhes prosseguimento. Não mais com a idéia original, mas para fazer uma coisa moderna. Bem, eu havia estado em Bauru, e então chamei o projetista do hospital de lá e encomendei seus serviços. Esaiu o Hospital do Galeão.

RA - Voltando à reestruturação do Ministério, o sr. teve problemas para implantar a concepção nova?

MM - Não, a receptividade foi boa. Porque tudo era muito incoerente. No mundo todo não havia aquela coisa de CAT-nav, CAT-ter, que eram dois órgãos subordinados ao Estado-Maior. Ora, o Estado-Maior não comanda. Mas o CAT-nav e o CAT-ter eram comandos da aviação militar e aviação naval dentro do Estado-Maior, quer dizer, eram coisas estapafúrdias.

RA - E de onde nasceu a concepção de comandos independentes, como Comando de Transporte Aéreo, Comando Costeiro, de defesa aérea?

MM - Nasceu desse estudo feito já com base na aviação argentina, que tinha aviação estratégica e acompanhava a evolução da aviação mundial.

RA - Mas quem colocou isso no papel, quem lhe auxiliou diretamente?

MM - É muito difícil de me lembrar, pois foram tantos os colaboradores! Até nem eu mereço ser assim considerado. Eu acho que toda a FAB concorreu para isso. Acredito que ouvi todo mundo que pude, e procurei sempre coisas bem nítidas. Um fato interessante foi que o CTI - Centro de Tratamento Intensivo - foi introduzido no Bra-

si/ pela Aeronáutica. A primeira unidade de tratamento intensivo foi criada no velho Hospital do Galeão - o Lima Nosso era o diretor do hospital, e foi aos Estados Unidos, chegando de lá entusiasmado com esse negócio do CTI. Ele me convenceu de que deveria trazer isso para cá. E o primeiro CTI foi criado no velho Hospital do Galeão. Eram três unidades pequenas. Ainda temos o primeiro sargento e a primeira funcionária que operaram no CTI - essa trabalha como chefe de seção do Hospital Central da Aeronáutica. O segundo CTI foi criado em Porto Alegre. Como Ministro, eu andava por muitas áreas, e, no Hospital de Porto Alegre, havia uma carência sobretudo de um equipamento de raio-X. Junto com esse aparelho eu trouxe uma unidade do CTI. O terceiro CTI foi para o Hospital Central. Então a introdução do CTI no Brasil foi por intermédio da Aeronáutica.

RA - Foi também na sua gestão que se implantou o ambulatório químico-farmacêutico?

MM - Não, ele já existia. Eu tinha um diretor de saúde que não gostava de mim, e eu, para não me desgastar e perder tempo, tinha o Lima Nosso do outro lado - ele tinha uma visão extraordinária. Então dei a ele pessoalmente verba para construir esse ambu-

latório, e ele construiu a parte de baixo, pois só existia a parte de cima.

RA - O sr. tem alguma lembrança que queira deixar aqui?

MM - Eu disse a você que passei pela Cernai e, através desse órgão, saí para a criação do Cindacta. E de lá saímos para a criação de Anápolis - a parte de

O Montenegro chegou ao absurdo de conseguir pagar instrutores americanos em dólar, no Brasil!

defesa aérea. A minha mensagem é a de que eu gostaria que a FAB crescesse como ela merece, e como tem capacidade para fazê-lo. Você vê: tivemos o Piva, o Ozires, essas figuras que nasceram e cresceram, e tudo isso eu atribuo a importância ao Montenegro, que

lutou contra a idéia do Eduardo de mandar o brasileiro estudar no exterior, e se bateu pela criação do Centro Técnico da Aeronáutica. O Montenegro chegou ao absurdo de conseguir pagar instrutores americanos em dólar no Brasil! Eu o considero o Pai da nossa parte de Engenharia. Éramos da mesma turma, e ele era o líder, revolucionário já naquela época. Foi o Montenegro quem trouxe o Eduardo Gomes para a Aeronáutica. Esse último era observador militar e, quando houve a revolução de 30, o Eduardo fez a revolução por Minas. Foi ele a verdadeira figura dessa revolução em Minas. E o Montenegro já estava com ele. Quando terminou a revolução, cogitou-se do regresso do Eduardo, que era agrimensor, pois vivia pelo interior, anonimamente, medindo campos, para sobreviver da revolução de 22 do Forte de Copacabana. E o Eduardo dizia que ia para o Exército. O Montenegro insistiu para que ele viesse para a Aeronáutica, mas o Eduardo queria ir para o Exército porque ia dar "carona" em oficiais como Rubens de Melo e Souza, que foi um grande piloto da época. Mas o Montenegro disse: "Não, você vai é para a Aeronáutica". E o Eduardo replicava: "Mas eu não sou piloto". E o primeiro lhe dizia: "Não importa, vou ser seu instrutor de pilotagem. E foi mesmo."

A qualquer hora um jatinho à sua disposição.

BELAIR

Táxi Aéreo

Oficina homologada pelo DAC para Learjet séries 20/30/50; King Air; Xingú e Bandeirante.

Departamento de Ensino homologado pelo DAC com cursos para pilotos e mecânicos de Learjet e Bandeirante.

COORDENAÇÃO GERAL
DE VOOS
(031) 443-5997 BHZ
SPO RIO BSB



QUEM LÊ REVISTA **AERONÁUTICA?**

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

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

QUANDO JÁ PASSE-O A

Billy Kipp

O a fundamento de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães e italianos, depois do rompimento das relações diplomáticas com os países do Eixo Roma-Berlim, criou uma atmosfera de expectativa para os habitantes do litoral brasileiro. Todos passamos a esperar que, a qualquer momento, surgissem na praia destroços de navios torpedeados, minas submarinas desgarradas, e até sobreviventes de naufrágios.

O dia-a-dia das capitais litorâneas transfigurou-se, adquirindo uma agitação que foi levando os habitantes a abandonar a vida rotineira que vinham tendo, para então participar de uma comoção cívica que envolvia a todos. Era o clima da guerra chegando ao Brasil.

Como sede do Governo da República, o Rio de Janeiro foi palco de muitos acontecimentos militares e políticos - mais do que qualquer outra cidade brasileira - que concorreram para gerar na população civil, de Norte a Sul, uma vontade contagiante de ir à forra. Portanto, no litoral do Rio e nas suas praias, não poderia ter sido diferente. Elas tornaram-se verdadeiros anfiteatros, onde o espectador, que já "sentia" que havia uma guerra por perto, podia ver uma parte do seu elenco: aviões, navios, **blimps**, artilharia antiaérea, holofotes, **black-out**, e muito uniforme militar.

Agora, passados quase 50 anos, é importante que os jovens de hoje sejam sensibilizados para as histórias e fatos que aconteceram naqueles anos de 42 e 43. Pouco lhes contaram e pouco foi escrito sobre as emoções que o carioca sofreu pelo "pecado" de morar junto à praia; no entanto, há muitos que ficaram profundamente marcados pelos longos períodos de expectativa que sobrevieram ao ataque japonês a Pearl Harbor em 7 de dezembro de 41, mesmo sem terem participado da guerra.

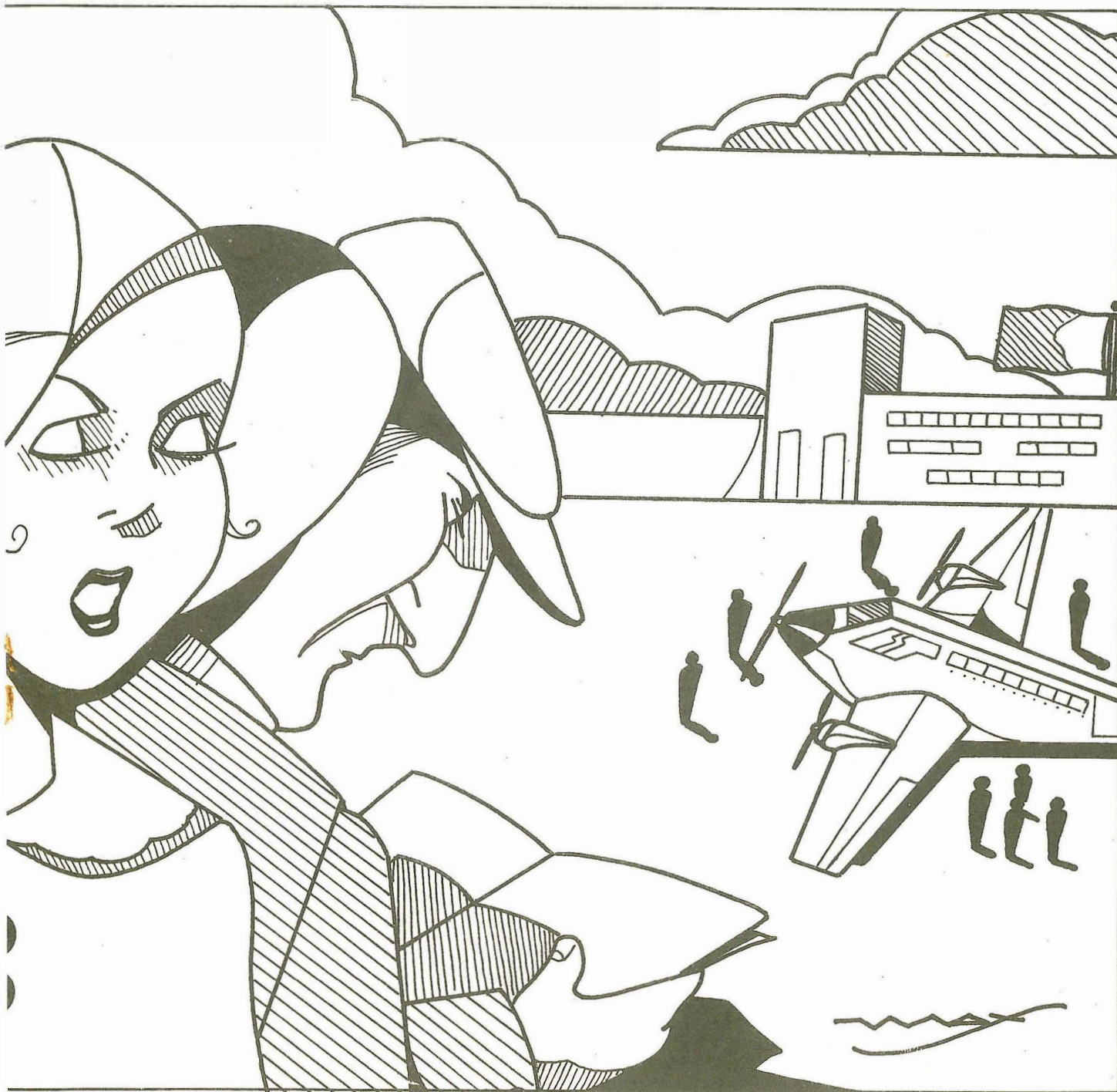
Aqui no Rio, esse dia foi nublado. Os primeiros temporais que anunciavam o verão tinham deixado uma cobertura de nuvens altas, compactas e obscurecidas, que tornavam aquele domingo triste. Na linguagem dos aviadores, o céu estaria encoberto, com a base da camada estimada a uns 6 mil pés. Lá pelas 4 da tarde, a Rádio Nacional, que transmitia uma partida de futebol, interrompeu a irradiação para anunciar o ataque, numa edição extra do Repórter Esso. Lembro-me de que cheguei à janela, procurando notar alguma repercussão da notícia na vizinhança, mas... apenas o silêncio daquela tarde cinzenta, que agora, além de triste, era assustadora. O que surgiria por detrás daquela cortina de nuvens, quando ela se abrisse para os novos tempos que viriam?

Daí para frente, os acontecimentos na conjuntura internacional evoluíram com muita rapidez; e, na vida de cada um de nós, jovens na época, também tudo mudou muito rápido. A ostensiva contribuição do Brasil para a causa norte-americana, numa guerra que já atingia o Atlântico Sul, sugeria que nosso país seria envolvido no conflito, mais cedo ou mais tarde.

Nos oito meses que decorreram entre Pearl Harbor e a entrada do Brasil na guerra, em 22 de agosto de 42, os rapazes e moças do Rio já demonstravam uma franca simpatia pelos norte-americanos, guardando animosidade a tudo que dizia sobre a



TIVER LIDO, OUTREM



QUANDO JÁ TIVER LIDO. .

Alemanhél ridicularizando no que tocava ao fascismo de Mussolini. Para isto muito contribuiu a publicação das Seções do Reader's Digest em português, a partir do segundo semestre de 41, arrebatando uma legião de leitores brasileiros, que passou a conhecer melhor o way of life americano, e a guerra que ele começava a enfrentar através dos primeiros números de 1942.

Naquele ano, a juventude carioca foi apresentada à Coca-cola, aos marinheiros americanos e à fabulosa máquina de propaganda montada pelos Aliados. Quem saía de casa sem um tostão no bolso passou a andar com uns trocados pra tomar uma Coca. A confraternização com os tripulantes dos navios da frota do Atlântico Sul que passavam pelo porto do Rio, para reabastecimento e rodízio de pessoal, não ficava limitada à Praça Mauá, nem restrita às prostitutas. Os uniformes brancos dos marujos de Tio Sam, como a imprensa os identificava, podiam ser vistos tanto na Cinelândia como em Copacabana, onde eles cortejavam e eram correspondidos por moças de família, que viam neles imagens de astros de Hollywood ou de heróis do Pacífico.

A literatura para a divulgação do esforço de guerra dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha, remetida para o Brasil, editada em português e distribuída pelas respectivas embaixadas, circulava entre os estudantes, que disputavam a posse dos exemplares publicados a cada mês. Eram revistas e brochuras bem elaboradas, com textos e fotos sobre a guerra e forte apelo à emoção.

Os norte-americanos publicavam a revista *Em Guarda*, a cores, uma réplica do *Life*, o magazine de maior circulação internacional da época. As brochuras inglesas, mais modestas, impressas em preto-e-branco, também continham matéria de excelente qualidade; lembro-me, e outros contemporâneos lembram-se também, de uma reportagem sobre a Batalha da Grã Bretanha, ilustrada com uma página inteira de fotografias de dezenas de aviões da Luftwaffe abatidos sobre a Inglaterra, uns totalmente destruídos, ainda em chamas, e outros quase intactos, deixando à vista o emblema com a cruz suástica.

Daí ficou bem guardada na memória a sugestiva advertência que esses releases ingleses ostentavam em suas capas, e sem o que, provavelmente, nunca atingiriam o objetivo colimado: "Quando já tiver lido passe-o a outro", enquadrado no centro de um retângulo mágico inibindo quem preten-

desse colecioná-los ou apenas retê-los em seu poder, multiplicando assim o número de simpatizantes e fazendo de cada leitor um colaborador para a vitória final.

A propaganda subliminar, que chegava através do cinema e da música, contribuiu para que sentíssemos a proximidade com a guerra a toda hora e onde quer que estivéssemos.

Os astros da tela, representando aviadores, marujos e soldados, e suas companheiras, nos papéis de enfermeiras, espãs e cantoras de cabaré, levavam o espectador adolescente a imaginar-se naquele cenário de guerra, certamente esperando sair-se dela tão bem quanto se saíram o mocinho e a mocinha.

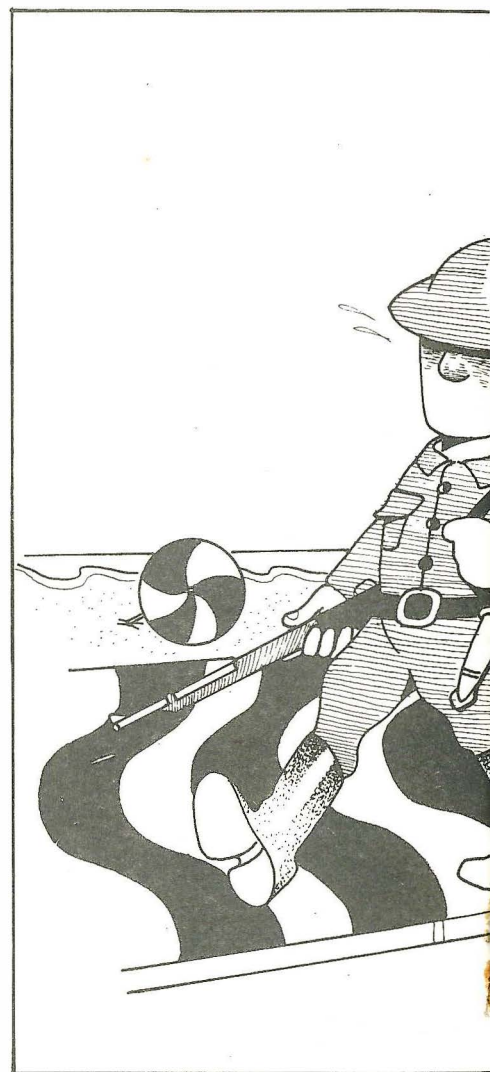
A música de jazz que ouvíamos no rádio ou nos discos de 78rpm, muitas vezes trilha sonora daqueles filmes de guerra, não saía dos nossos ouvidos. Outras, por causa do título ou do refrão, traziam ao pensamento o episódio de guerra do qual falavam, que a nossa imaginação encarregava-se de dramatizar. O blues intitulado *Praise the Lord and pass the ammunition* nos levava a uma trincheira, cercados pelo inimigo, gritando para o companheiro rezar, mas passar a munição... Ouvindo *I've got corns for my country* at the Hollywood Canteen nos transportávamos a um nightclub, onde a garota, que passava as noites dançando com os soldados para entretê-los enquanto não seguiam para o front, acabou ficando com os pés cheios de calos... pelo seu país.

Quando o governo brasileiro, pressionado por uma juventude que já estava com a guerra na cabeça, declarou o estado de beligerância, parte desses moços intensificou as manifestações de hostilidade contra alguns alemães, que até há pouco eram nossos amigos, mas agora eram adversários. Para isto concorreu a ação de uma Quinta Coluna montada no Brasil, que teve a sua insidiosa atividade de espionagem revelada quando a Rádio Berlim passou a noticiar fatos sigilosos que aqui aconteciam; todo o alfama radicado no Rio ficou sob suspeita. Assim, foram depredados, entre outros, o Bar do Lucas, no Posto 6, o Bar Zeppelin, em Ipanema - que depois da guerra reabriram - e o Bar do Alemão, no Posto 4, QJodo levou com ele o melhor chape do bairro. Guerra é guerra.

De um modo geral, a nossa rapaziada foi tratando de vestir um uniforme militar. Se houvesse uma mobilização geral, seria difícil escapar do recrutamento, pois naquela época não haviam as facilidades de hoje para o estudante esquivar-se do serviço militar. Uma

grande parte recorreu às escolas de instrução militar, que funcionavam à noite em clubes e colégios, também conhecidas como tiros de guerra; era uma solução inteligente para a obtenção do certificado de reservista e que amenizava os rigores da tropa regular. Outros jovens foram para os CPOR do Exército ou da Aeronáutica, e ainda outros para as Escolas Naval, Militar ou de Aeronáutica.

Muitos adolescentes, que Jamais



haviãam pensado em usar uma farda, deslocaram-se de suas cidades para o Rio de Janeiro em busca da forma mais rápida para tornarem-se pilotos militares. Alguns vieram em navios do Lóide Brasileiro, partindo do Sul e do Nordeste, em viagens temerárias que poderiam ter acabado no fundo do mar. Eles eram facilmente identificados, na calçada da praia, lançando a moda das calças cáquis e das camisas com ombreiras, que só eles tinham, pois eram dos seus uniformes da FAB. O que hoje seria insólito, em dias de guerra era um hábito invejado.

O crescente número de navios mercantes brasileiros torpedeados levou as autoridades a decretarem o **black-out** na orla marítima. Isto significava os bairros das praias oceânicas, como Copacabana, Ipanema e respectivas encostas, totalmente às escuras, numa primeira fase como treinamento e logo a seguir para valer.

Apagaram o farol da Ilha Rasa, a iluminação do Cristo Redentor e as luzes do Pão de Açúcar. O efeito psicológico na população foi imediato. O **black-**

Quem estava em Copacabana, numa noite muito escura, também viu tiro real da artilharia antiaérea, quando os disparos de projéteis traçantes causaram um forte impacto nos assistentes, lembrando uma pistola de fogos. Jovens lançando velozes bolas vermelhas incandescentes à grande altura, num "pom-pom" cadenciado. Espetáculo raro.

Nesse clima de beligerância foram surgindo alguns personagens que tinham muito a ver com tudo aquilo que vinha acontecendo, mas tinham a ver conosco, também. A guerra tinha chegado mais perto do nosso grupo da praia. Júlio Rossi alistara-se na Marinha Mercante, poucos meses depois já estava embarcado e logo foi torpedeado: salvou-se; Mário Márcio Cunha, tenente do Exército, campeão sul-americano de 110 metros com barreiras, sumiu da rede de vôlei - soubemos depois que se preparava para embarcar com a FEB, de onde regressaria ao final da guerra sem poder correr mais; e o João Milton Prates, que havia recém-concluído o ginásio no Colégio Mallet Soares, apareceu fardado de aviador e no dia seguinte já embarcava para os Estados Unidos, sem tempo de dizer "tchau", nem supondo que de lá iria transformar-se num dos heróis do 1º Grupo de Caça.

Havia, também, gente famosa vestindo farda. Prontos para fazer a guerra, eram outros personagens que compunham aquele cenário vibrante, ora aparecendo nas páginas de revistas, ora nas notas sociais da imprensa. O príncipe Dom João de Orleans e Bragança, capitão-aviador, era oficial do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, no Campo dos Afonsos; o filho do Presidente Getúlio Vargas, Luthero Vargas, era 1º tenente médico da Aeronáutica e logo veio a ser do 1º Grupo de Caça, na Itália, como membro do Serviço Médico.

Outra figura muito conhecida no Rio, também usando farda, era a de um comandante da Panair, capitão-aviador. Além dessas credenciais, suficientes para fazerem no admirado e respeitado, tinha sido o líder de um ruidoso e conhecido grupo de rapazes - a turma do Edú - que punham em polvorosa os pais de família desavisados, que naquele tempo ainda escoltavam suas filhas em certos bailes de carnaval... Seu nome era Eduardo de Oliveira, que estaria sendo incorporado ao 1º Grupo de Caça, se a guerra não tivesse acabado.

Mas, depois de recordar tantas lembranças, faltou dizer o seguinte: aquele espectador de que falei no início, que sentava no banco do "anfiteatro" pa-

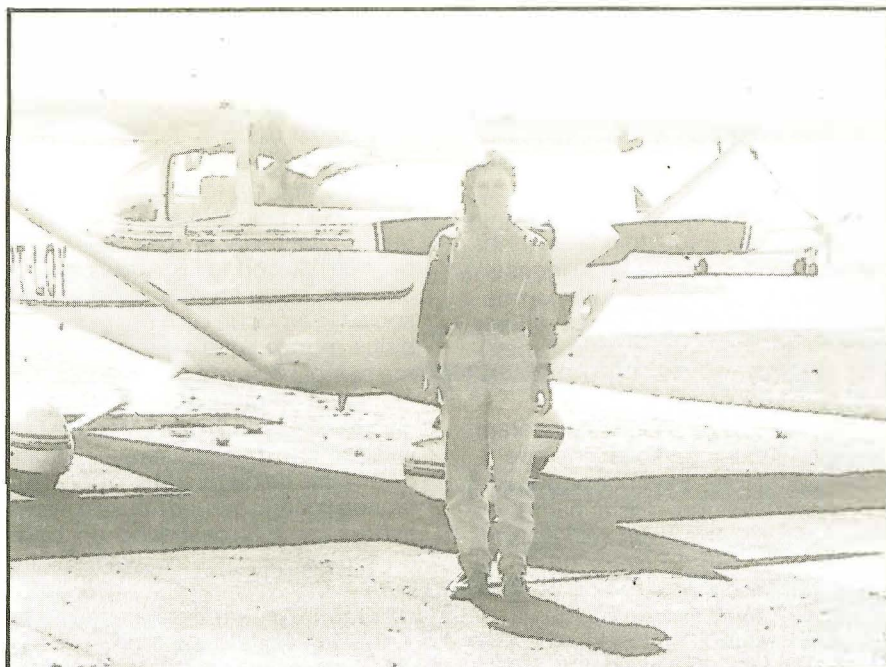
ra observar o horizonte, olhar o céu, e trocar uma idéia com o vizinho ao seu lado, pode afirmar que viu um pouco Segunda Guerra Mundial, se é que uma guerra pode ser vista. Esse felizardo, que não correu risco de vida e não deu nem levou tiro, por certo conver-sou e fez amizade com gente que driblou a morte naquela guerra. Teve como companheiro de observações o incansável "Fumando Espero", caça-submarinos da nossa Marinha que já fazia parte da paisagem na patrulha da entrada da barra, fumegando, lembrando o tango que lhe trouxe o sugestivo apelido. Eviu as atrações principais do espetáculo, que estavam no céu. Sabem por quê?

O treinamento dos cadetes da Aeronáutica voando em esquadrilha era feito sobre a cidade, despertando novas vocações entre os habitantes mais jovens; seus novos Vultee BT-15, ainda com as cores da Aviação do Exército norte-americano - fuselagem azul e asas amarelas - chamavam a atenção pelo ruído característico, que parecia um assobio. Um ou outro Curtiss P-40 vez em quando aparecia rasante, sem contar os dois que infernizaram a vida dos moradores de Ipanema, e principalmente do vigário da Igreja de Nossa Senhora da Paz, na hora do casamento daquele que era o terceiro membro da esquadrilha. Havia ainda uns elvíões, desconhecidos para os neófitos em aviação, com a silhueta idêntica aos DC-2 da Pan American, mas pintados de verde escuro e com o barulho dos motores diferente... E sempre no entardecer, baixando de São Paulo para pousar no Rio, o Lockheed Lodestard da Panair, revestido de alumínio polido, reluzente como nunca viu-se igual, sobrevoava Copacabana refletindo nas suas asas brilhantes a areia da praia, o azul do mar e a espuma branca da arrebentação; poucos sabiam do importante papel que a Panair, no anonimato, estava desempenhando nas suas linhas do litoral.

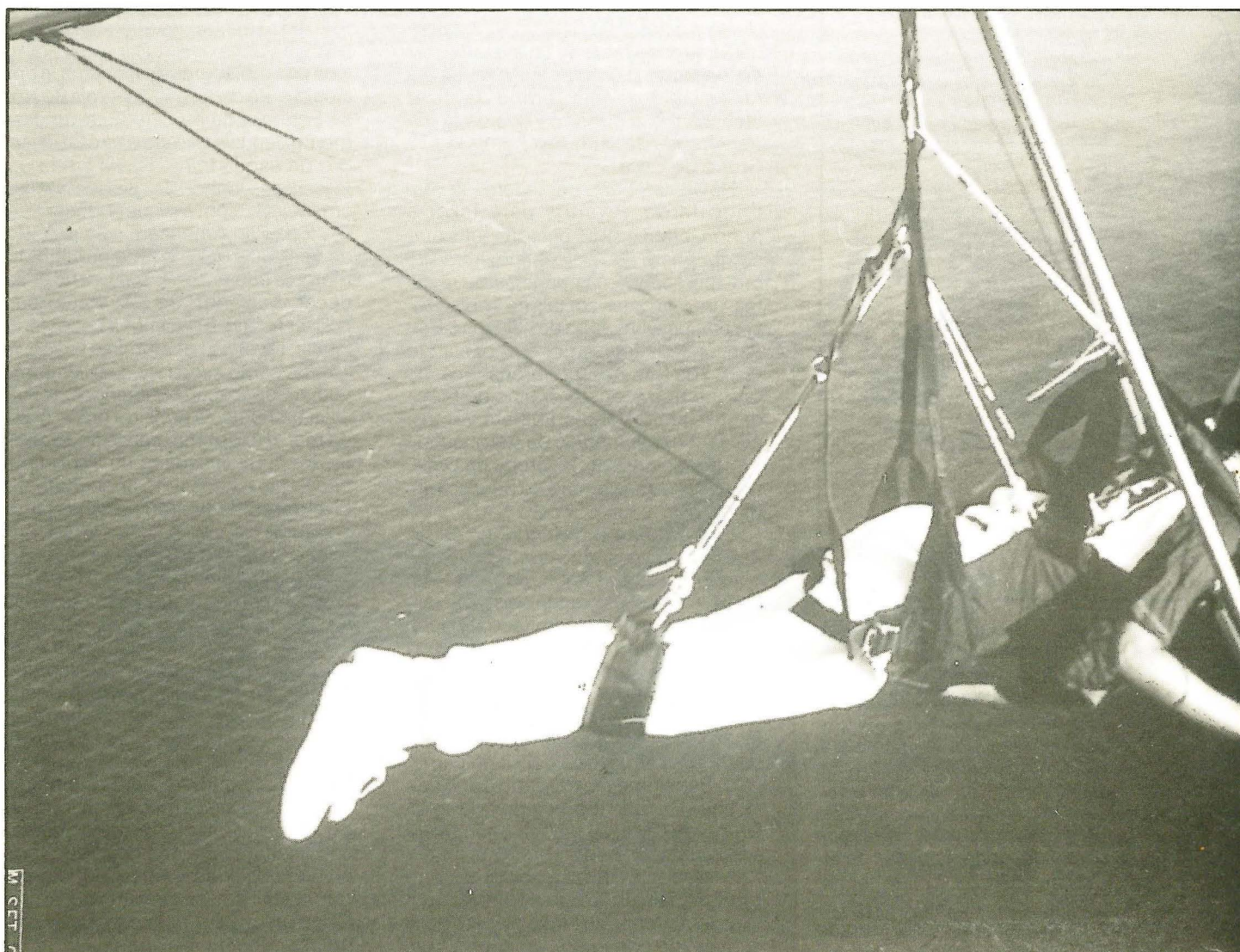
Mas, fazendo a guerra foram vistos ao longe os Catalina PBY, da FAB, partindo do aeroporto do Calabouço para a patrulha anti-submarina, alternando-se com os Lockheed Hudson A-28, estes sempre na mira para não confundir com os Lodestar, num desfile que tornou-se uma rotina diante os olhos do espectador; os Martin Mariner PBM, da Marinha Americana, com a sua figura majestosa, pintados de branco, saindo mar adentro impondo respeito, junto com os **blimps**, coadjuvantes que até hoje só são conhecidos por esse apelido, mas que também tinham nome de família: Good-Year ZPK... Todos fazendo a guerra, mesmo. Valeu... •

out, como novidade, foi motivo de excitação geral, com muita gente correndo para as praias e ruas adjacentes, no intuito de colaborar na localização de alguma iluminação visível.

Na fase de treinamento, a artilharia antiaérea realizou vários exercícios com holofotes, que iluminavam o valem de um North-American NA-72 a uns 3 mil pés sobre a ponta do Forte de Copacabana, de onde as peças da artilharia faziam a vada. O fato foi tão importante que saiu no jornal até o nome do piloto: capitão-aviador Brígida Pará...



MULHERES NA



MCT 2

Texto e fotos: Léa Cavalléro



AVIAÇÃO

Muitas mulheres se destacaram em facanhas pelos céus, numa época em que o preconceito era visivelmente forte, limitando seus horizontes não muito além da cozinha. Nomes como Anésia Pinheiro Machado - nossa decana mundial da aviação feminina -, Nelly Bordinf e Joana Castilho estão escritos no livro da memória aeronáutica brasileira. E hoje, como estão as aeronautas de nosso país? Com certeza, além de prosseguir lutando! (I)los seus direitos, continuam dando graça ao campo da aviação e aos esportes aeronáuticos.

Foi-se o tempo em que a mulher não trabalhava ou preferia trabalhar atividades que não exigissem maior mobilidade de tempo, espaço e sacrifício social. Seguindo essa tradição, acreditava-se que a mulher podia lançar mão somente de empregos que lhe assegurassem um horário fixo e uma jornada de trabalho livre de imprevistos, que pudessem não colocar em risco a rotina da vida familiar. Mesmo assim, há ainda quem considere os afazeres domésticos e a educação dos filhos como

tarefas específicas do sexo feminino.

Hoje, porém, e cada vez mais, a mulher vem ocupando cargos que, outrora, eram reservados apenas ao sexo masculino. Os interesses entre o homem e a mulher estão tornando-se mais comuns à medida que os assuntos saem do campo pessoal e vão para o profissional. Essa busca de igualdade no mercado de trabalho acabou por tornar curiosas certas profissões exercidas pelo sexo feminino.

A aviação civil pode ser um exemplo. Não pelo trabalho realizado em terra, em atividades mais comuns, já conhecidas. O destaque do desempenho feminino está na parte operacional da aviação - a comissária de bordo e a piloto. Já nos esportes, a curiosidade abrange as voadoras de asa delta, assim como as pára-quedistas e praticantes de atividades afins.

Para uma comissária de bordo, por exemplo, é preciso ter fascínio pelo que nós não consideramos rotina. O prazer em estar freqüentemente em contato com passageiros de culturas diversificadas e a fácil adaptação a lugares diferentes são características comuns ao trabalho das comissárias.

Na opinião de Eliane Neves, comissária e supervisora de cabine do Boeing 767 da Varig, voar é uma experiência singular. Ela afirma que não largaria sua profissão por nada.

"É preciso ser afigura que representa a segurança, às vezes médica, maternal, sociável e ainda ser um mistério para as pessoas que nos fantasiam", diz.

"Hoje os tempos são outros, a mentalidade é diferente. Toda mulher que se propõe a ser piloto tem que ser boa mesmo" ...

Eliane, que já trabalha há 10 anos na companhia, começou na aviação por acaso. Fez o curso de Letras e, um dia, recebeu convite para fazer testes para a Cruzeiro. Sem imaginar que iria gostar tanto do que hoje faz, aceitou. A falta de rotina lhe fascina.

"Um vôo nunca é igual ao outro. A tripulação muda e o contato com o ser humano de diferentes povos é uma experiência difícil de se igualar", diz a comissária.

Em relação ao ambiente de trabalho, Eliane acha que a chefia é justa, com idéias avançadas, e o relacionamento com a tripulação é fácil. Casada há dois meses com um funcionário da mesma companhia, que trabalha em terra, ela não sofre problemas em casa, apesar de estar ausente do lar por determinados períodos de tempo, mas observa que muitas comissárias casam e deixam a profissão por causa dos maridos.

Quanto à curiosidade em relação ao seu trabalho, Eliane afirma que "às vezes as comissárias são a atração. No seu prédio, inclusive, os moradores não escondem o interesse e enchem-na de perguntas.

Já Glória Monteiro, 42 anos, foi uma das comissárias que, em outros tempos, teve que largar a profissão por causa do casamento. Quando começou na companhia Cruzeiro, em 1971, os vôos em geral eram longos, o que às vezes a obrigava a passar 13 dias fora de casa.

"Não só eu, mas muitas amigas minhas, comissárias, tiveram que deixar de voar pela dificuldade que se tinha na época em conciliar a profissão com o casamento", afirma.

Ela conheceu o marido na própria companhia. Como ele era piloto, a empresa não permitia que fizessem o mesmo vôo, o que agravava ainda mais seus problemas.

"Encontrei preconceito também de meu próprio marido, que dizia não ficar

bem trabalharmos juntos. Portanto, quem queria casar, normalmente, saía da companhia", diz.

Apesar de ter voado somente três anos, Glória arrepende-se por não ter continuado, já que, na sua opinião, "hoje os tempos são outros, pois os vôos são mais curtos e a mentalidade das pessoas e da empresa evoluiu".

NO COMANDO

Tão interessante quanto ser uma comissária de bordo é pilotar um avião. Quem garante é Kátia de Aguiar Santana, 27 anos, atualmente instrutora de vôo da Sky Lab. Com quase 1.500 horas de vôo, ela vem preparando-se para fazer testes e entrar em uma grande empresa de aviação.

"Meu sonho é ser comandante de jato, voar numa companhia que ofereça um bom equipamento, além da remuneração. Mas voar simplesmente é um prazer único", afirma.

O começo foi difícil. A família foi contra quando largou a faculdade de Biologia Marinha para ser piloto, mas hoje a incentiva muito. Depois de fazer curso de Piloto Privado em Barbacena e Juiz de Fora, Kátia foi para Goiânia voar no garimpo de esmeraldas. Após um ano, voltou para o Rio e fez curso de Piloto Comercial. Mais tarde, o IFR e o curso de Instrutor de Pilotagem Elemental (IPE) do Instituto de Aviação Civil. Hoje está dando instrução na Sky Lab. Se o preconceito existe realmente contra a mulher-piloto, Kátia comenta:

"Dizem que há preconceitos, mas comigo nunca aconteceu. Hoje os tempos são outros, a mentalidade é diferente. Toda mulher que se propõe a chegar a ser piloto tem que ser boa mesmo. Atualmente, estamos ganhando maior espaço na aviação - e esse espaço poderia ser bem maior - ,pois estamos mostrando o quanto sabemos".

Como instrutora de vôo, Kátia se acha exigente, maleável, energética e paciente. E afirma que o instrutor tem que ser, acima de tudo, bom, pois, caso contrário, o aluno não voa mais.

"O aluno passa por três fases na instrução. A primeira, quando não sabe nada; a segunda, quando exerce a atividade, mas sempre, vigiado"; e a terceira, quando pode errareconsertarsozinho. É a pior fase, já que nesta hora ele tem que ter atitude, responsabilidade e certeza do que faz", diz.

Kátia pretende algum dia escrever um livro sobre instrução de vôo, contando suas experiências e dando dicas sobre como ser um bom profissional. Na sua opinião, o piloto tem que ter atitude, responsabilidade e boa saúde. E além disso, alegria e adoração pela pro-

fissão.

Para as mulheres que querem fazer o curso de pilotagem apenas como um hobby, ela assegura que não se contentarão apenas com isso: "Voar acaba viciando?" e vai tornando-se parte da vida ...

Essa opinião é compartilhada por Andréa Duarte, 35 anos, que alcançou o primeiro lugar no último ranking brasileiro de asa delta, sob o patrocínio da Líder Táxi Aéreo. Voadora há 10 anos, ela define sua emoção de fazer vôo livre com "uma experiência fantástica, uma terapia". É uma das 40 mulheres que fazem este esporte no País, e também uma das pioneiras na prática de parapente.

Mesmo trabalhando em uma firma de engenharia, e mãe de uma jovem de 15 anos, Andréa encontra tempo para voar, sempre nos finais de semana. Falando sobre como é ser uma mulher com um hobby tão especial, ela diz que, mesmo nos dias de hoje, as pessoas vêm tudo com muita curiosidade.

Para ela, o prazer de voar asa delta é maior do que o do parapente, porque o vôo livre proporciona maior velocidade e seu percurso tem maior tempo de duração. Em compensação, o parapente é um esporte mais suave, já que não exige muita força.

"Uma asa delta pesa 30 quilos, e é preciso ajuda para montá-la, enquanto o parapente é uma mochila que pesa cinco quilos e pede somente alguns minutos para estar pronta para o vôo", explica.

Quanto ao medo de voar, ela reconhece que sempre existe um pouco, mas, quando as condições estão favoráveis - céu azul, brisa de frente -, não há problemas. E, mesmo nas horas de perigo, sabe que pode contar com a proteção de São Conrado:

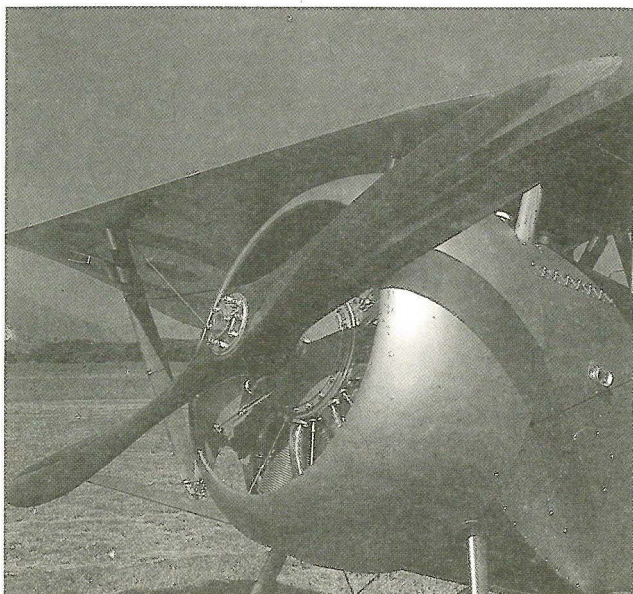
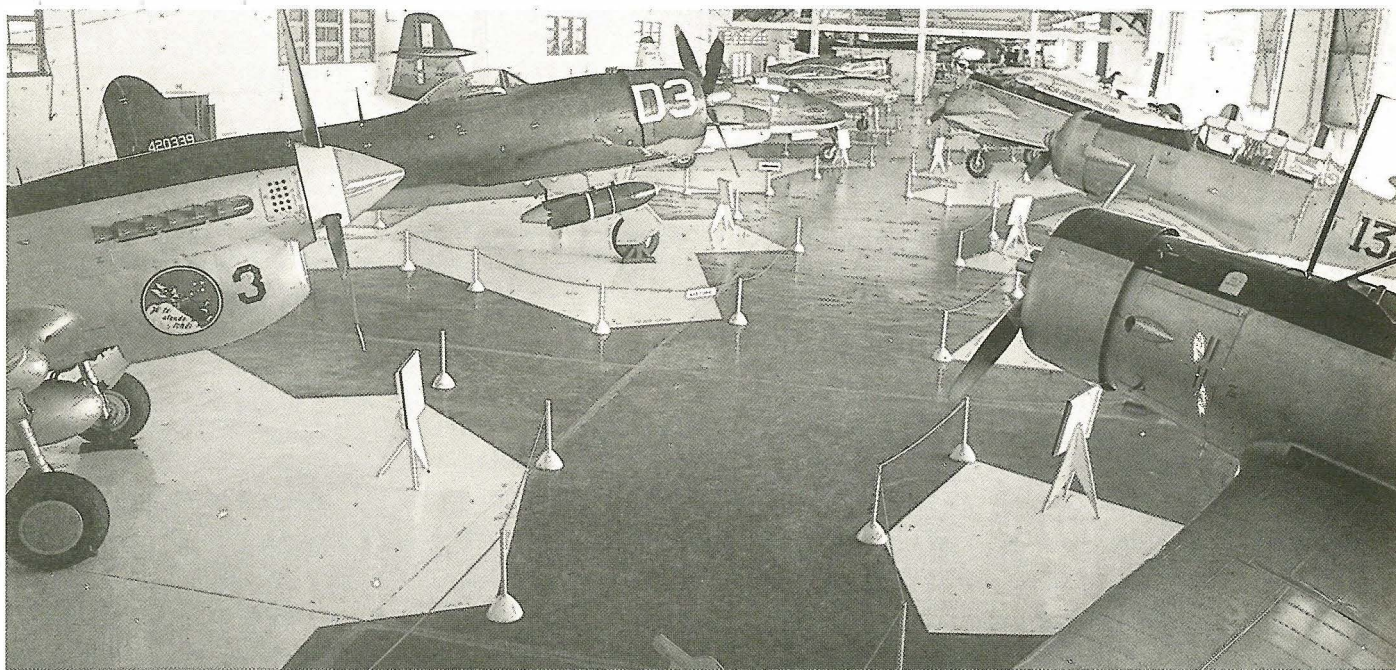
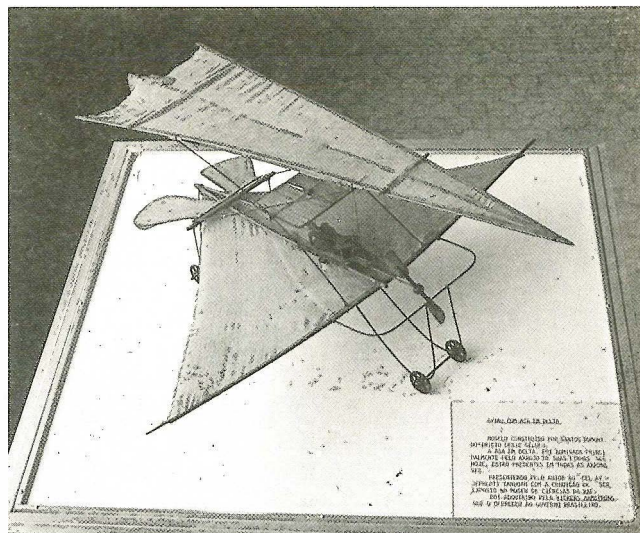
"Uma vez o vento estava forte, mas acabei decolando. Foi um sufoco, porque o vento era Nordeste e a asa não ia para frente, parecia uma folha. Eu estava a cerca de 500 metros, e só depois de 40 minutos acabei pousando numa árvore na rua Ipoieira, em São Conrado. Felizmente, a asa só quebrou, comigo não aconteceu nada. Acho que São Conrado protege mesmo..." , afirma.

Para quem tem vontade de aprender a voar, Andréa dá uma dica: fazer um vôo duplo é o melhor começo. Depois; um curso. Segundo ela, é um esporte relativamente barato: uma boa asa deve custar em torno de US\$ 2.500, e um parapente, cerca de US\$ 2 mil.

"Voar vale a pena. Tem que ter muita disposição, mas a sensação de prazer é muito grande", finaliza Andréa.

O MUSEU AEROESPACIAL

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



ROTEIRO



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



TEMPOS DE - F 80

F. 80

O F-80 foi um avião que marcou uma época na história da aviação. Não era uma maravilha. Tinha virtudes e muitos defeitos, mas nem por isso deixou de orgulhar a todos os que o pilotaram.

Ano de 1957. No 1º/4º GA V, em Fortaleza, a instrução de caça, aos trancos e barrancos, seguia de F-47, o "tijolo quente". Até hoje a história é meio nebulosa. Falam-se de acidentes diários por estar o avião á ((cansado)). Diz-se, também, que não era nada disso. A questão seria deficiência no fluxo de suprimento. O avião estaria novo. O suprimento encontrado nos Parques; mais tarde, teria dado para mantê-lo voando ainda por muitos anos.

Uma coisa, por certo, entretanto, deve ter ocorrido: a onda para desativar o F-47 e a introdução de equipamento mais moderno, a jato. De qualquer modo, se causas existiram, foram anteriores, pois, já em 1957, chegavam a Fortaleza os primeiros T-33.

E depois o F-80.

E difícil falar só em F-80 ignorando o T-33. E, também, sem entrarem considerações sobre o curso de caça.

• Começamos pelo curso. Há quem diga que o piloto de caça na FAB é enquadrável em três perfis distintos: os de F-47, os de F-80 e os de FT-33 e Xavante. E o que os caracterizava?

Os de F-47 eram intrépidos e cora-

josos - como foram, também, os de A-20. O avião era monoplace. Não tinha duplo. Estudo, hora de nascer e pronto;.. Lá se ia o caçador-ginete ao espaço, comandando a portentosa máquina. Ao menor estalo do chicote, 2 mil HP disponíveis no PW R-2800 (o mesmo motor do Ventura, do B-26, do C 82 etc.).

O aprendizado do voo de caça era assimilado na base da tentativa e erro. Dependendo da gravidade do erro e de ter sido observado pelo líder, havia desligamento. Era um curso impiedoso e seletivo. Talvez uma autodefesa do instrutor. Mas deve ter ocorrido com muita frequência o inverso: erros gravíssimos não eram observados pelo instrutor e o piloto prosseguia.

Daí alguns gozadores da época do jato dizerem que o piloto de tijolo era intrépido, corajoso e, com muita frequência, grosso e descoordenado. Diziam até que, em uma esquadrilha de jato, caso o líder estivesse à frente e os outros três aviões atrasados, ele era oriundo de F-47. Caso a esquadrilha estivesse em forma com o número 4 atrasado, então este era o oriundo.

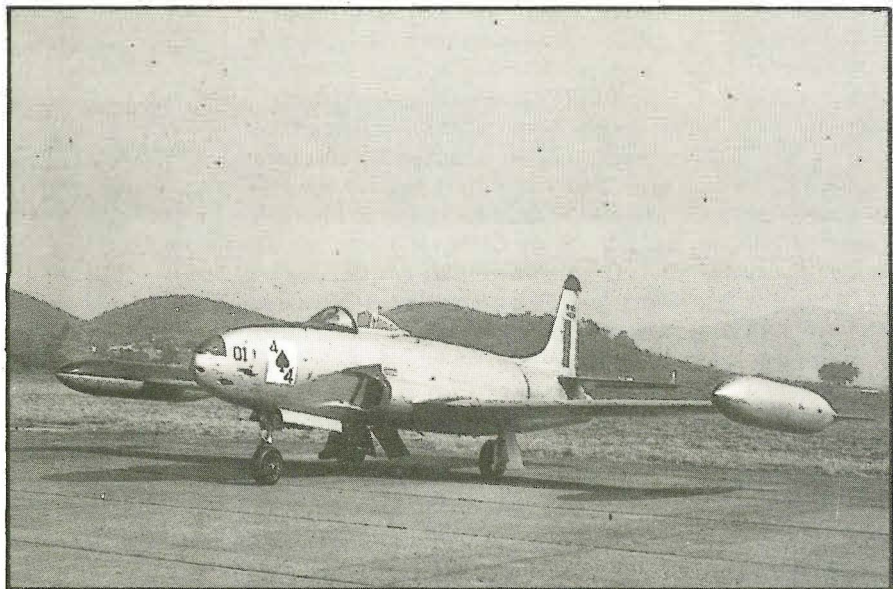
Brincadeiras à parte - são brincadeiras carinhosas -, a verdade é que o piloto formado no F 47 tinha que aprender sozinho. Não tinha o instrutor ao lado para lhe soprar mactes. Daí a incorporação de vícios. Por sua vez, se o avião era bruto, havia que ser mais e dominá-lo.

TEMPOS DE F-80

Esse é o caçador de F-47. Convém, entretanto, esclarecer que pilotos existiram que, oriundos do tijolo, marcaram época pela precisão e finesse com que voavam. Lembro-me bem dos dois Ary. Não os conheci a todos. Ou melhor, conheci poucos. Devem ter existido muitos outros.

O segundo grupo é o do F-80. Aqui, já vamos encontrar uma pequena evolução na instrução. A existência do T-33 permitia que a fase pré-solo fosse voada com duplo comando (e também o voo por instrumentos, sob capota). Com isso, o aluno já tinha oportunidade de assimilar alguma experiência diretamente do instrutor. Era pouco, mas já era alguma coisa.

Talvez por inércia, entretanto, não existia instrução dupla no correr do curso. Depois de solar o F-80, o aluno entrava direto nas diversas fases como no tempo do F-47.



O perfil do caçador de F-80? Menos intrépido, menos corajoso, mas ainda cheio de vícios e metido a fino de pilotagem. Não por causa do avião, mas por uma reação dialética a tanto ouvir falar na grossura do "tijolo quente".

O terceiro grupo é o daqueles já formados após a desativação do F-80, quando passaram a ser usados apenas o TF-33 (eufemismo - o TF-33 era o mesmo T-33, só que mais antigo) e depois o Xavante.

Esta fase adquiriu suas características após uma breve transição. A forte influência de uma nova mentalidade introduzida a partir de 1966/67 - a segurança de voo - e o adensamento do movimento aéreo criaram o cenário para que o curso de caça progressivamente se voltasse para o voo duplo-comando com instrutor. E o resultado,

passado o tempo, é o caçador do terceiro grupo - profissional, educado pelo instrutor que lhe transmite toda a sua experiência, sem vícios, com saber padronizado, grosso e agressivo nas horas certas, e, sobretudo, consciente da responsabilidade que tem de preservar todo o legado recebido dos guerreiros jambocks.

Falemos do T-33. Foi um projeto desenvolvido a partir do F-80 no pós-guerra. Sua missão básica era treinamento. Teve a fuselagem ligeiramente alongada, e o uso de um tanque central significativamente menor que o do F-80 (95 galões x 216 galões) permitiram criar-se a nacele traseira.

Por ser um avião de treinamento, não tinha blindagem e, em princípio, não era armado, existindo apenas a provisão para duas metralhadoras no nariz. Os aviões da década de 40 eram bastante rudimentares e semelhantes ao F-80. Aqueles mais modernos, já nos anos 50, eram mais aperfeiçoados.

Curiosamente, a FAB recebeu, em 57, os mais modernos - os T-33. Vieram com metralhadoras, mas não eram usados pelo 1º/4º GAV, se não para pré-solo e VI. Os aviões recebidos, já nos anos 60, para completar o 1º/4º GAV com a parada do F-80 e para substituir os F-80 em Canoas e Santa Cruz, embora revitalizados e melhor equipados de avionica (já traziam VOR-1 LS, o que o T-33 não tinha), eram aviões mais antigos que, em determinada época, chegaram a receber a denominação de TF-80 na USAF.

O TF-33 assumiu a instrução de caça a partir de 1968. Em 1966, ante à bélica disponibilidade de F-80, as esquadilhas de instrução passaram a ser mistas com os líderes de T-33 e os estagiários de F-80. Em 1967, por questões de segurança - já existiam mais TF-33 do

que F-80 - estes passaram a ser voados apenas por instrutores. À medida que iam vencendo IRAN, os F-80 viravam panela. Existia um ferro-velho na Rua O. Manuel em Fortaleza, a caminho da Vila de Iracema, onde as fuselagens dos velhos guerreiros, de pé, enfileirados, nos saudavam no caminho de casa.

Esmiucemos agora o F-80. Era realmente um avião horroroso para quem tinha voado Gloster e possuía o T-33 ao lado. O F-80 realmente só passou a ser um avião atraente quando em fim de vida. Enquanto existiam muitos F-80, todo mundo preferia o T-33. Quando o F-80 começou a rarear, foi uma "peruação" danada para voá-lo. Principalmente pelos pilotos mais novos que, anteendo o fim próximo, queriam "encher o quadrinho" no único monoplace que existia na FAB (o F-80 já estava parado e o Mirage, ainda por vir).

O F-80 era ruim de desempenho se comparado ao T-33. Era muito mais pesado em razão das blindagens e talvez, até, pelas técnicas de fabricação de sua época. Sustentava menos curva e subia menos. Em resumo: perdia para o T-33 em combate feio.

É verdade que ganhava longe em poder de fogo. Eram seis metralhadoras - 50 com 300 cartuchos cada. Era tanta munição que à decolagem, totalmente municiado, exigia um esforço enorme para levantar a bequilha. É claro que esse peso todo, afastando mais o CG do centro de sustentação, não melhorava nada o desempenho de curva.

Mas o avião era uma boa plataforma de tiro. As seis metralhadoras, atirando juntas, quase chegavam perto do potencial que o "tijolo quente" levava com suas oito.

Entretanto, todo esse armamento de cano não possuía a contrapartida de bombas. Eram apenas dois "pontos duros" com capacidade de 1 mil lbs cada (ou seria 500?). De qualquer modo, pouco.

Mas onde o F-80 se mostrava ruim era do lado de dentro. A nacele era um desastre.

A cadeira ficava fixa, de modo que o piloto regulava sua altura com banquinhos de madeira existentes, no equipamento de voo, em três tamanhos. Os baixinhos usavam o maior, os compridos, o menor, e o banco era colocado sob o bote.

Mas havia os supercompridos. Mestre Trompowsky, por exemplo. Quem tinha coxa muito longa - havia um limite previsto - perderia o joelho na ejeção. Pelo menos a rótula, que ficaria no pára-brisa. A estes era vedado o uso do pára-quedas de encosto. Tinha de usar o velho *switlick* (será que a gra-

fia era essa?) de assento e sentar diretamente na cadeira, sem bote. Naturalmente, neste caso, perdia-se todo o automatismo da ejeção. Que já não era muito. Esendo alto, é claro que, ao usar o pára-quedas de assento, mais alto ficava o piloto. A cabeça, se não era pressionada contra o canopi, devia, pelo menos, encostar. Com a palavra o Tromps e o Petersen.

Mas sobre a ejeção, vejamos como era. No T-33, ao se levantar o braço direito da cadeira, ejetava-se o canopi. O esquerdo travava o cinto (ou vice-versa, não lembro). Com os braços levantados, o gatilho de ejeção ficava exposto no punho do braço direito. Era só pressioná-lo e pronto. A sequência de ejeção abria o pára-quedas automaticamente. Com alguns óbices a serem vencidos, principalmente à baixa altura, em que havia uma inquietante estatística da USAF sobre envolvimento cadeira/pára-quedas.

No F-80 era pior. Havia que primeiro ejetar o canopi por um comando distinto (punho em T na lateral direita). Depois, levantar os braços da cadeira e aí, então, comandar a ejeção. A quebra de sequência poderia resultar em uma temerária ejeção através da capota. Foi o que o Normando Medeiros fez, quando, já pousado em pane na areia, próximo a Aquiraz, viu o avião incendiar-se sem conseguir ejetar o canopi. Achatou-lhe um pouco mais a cabeça, deu-lhe alguma dor, mas fê-lo mais brilhante do que já era.

Mas o ar-condicionado e a pressurização do F-80 eram também dignos de nota. A pressurização só funcionava quente e o comando de temperatura era mecânico, através de uma haste, que congelava e não se movia "de jeito nenhum", como diria o Timóteo de Alembert. Na melhor das hipóteses, ela entortava. Principalmente em altitude. Aliás, retornando ao assunto curso de caça e desempenho do avião, há que mencionar que existia uma missão de esquadrilha, a 5F2C, que era realizada a 40 mil pés. Altura a que alguns aviões, e muitos estagiários, se recusavam atingir.

Enquanto o T-33, com sua leveza e graça, chegava tranquilo aos 40 mil, o F-80, se chegava, fazia-o caindo aos pedaços. Muitos estagiários foram eliminados nessa missão. Havia que tratar o avião com um carinho muito especial. Qualquer grossura e pronto... vinha o estol, o atraso, o afundamento e o ala jamais reagrupava.

Mas o interessante mesmo era a linha de frente, fazendo trilha de condensação. Era preciso ser um gato para fazer aquelas malditas curvas de angustiantemente. E havia líderes que, empol-

gados com o desempenho da esquadrilha (coisa rara!), chegavam a puxar *breaks* (o que hoje é a curva de 180° em posição). Havia quem só reunisse no cafezinho do Dudu e Pocidônio.

Mas o mais emocionante: a descida de 40 mil pés na 5F2C era o desembaciador. Que não funcionava. Chegava-se no tráfico com tudo embaciado. E isto depois de descer fazendo acrobacia na ala. Nessa missão, ela era não mais um divertimento, mas uma obrigação a ser cumprida com proficiência.

Mas havia também o K14. Era o visor de tiro ainda usado hoje no Xavante. Ficava permanentemente no avião. E, com aquela ergonomia maravilhosa da cabine, com o piloto enterrado e só a cabeça de fora, o visor bloqueava metade da visibilidade frontal. Daí alguns dizerem, acho que o Onça, que o problema do desembaciador era irrelevante, pois, de qualquer modo, o visor não deixava ver nada.

Mas há que falar, também, da iluminação interna; antes de prosseguir, no entanto, seria melhor explicar a origem do F-80, de modo que suas deficiências possam ser melhor compreendidas. E aceitas.

Durante a Segunda Guerra, em 1942, a Alemanha já havia testado o caça a jato HE-280 e tornar-se-ia operacional, em fins de 44, o ME-262. A Inglaterra também não ficou atrás e chegou a usar, de modo muito limitado, o Gloster MK-4 para ataque ao solo. Ora, os Estados Unidos não podiam ignorar o avanço tecnológico e haviam produzido o Bell P-58 sem muito sucesso.

Partiram, então, com tudo, para cima do P-80 da Lockheed. Seu projetista? O lendário Clarence Johnson que já projetara o A-28 Hudson e o P-38 Lightning e que consolidaria o seu gênio, mais tarde, com o Constellation e o fenomenal Blackbird (YF-12-SR 71).

O F-80 não diferia muito do P-80 e trazia, consigo, portanto todos os *short-comings* e imprevisto imposto pela servidão do tempo.

O avião, com toda a certeza, teria dominado os céus da Europa se tivesse ficado pronto a tempo. Não ficou. Foi aperfeiçoado no que era possível e colocado em serviço após a guerra. Logo surgiu a Coréia. Mas aí o "buraco já era mais embaixo". O enflexamento da asa introduzido por Busseman na Alemanha já era de domínio geral. O MIG 15 e o F-86 eram soberanos (em verdade o F-86 originalmente tinha asa reta, mas, por influência de Busseman, já na América após a guerra, o projeto foi mudado) e o F-80 ficou limitado a ataque ao solo (embora a primeira vitória americana no conflito tenha sido sua - e bem verdade que contra um medíocre IL-10).

Retornemos agora à iluminação interna e ao voo noturno. Simplificando: os instrumentos ainda eram fabricados com material fosforescente e as luzes eram aquelas antigas, ultravioletas, presas nas laterais da cabine e voltadas para o painel. Mas já não funcionavam bem.

Era terrível. Lembro que não se enxergava nada e, no meu primeiro voo, optei por focalizar a luz da esquerda diretamente sobre o velocímetro. So-



me-se a isso o visor bloqueando a visibilidade frontal, o embaciamento na descida e uma pista de 1.800m, e tem-se uma dimensão do pepino a serdescascado. Veio-me agora à lembrança um episódio bem interessante ocorrido no dia em que voei o primeiro noturno.

Existia, naquela época, uma Comissão Militar Brasil-Estados Unidos. Parece que um oficial americano da comissão voara F-80 no passado. Acho que era capitão ou major e se chamava Powell.

Neste dia, ele estava em Fortaleza e acho que houve alguma ordem superior para que o Esquadrão o escalasse para um voo. Penso que foi isso. O Esquadrão, é claro, não gostou, mas cumpriu.

Só que escalou o cara para voar à noite. Lembro-me dele comentar no vestiário que não voava o avião desde há muito. Não lembro quanto tempo. Mas não era pouco. Coisa de mais de cinco anos.

Voar, ele voou. Uma vez. Nunca mais voltou. Pelo menos, que eu visse.

Uma outra coisa que marcou o F-80 (e também o T-33) foi o uso de JP-4. Era um combustível complicado com ponto de fulgor baixo e vulnerável à eletricidade estática (que acunilava com facilidade). Tanto que nunca foi aprovado para uso comercial, mesmo sendo muito mais eficiente que o JP-1.

Uma das grandes preocupações era o fogo em voo. No ano anterior ao meu curso, havia ocorrido um caso sério. A área do flape de mergulho era onde se encontravam todas as linhas de combustível, e, portanto, o ponto onde se concentravam as atenções da inspeção pré-voo.

Ocorreu que o então capitão HPC Marques teve fogo com voo exatamente no local. Dizem que contrariou todas as sugestões de ejeção (os pilotos não confiavam muito, principalmente no F-80) e trouxe o avião até o pouso. No fim da corrida ele já não teria tido mais controle da máquina. É o que contavam. Mesmo assim, safou-se.

Passamos à operação fora de sede. Já voava no Brasil o Viscount da Vasp, de modo que se operava com JP-1. Mas eram poucos os lugares onde ele existia e havia consequências:

Tanto o F-80 como o T-33 tinham tanques de ponta de asa, dois internos em cada asa, e o tanque de fuselagem, que alimentava o motor e para onde era transferido o combustível dos demais tanques. O uso continuado de JP-1, no entanto, dava algum tipo de problema no sistema (bóias, válvulas, sei lá) que resultava em eventual não-transferência. O que era uma fria, quando ocorria com um único TPA (eram 230

galões - quase uma tonelada). A recomendação era alijar o tanque, mas sempre existia a vaidade querendo preservar o equipamento, e havia quem tentasse. A despeito de certos pousos aterradores, não me consta que alguém se haja acidentado deste modo.

O problema de assimetria de peso no TPA era tão complicado que existia um sistema chamado Auto Drop que tinha de permanecer ligado na decolagem. Se por algum motivo um TPA caísse, o outro saía automaticamente. Houve muita gente que alijou um tanque sem desligar o Auto Drop e voltou sem os dois. Mas acho que me enrolei. O Auto Drop só existia no T-33.

No F-80, decolava-se com o interruptor de bombas armado e selecionado para TIP (se não era isso, era algo parecido - não existe mais um único documento sobre o F-80 para consulta). Em caso de emergência, era só apertar o botão do manche e os dois tanques iam embora. Há uma explicação para isto. O F-80, originalmente, tinha um ponto duro na parte inferior da ponta da asa, onde podia ser levado um tanque ou uma bomba. Quando ele incorporou os tanques de 230 galões, o sistema elétrico existente foi preservado e adaptado para o alimento das TPA.

É desnecessário mencionar que alguns tanques foram, eventualmente, lançados no alvo de bombardeio em lugar de bombas.

Tivemos até dois pilotos que competiram durante muito tempo. O Torrey Ely e o Samthos Le Brow. O Le Brow levou o caneco com um *lifetime record* de 8 TPA alijados.

Mas que fim levaram os F-80? Todos viraram panela?

Creio que tivemos 33 aviões. O número mais alto que lembro era 4.232.

O 4.200 foi mantido voando por muito tempo ainda. Era o avião do comandante do 1º/4º GAV, e foi pintado de branco. Depois foi recolhido ao Parque de Recife e se acidentou no voo entre RF-AF, quando seria entregue ao Museu. Uma pena, pois perdemos um companheiro e o 00 que havia voado na Coreia. O Museu, hoje, dispõe de um único exemplo, mas lhe falta muita coisa original na cabine.

Existe um, também, que é monumento na entrada da Base de Fortaleza. Como está espetado em um pedestal, só deve ter a casca, e, assim mesmo, cedo ou tarde, vai virar óxido de alumínio.

Bem, acho que não há muito mais de importante a falar do F-80. Falta o motor, o sistema elétrico e o pouso.

O motor era o Allyson J33. Robusto e frágil ao mesmo tempo. Robusto por ser oriundo de uma época em que a metalurgia ainda não havia encontra-

do as melhores soluções para as altas temperaturas internas e, portanto, superdimensionava o que era possível. E frágil por ter locais críticos que quebravam com muita facilidade - palhetas de turbina, por exemplo.

O J33 tinha um sistema de combustível ainda bastante elementar, mas que absorvia as acelerações bruscas, o que fazia com que ele custasse muito a embalar - da marcha lenta a 100%, 14 segundos. Havia, portanto, que ter muito cuidado para não ficar sem potência quando mais ela fosse necessária.

Existiam dois controladores de combustível. O normal e o de emergência. No de emergência, não se tinha qualquer das proteções de superaquecimento durante as acelerações, e seu uso era como *back up* do sistema normal. No F-80, existia um sistema automático que transferia a operação para o controlador de emergência, caso a pressão de combustível caísse abaixo de um determinado valor. Esse sistema, depois, foi desativado no T-33.

Do sistema elétrico, há que dizer que era a grande preocupação. Toda a transferência de combustível das asas para o tanque de fuselagem era elétrica (menos o TPA, que era por pressão de ar igual ao Xavante), e o mais problemático é que o flape também era. E sem ele o avião era um foguete para pousar. Tivemos acidentes muito graves, mesmo já com a pista aumentada, com estagiários fazendo pouso sem flape por pane elétrica total.

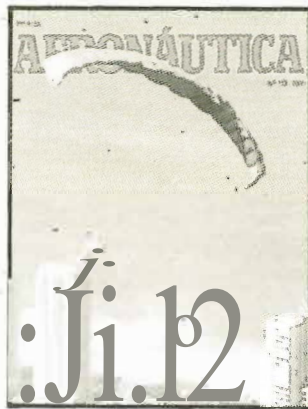
Mas, em compensação, tivemos o Celestino, à noite, em 1960, com a pista de 1.800m, pousando tranquilo. Acho que foi. Pelo menos, saiu andando.

Já que estamos falando de pouso... o F-80, por ter o nariz pesado, tinha uma tendência a entrar na bequilha. Se isso ocorresse (*purpoising*) só existia um caminho: comandos em neutro, motor a pleno, fé em Deus e sair para outras (se des\$e!). As tentativas de conserto resultavam, normalmente, conforme diziaa TQ, em "quebra da bequilha no terceiro toque".

Bem, é isso. As idéias e as lembranças foram sendo colocadas no papel sem muita preocupação de ordem. O mais difícil foi falar do avião, tendo de deixar de lado as muitas e muitas histórias da época.

Acho que deu para dar uma idéia. O F-80 foi um avião que marcou uma época na história da aviação. Não foi uma maravilha, mas permitiu a cada piloto que o voou ser, também, um pouquinho parte dessa história. Afinal, tivemos o privilégio de voar um avião de Kelly Johnson. Algo de que todos nós, por certo, nos orgulhamos. •

NÃO
PERCA
ESTA
CHANCE



CUPOM UM

ASSINATURA ANUAL
6 EDIÇÕES POR Gr\$ 1.800,00

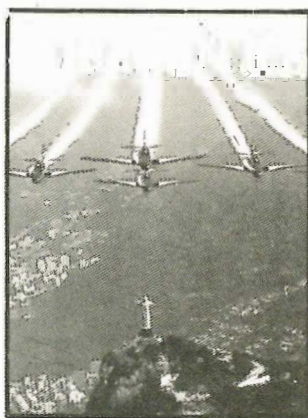
nome

endereço

cidade

estado

cep



CUPOM DOIS

UM PRESENTE E TANID
ASSINATURA ANUAL
6 EDIÇÕES POR Cr\$ 1.800,00

pessoa presenteada

endereço

cidade

estado

cep

seu nome



CUPOM TRÊS

MUDANÇA DE ENDEREÇO:
ATUALIZE SEUS DADOS

nome

nooo endereço

Se você aprecia aviões, vôo livre, ultraleve, pára-quedismo e plastimodelismo, faça uma assinatura da REVISTA AERONÁUTICA e receba em casa todas as novidades do mundo da aviação, além de informações sobre o que se passa na música, cinema, esporte, turismo e medicina. Não perca esta chance. Mande agora o seu cupom.

Atenção: não aceitamos vale postal. O pagamento deve seguir anexo ao cupom, em cheque nominativo do Clube de Aeronáutica (Praça Mal. Ancora, 15 - CEP 20021 - Rio de Janeiro).

REVISTA AERONÁUTICA
uma opção inteligente

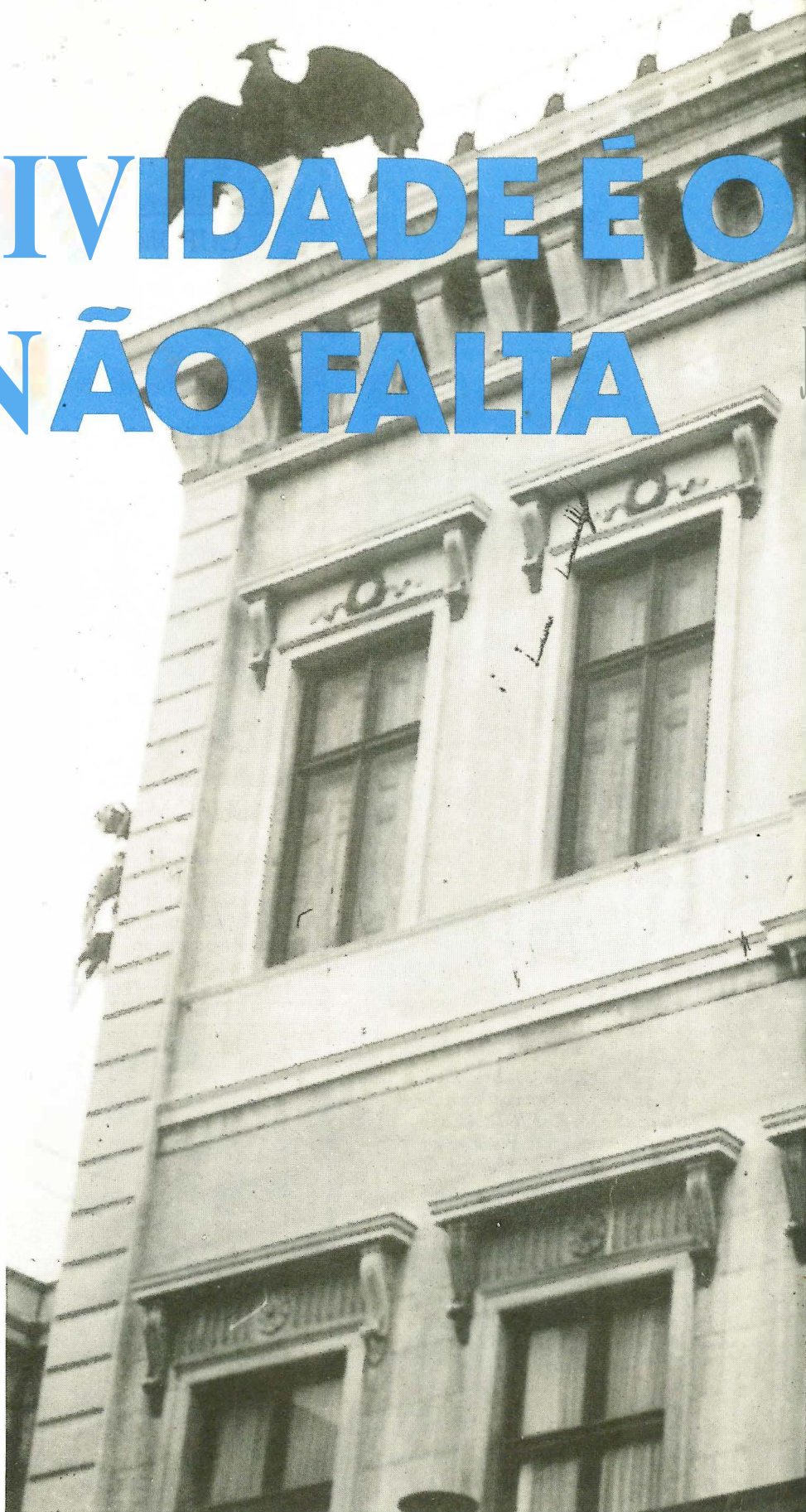
MUSEUS:

CRIATIVIDADE É O QUENÃO FALTA

VALESKA FAVALESSA
FOTOS: MARCELO DA ROCHA

Não é novidade que a cultura brasileira passa por momentos de dificuldade, frutos da crise econômica que o país atravessa. Mas, apesar disso, ela sobrevive, graças à consciência e ao profissionalismo daqueles que operam nessa área. Um exemplo típico é o caso dos museus cariocas, que têm buscado alternativas para driblar a crise.

O museu hoje não é somente depósito de objetos raros. Principalmente num país pobre como o nosso, o museu tem que ter uma função social maior: transmitir o que foi, o que é e o que será o Brasil, localizando-se no tempo e no espaço. Essa é a opinião da superintendente de Museus do Estado do Rio (da Secretaria de Cultura), Magali Cabral, que acumula o cargo com o de diretora do Museu do Primeiro Reinado. Como diretora, ela exemplifica:







MIS pronto em 91

"Para atrair a comunidade, um museu histórico tem que trabalhar com o contemporâneo. No Museu do Primeiro Reinado, abrimos, no ano de 89, uma sala dedicada à memória de São Cristóvão, bairro onde se localiza o museu. Nessa sala, exposições como os 60 anos do Clube Vasco da Gama e da Mangueira levaram muitos vizinhos à casa."

A sala tem vivido uma fase de bastante movimento, devido à idéia - muito original - da montagem da exposição: Em São Cristóvão eu nasci e me criei. Trata-se da descoberta de um riquíssimo acervo fotográfico de duas famílias que tiveram suas origens em São Cristóvão, no final do século passado, e moram no bairro até hoje.

Inaugurado em 1979, o Museu do Primeiro Reinado, que havia sido a Casa da Marquesa de Santos, vivia nos últimos anos um pouco abandonado. Com a abertura da sala, a comunidade do bairro passou a frequentar o museu.

"Temos um tema - Primeiro Reinado - muito restrito. Nosso público - estudantes - também não era grande. Mas, como tínhamos à nossa disposição ônibus que o Estado colocava, fazíamos o transporte dos alunos e havia movimentação na casa", conta Magali. "No entanto, com o corte do transporte, o número de visitas caiu bastante. A solução foi a abertura da sala e a criação do projeto Você é o Guia, que consiste em cursos oferecidos aos pro-

fessores. Após o curso, o mestre leva seus alunos ao Museu e lhes dá as informações necessárias", diz Magali.

O prédio foi construído em estilo neoclássico, todo decorado com vitrais de Francisco Pedro do Amaral, aluno de Debret. O acervo, objetos do Império, está distribuído nas salas do primeiro e segundo andares.

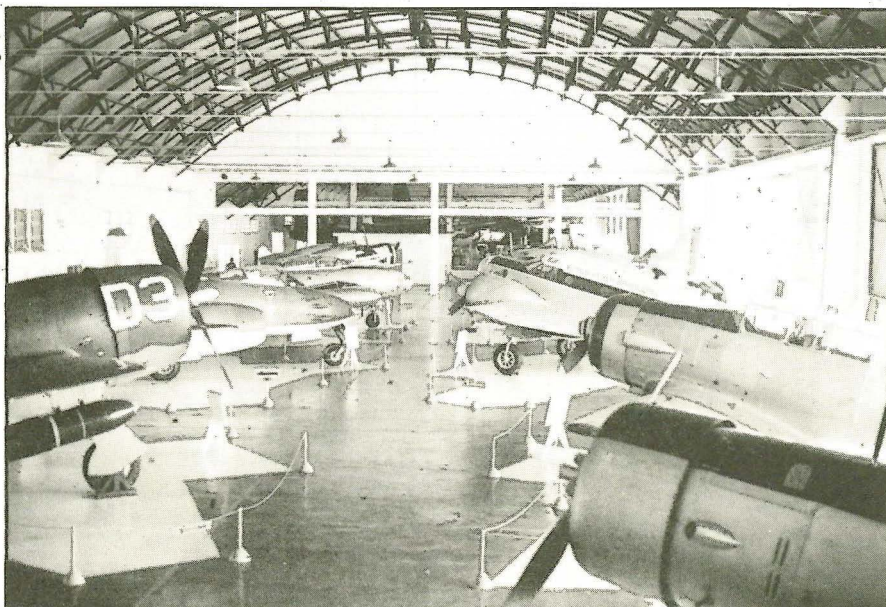
Temas restritos e pouca visitação não são problemas enfrentados por Neusa Fernandes, diretora do Museu da República, e sua equipe. O museu, situado no antigo Palácio do Catete, recebe uma média de duas a cinco escolas por dia, e possui um departamento de educadores para guiar os estudantes.

O edifício em estilo neoclássico é, no gênero; o mais suntuoso de toda a América. O Palácio e seu parque de 24 mil metros quadrados constituem-se em um dos raros exemplos que restam das antigas mansões do Rio, com capela, salão nobre, salão amarelo, azul, pompeano, mourisco e de banquetes.

Segundo a assessoria do Museu da República, acontecimentos significativos da nossa história tiveram como cenário os seus salões, tais como a reunião decisória da Revolta do Chibata, em 1910, a assinatura da declaração de guerra à Alemanha, marcando a entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial, e o suicídio de Vargas, em 1954.

O Palácio do Catete foi sede da República até 1960, quando a Capital Federal foi transferida para Brasília. O Palácio foi transformado num museu

Divulgação



Museu Aeroespacial



MAM: jardins de Burle Marx

que abriga hoje cinco mil objetos, na maior parte aqueles de uso pessoal dos Presidentes, além de 60 mil documentos e 15 mil livros. Afinal, foram 63 anos de República vividos ali. Depois de ter ficado algum tempo em restauração, o museu reabriu em setembro de 89, gradativamente, mas hoje está em plena atividade.

Exposições temporárias, pesquisas técnicas, cursos, conferências, atendimento pedagógico e vasta biblioteca infantil são algumas das atividades do Museu da República. Há ainda um trabalho comunitário e educacional com 200 crianças das favelas: curso de jardinagem no parque do museu.

Mas, apesar do pleno funcionamento, há nesse museu um problema sério: a insegurança dos funcionários. O Museu da República - ligado administrativamente ao Poder Federal - é subordinado à antiga Pró-Memória, em extinção. O quadro de pessoal foi reduzido e, dos quase 100 que restam, nenhum sabe informar ao certo o destino do museu.

Já o MAM - Museu de Arte Moderna - do Rio, por ser particular, ou seja, uma sociedade civil sem fins lucrativos, não se depara diretamente com esse tipo de problema. Ao contrário. Além de contar com quase 40 mantenedores, o museu recebe ainda uma ajuda da prefeitura.

Mas todo esse apoio financeiro não seria suficiente para reabrir o museu, fechado desde 86. É o que afirma Deni-



Museu da República: lazer no parque

se Mattar, assessora do MAM:

"Apesar de ainda não haver as condições ideais, reabrimos assim mesmo. Acreditamos que mais vale o MAM funcionando pela metade do que um museu totalmente parado." Essa filosofia, responsável pela reabertura do museu, está presente em toda equipe da direção do MAM.

Situado numa área de 40 mil metros quadrados, rodeado de jardins projetados por Burle Marx, o prédio de arquitetura moderna integra-se à paisagem, o que torna o museu um referencial para toda a cidade.

Em julho de 78, um incêndio destruiu quase por completo o acervo do MAM. Foi somente depois de 85, quando o jornalista Nascimento Brito assumiu a presidência da sociedade civil, que o prédio foi fechado para uma grande reforma, que durou até 90. Ainda existem problemas de goteiragem e iluminação - entrada de sol - que terão que ser rapidamente resolvidos, a fim de atender às montagens de exposições internacionais, previstas para 1991.

O novo ano promete ser bom também para o Museu da Imagem e do Som, que transformou-se em fundação - uma luta conseguida junto ao governador Moreira Franco pela diretora Maria Eugênia. No momento em obras de reforma, o MIS aguarda o ano que chega para reabrir.

Apesar das dificuldades que marcarão 1990 - o que fez com que alguns de seus projetos fossem adiados - , o Museu Aeroespacial também se prepara para o ano de 91 com otimismo. Segundo Sandra Mara Chernicharo, chefe da divisão de Museologia, em 90 o Museu Aeroespacial realizou somente duas exposições: uma sobre a aviação Anésia Pinheiro e a Semana da Asa, recebendo uma média de 3 mil pessoas por mês.

Boas notícias para um país em crise e uma grande lição para aqueles que não acreditam em soluções. O trabalho, a seriedade, a criatividade e a dedicação são ingredientes básicos para a melhoria de nossos museus.

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 seu carro - ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da linha Chevrolet/90. Você ainda recebe troco na troca.

ATENÇÃO

A Cipan foi escolhida pela

COOPCAR

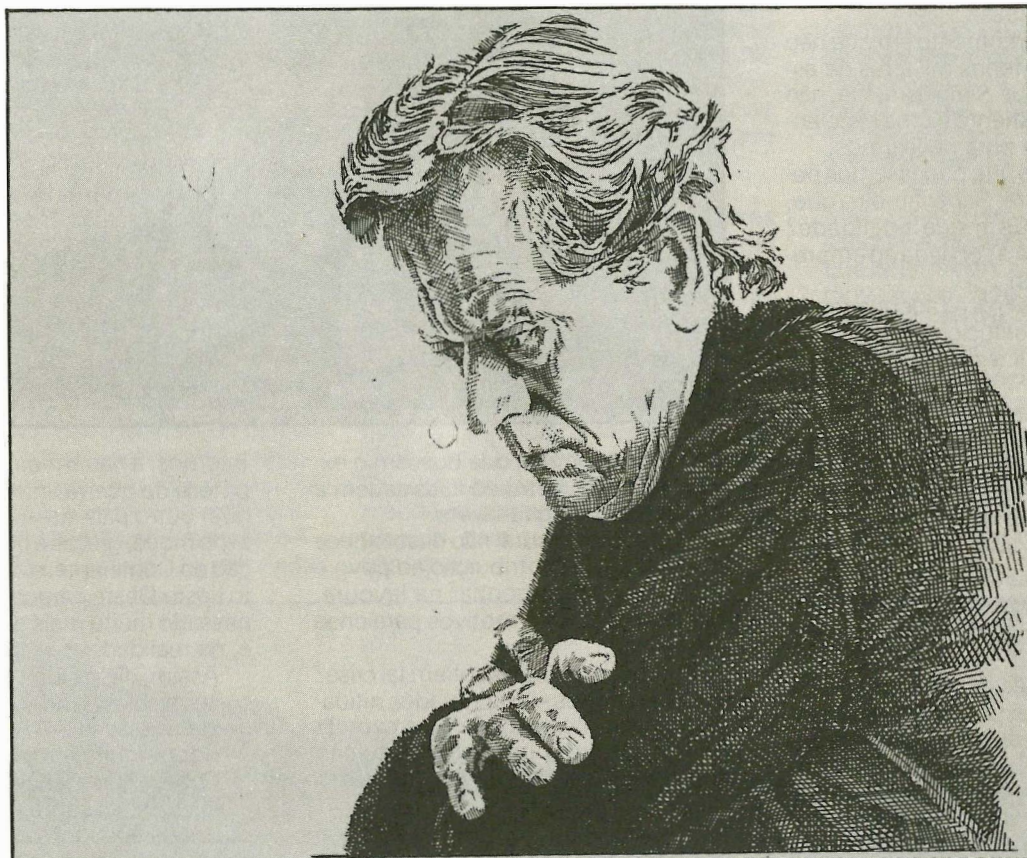
cooperativa do clube da aeronáutica

para atender com exclusividade aos seus consorciados.



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

CRISE EXISTENCIAL DOS MILITARES BRASILEIROS



Este artigo pretende, basicamente, dizer aquilo sobre o que todos concordamos quando conversamos informalmente. Foi escrito sob o estímulo de um trabalho do vice-almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, intitulado "Uma Nova Concepção Estratégica para o Brasil - um Debate Necessário", o qual o autor, estimado amigo, teve a gentileza de enviar-me em agosto de 89 e que foi publicado na Revista Marítima.

Motivou-me, sobretudo, a análise do alte. Vidigal sobre a "crise existencial" dos militares brasileiros. Em seu belo trabalho, ele diz que "o Poder Nacional de um país, e a forma como o Estado aplica este poder, é o fator essencial, mas, para muitos propósitos, o poder

militar não pode ser substituído por qualquer das outras parcelas do poder, sendo indispensável a sua atuação, ainda que se possa evitar a violência".

A crise existencial do militar brasileiro pode ser explicada pelas mudanças que ocorrem, atualmente, no Brasil e no mundo. Vê-se a aproximação entre o Leste e o Oeste, os acordos de desarmamento, a diminuição de forças militares e dos orçamentos a elas destinados. Isto, no mundo.

No Brasil, vê-se o enfoque novo de abertura de mercado, de privatização de empresas e serviços públicos, enfim, uma verdadeira e saudável revolução em certos conceitos arcaicos, a que nos acostumamos e dos quais procuramos nos livrar.

CRISE EXISTENCIAL...

É toda uma mudança que se busca no comportamento da sociedade brasileira, com a qual estamos de acordo e esperançosos no futuro do País. Tais mudanças afetam, é claro, o militar brasileiro. E tempo de repensarmos, juntos, civis e militares, muitas coisas. Mas não deixemos que as idéias e os sonhos nos distanciem do nosso propósito...

Voltemos à nossa "crise"...

Vivemos um momento em que não sofrem os ministérios militares de escassez de recursos. Simplesmente, não os temos. Certamente é uma excelente oportunidade para pensarmos.

Suponhamos que pudéssemos pedir recursos agora. Saberíamos o que, quanto pedir? Com que finalidade? Qual a prioridade a ser dada ao empregar tais recursos?

Possuímos as Forças adequadas ao nosso dever constitucional? Somos capazes de garantir a *defesa da Pátria, da lei e da ordem*?

Qual a Política de Defesa Nacional? Certamente ela será (ou é) o pilar que sustentará qualquer planejamento que vise a adequação de nossas Forças Armadas à sua consecução. Existe?

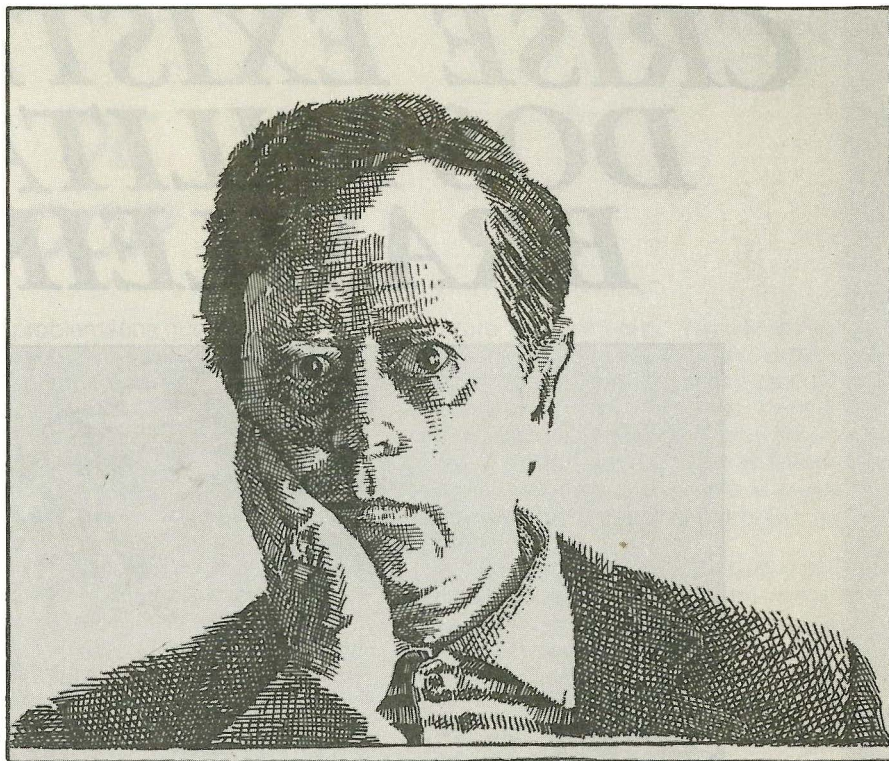
O povo brasileiro sustenta suas Forças Armadas. Estará ele tranqüilo quanto à garantia que elas oferecem à defesa da Pátria? Saberá ele do que somos capazes?

São perguntas às quais temos a obrigação de responder, como homens-de-bem e sinceros apologistas da *verdade*. Um trabalho conjunto, de toda a sociedade brasileira.

Como dimensionar nossas Forças Armadas e a elas atribuir recursos sem estabelecermos (e conhecermos) a Política de Defesa Nacional?

As respostas às perguntas aqui formuladas certamente contribuiriam, e muito, para pôr-se fim à crise existencial dos militares brasileiros. Já que esta não é causada por uma situação momentânea de falta de recursos, mas, principalmente, pela falta de um balizamento claro daquilo que se espera das nossas Forças Armadas. O militar brasileiro se diferencia dos demais compatriotas apenas pelo uniforme que veste. No mais, é igual. Patriota, obstinado quanto ao progresso de seu país, conhecedor de suas responsabilidades e pronto a assumi-las.

O operário que labuta na indústria sabe que seu trabalho contribui para a grandeza do País, e conhece o que dele se espera, pois sua indústria, com clareza, mostra-lhe a importância de seu trabalho. Assim acontece com todas as classes trabalhadoras. Não há crise existencial entre, por exemplo, os



dedicados homens que buscam e extraem o nosso petróleo. Eles sabem a importância do que fazem.

O trabalhador rural não desconhece o valor da sua contribuição ao povo e ao país ao se empenhar na lavoura. Também aí não há motivos para crise existencial.

Por que os militares sofrem tal crise? Porque não lhes são apontados nitidamente os rumos a tomar para exercer integralmente o que a Constituição lhes aponta: *"a defesa da Pátria, da lei e da ordem"*.

É necessário, é imprescindível, que estabeleçamos com clareza e coragem a nossa Política de Defesa, para que possamos dimensionar nossas Forças. Ou será que já as temos adequadas às nossas necessidades? Ou será que estão até superiores ao que realmente precisamos?

É preciso saber responder a tais perguntas.

No Brasil de hoje, como orientar o desenvolvimento e o preparo das Forças Armadas? A estrutura, o equipamento, o treinamento e, acima de tudo, o espírito de luta dos militares baseia-se, sobretudo, na motivação para o emprego da força militar.

No passado, as nossas Forças Armadas mantiveram-se motivadas com base nas possibilidades de conflitos internos, nas hipóteses de guerra entre países do nosso continente e, ainda, como possíveis participantes de um conflito Leste-Oeste. Paulatinamente, todas essas hipóteses foram-se diluindo. Ninguém mais pensa em conflitos

internos, a não ser os dos votos. A hipótese de guerra entre o Brasil e qualquer outro país sul-americano está fora de moda, graças à política de integração do Continente, e o teórico confronto Leste-Oeste parece até coisa de um passado muito mais distante do que o é, na realidade.

Assim, destruídos (em tese) os três sustentáculos da concepção do emprego de nossas FFAA, o que sobra?

Sobra muito, creiam.

Sobra a consciência de que todas as análises feitas sobre a inexistência de possíveis inimigos pode nuir por terra de um momento para o outro. Daí, a necessidade das FFAA.

Sobra o fato, historicamente reconhecido, de que o poder militar de um país é um forte (quando não decisivo) componente de seu poder político,

Daí, também, a necessidade das FFAA.

Sobra, finalmente, a *"crise existencial"* dos militares brasileiros, éros que sentem-se, erradamente, burocratas fardados, já que presumem não haver mais lugar para eles - o que, como sabemos, é ledor engano. Não pode um país como o Brasil prescindir de suas FFAA. Não pode, também, permitir que seus componentes se entreguem à tal crise existencial. Como dela sair? Há, certamente, nas três Forças, gente muito mais capacitada do que eu para apresentar sugestões.

As soluções a qualquer problema estão sempre presas à oportunidade em que os problemas se apresentam e, principalmente, à conjuntura vigente à

época em que devam tais problemas ser resolvidos. Não se pode, ainda, perder de vista o futuro ao propormos soluções para determinado problema.

O momento atual merece reflexão. O Brasil é um grande país com enormes problemas de toda ordem, tendo q[ue] administrar recursos exíguos face às suas necessidades, que são incontáveis: saúde, habitação, agricultura, obsolescência do parque industrial, educação, dívida externa e interna, enfim, "um prato cheio"! Mas são problemas que temos que enfrentar. Resolver os possíveis e encaminhar soluções para os outros.

Neste contexto, como situar as FFAA? Como equipá-las? Como estruturá-las? Como, enfim, mantê-las aptas para o cumprimento de sua destinação?

Não podemos, é certo, reivindicar cada vez maiores recursos para as FFAA. Não há como justificar sua prioridade sobre os demais problemas que afligem a Nação. Também não podemos, simplesmente, ficar sem elas. Temos é que adaptá-las à nossa realidade e às nossas necessidades.

Até aqui procurei expressar-me sempre falando em FFAA. A partir de agora dedico-me mais ao Ministério da Aeronáutica ou, mais especificamente, ao seu componente militar, a Força Aérea.

Oual a Força Aérea de que precisa-

mos? Esta é a grande e simples pergunta.

Não me caberia dar a resposta pois faltam-me, certamente, para tal, as condições de autoridade, conhecimento estratégico e de política internacional que seriam necessários.à uma resposta mais adequada. Permitam me, por outro lado, tentar responder à pergunta formulada, baseando-me na experiência da vida e do conhecimento da nossa Força Aérea.

Objetivamente, o que precisamos é de uma Força Aérea capaz de manter-se apta ao cumprimento de sua missão, que é, sinteticamente, a defesa de nosso território e de nosso espaço aéreo. Não vamos quantificar, pois faríamos contas que assustariam até países mais ricos...

Temos, e isso é imprescindível, que enfrentar a nossa realidade e a ela adequarmos a nossa Força. - Que ela seja tão pequena (ou tão grande) e tão bem preparada quanto possível ao nosso País - seria a resposta àquela pergunta inicial.

É fácil implementar tal solução? Certamente, não. Por quê? Porque estamos acostumados a sonhar, o que é bom, porém necessário é que separemos o sonho das possibilidades de sua concretização.

O que precisamos é de Lma Força Aérea bem distribuída pelo País (quanto menor o n[um]ero de Bases, tanto me-

lhor...) com o melhor equipamento de que pudermos dispor e com tripulações de combate alta e permanentemente adestradas.

O que precisamos é de Homens e Mulheres, membros da Força Aérea, voltados para a atividade-fim.

O que precisamos é ser cDpDzes de manter e operar adequadamente não os nossos aviões, mas sim as nossas "plataformas de armas".

O que precisamos é canalizar os recursos que a Nação puder dedicar à sua Força Aérea, para o objetivo principal de termos uma Força realmente capaz - pequena que seja, em quantidade, porém realmente operacional, pois só aí poderemos nela confiar.

Não me preocupa a possibilidade de sermos poucos, se formos eficientes; se tivermos operacionalidade real, se possuírmos enraizada em nós uma "Doutrina de Emprego", teremos tudo para, em caso de necessidade, sermos muitos em pouco tempo.

Aliado ao treinamento de nosso pessoal, especial ênfase deve ser dada à área de Ciência e Tecnologia. O saber adquirido é uma inexpugnável fonte potencial de força. Não basta ao Homem a prática, o treinamento; necessário é também o saber - que, acumulando-se com os anos, se constituirá, talvez, no melhor "armamento" de que poderemos dispor no futuro.

Sobre tudo isso já se expressou o nosso ministro, ten brig Sócrates, quando disse:

- "A eficiência operacional é meta básica a ser atingida em todas as Unidades de Emprego..."

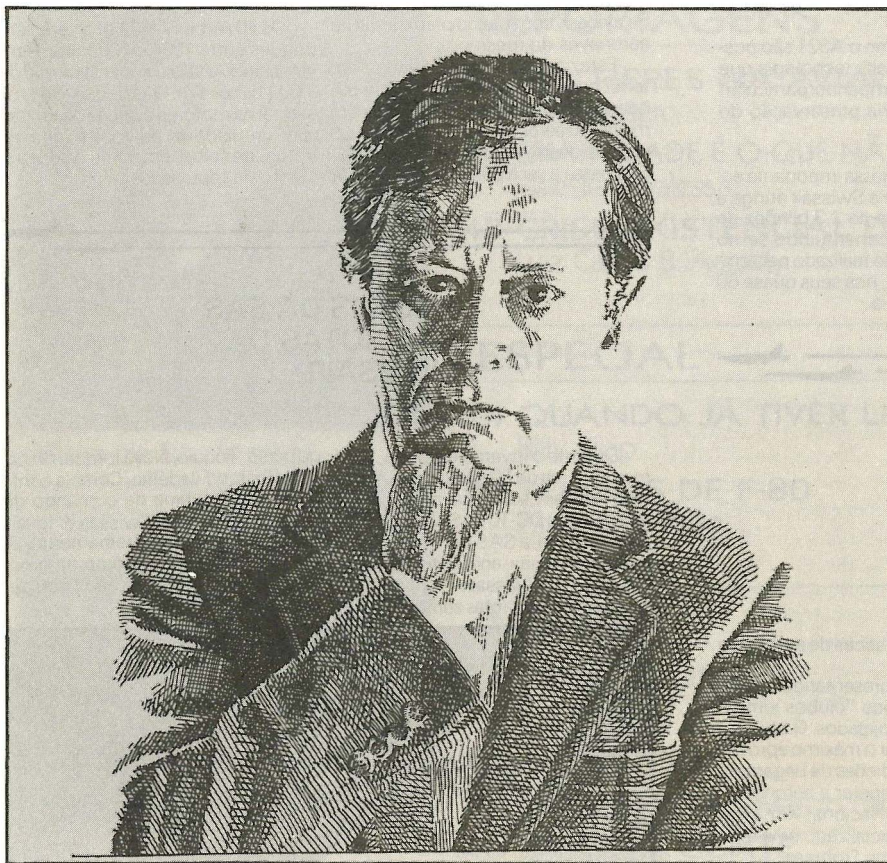
- "O esforço aéreo deverá ser direcionado para as áreas essenciais de combate e apoio ao combate"

- "... reexamine-se o pensamento estratégico militar interno, atualizando a Doutrina de Emprego e considerando o cenário mundiél e suas decorrências"

"...impõe-se fixar instrumentos que permitam delinear, com precisão, as verdadeiras necessidades quantitativas de pessoal da Força"

Palavras que todos gostamos de ouvir. Para efetivá-las, entretanto, julgamos ter que vencer conceitos e as mudanças são sempre difíceis, principalmente para os mais velhos. É necessário que mudemos, e muito, o nosso modo de pensar e encaremos o Brasil de hoje dentro de suas reais possibilidades.

....A dimensão quantitativa da força não é o parâmetro mais importante; a qualidade do sistema de armas só tem significado real quando aliado à competência no seu uso, fruto de criterioso adestramento, e à manutenção adequada". Óbvio, não? E então? ... •



SWISSAIR COMPRA 26 AIRBUS A320/321



A Swissair acaba de encomendar à Airbus Industrie 26 aviões das séries A320 e A321, para a sua frota europeia. O pacote consiste de sete encomendas de A320 e 19 A321 e mais 26 opções para ambos os tipos de aeronaves.

Os novos aviões substituirão, gradualmente, a atual frota dos MD-81 da Swissair, sendo que o primeiro A321 deverá ser entregue em janeiro de 1995, e o último da presente encomenda chegará em março de 1998.

Tanto o A320 como o A321 são possuidores de uma alta tecnologia que torna o seu desempenho particularmente indicado na preservação do meio ambiente.

O custo total dessa importante encomenda feita pela Swissair atinge a significativa soma de 2,3 bilhões de francos suíços, constituindo-se no maior investimento realizado pela empresa aérea suíça, nos seus quase 60 anos de existência.

SISTEMA DE CONDOMÍNIO NO CONSÓRCIO XI MANGO

Criado para facilitar a compra do motoplanador AMT-100 Ximango, o Consórcio Nacional Ximango agora conta com um plus inédito. Além da facilidade do pagamento das cotas em até 50 vezes, os adquirentes poderão reunir-se em condomínios para a subscrição. O novo sistema permite que um maior número de pessoas tenha acesso ao motoplanador e ao prazer de voar num aparelho que

reúne as características de avião e de planador.

A idéia está apresentando boa receptividade. Vários "clubes ximanguinhos" estão projetados. O objetivo principal é permitir o máximo aproveitamento das condições de pagamento e o prazer de operar a aeronave.

O Consórcio Nacional Ximango está sendo comercializado pela rede de concessionários Embraer.

BOEING E HONEYWELL FAZEM ACORDO PARA O 777

Seguindo o lançamento do 777, o Boeing Commercial Airplane Group está concluindo negociações com vários fornecedores para o desenvolvimento do maior e mais moderno birreator comercial do mundo.

A Honeywell Air Transport Systems Division vai desenvolver e produzir os sistemas de voo "Airplane Information Management System - AIMS" e o "Air Data Inertial Reference System - ADIRS". O AIMS integra várias funções de administração de voo e comunicação e monitoração das condições da aeronave. Essas informações são mostradas em displays recentemente desenvolvidos que

substituem os raios catódicos, utilizados na maioria das aeronaves atualmente em serviço.

O AOIRS é um sofisticado sistema de navegação que incorpora notáveis avanços tecnológicos, aumentando a confiabilidade. O Boeing 777 é um jato para médias e longas distâncias, com capacidade para transportar 360 a 390 passageiros em duas classes. Ele apresenta avançado design das asas, a fuselagem mais larga de sua categoria e turbinas de última geração.

A primeira entrega está prevista para maio de 1995 para a United Airlines.

MAIS 40 AIRBUS PARA A ALITALIA

A Alitalia anunciou em 12 de outubro a compra de 20 aeronaves A-321 da Airbus Industries (consórcio industrial europeu para a fabricação de aviões), com opção para outras 20 aeronaves do mesmo tipo.

Este contrato complementa o anterior assinado em dezembro de 89, quando a Companhia comprou as primeiras 20 aeronaves A-321. Com a assinatura deste segundo contrato, a Alitalia passa a ser a primeira Companhia

aérea internacional a adquirir este tipo de aeronave, sendo atualmente a Companhia com a maior frota mundial do Airbus A-321.

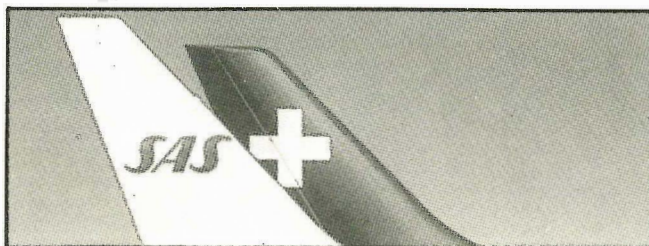
Os 40 Airbus A-321 que serão entregues entre 1994 e 1999 representam para a Alitalia um investimento de 3.600 bilhões de liras, incluindo neste total os motores e peças de reposição, simuladores de voo e infraestrutura de solo, bem como o adestramento da tripulação.

PILOTOS DA SAS NAS ROTAS DA SWISSAIR

Durante o inverno europeu, e até março, cerca de 30 pilotos da SAS (Linhas Aéreas Escandinavas) vão tripular os aviões OC-10 da Swissair. Temporariamente, a SAS tem mais pilotos do que necessita, enquanto a situação é inversa na Swissair.

As principais rotas serão as de Lon-

gocurso: ,óquio, Nova Iorque, Chicago e Boston-Filadélfia. Como a configuração da cabine de comando do DC-19 da SAS e da Swissair é igual, não é preciso novo treinamento. A operação continua após o inverno, mas seu término ainda não ficou decidido.



MD-11 ESTABELECE RECORDE EM VÔO 'NON-STOP'



O avião de longo alcance MD-11 da McDonnell Douglas completou em outubro último uma volta ao mundo, num vôo sem escalas que começou em Dallas, no Texas (EUA) e terminou em quatro dias depois em Seul, na Coreia.

O avião percorreu 35.871 quilômetros em 43 horas e 13 minutos com os 34 passageiros e a tripulação, que incluía engenheiros e mecânicos da McDonnell Douglas e representantes da FAA.

AUSTRIAN AIRLINES É VICE-CAMPEÃ DE CHÁ

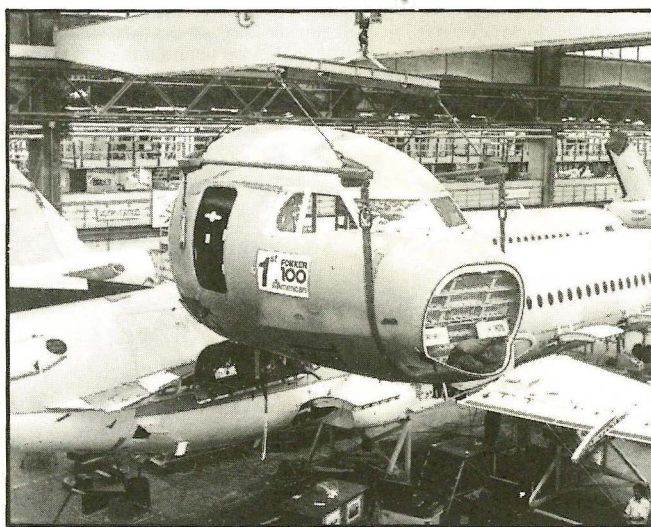
A Austrian Airlines classificou-se em segundo lugar no concurso mundial patrocinado pela British Tea Council que seleciona o melhor serviço de chá oferecido a bordo dos aviões. Dez juízes da entidade percorreram 900 mil milhas e voaram por 33 empresas aéreas de todo o mundo, na condição de simples passageiros, para estabelecer os vencedores. Quatro finalistas passaram pelo rígido crivo de juízes na última fase do concurso e a empresa britânica Dan Air sagrou-se campeã. O sucesso da Austrian Airlines no concurso deve-se à excelente reputação de seu serviço de bordo. O grande destaque deste serviço é o famoso Café Vienense.



AMERICAN AIRLINES RECEBE O PRIMEIRO FOKKER-100

O primeiro Fokker-100, para a American Airlines já está em linha de montagem final. A previsão é de que a aeronave seja entregue em julho de 1991. A preparação dos componentes de fuselagem e do cockpit já começaram, enquanto o avião faz sua jornada ao longo das estações de montagem.

Em março de 89, a American Airlines anunciou que iria adquirir até 150 Fokker-100, dos quais 75 em pedido inicial e com opções para mais 75. Esse foi o maior pedido da história da Fokker. Os Fokker-100 da American Airlines terão capacidade para comportar 97 passageiros.



Linha de montagem do Fokker-100

NOVA ENCOMENDA PARA O 737

A companhia egípcia Egyptair encomendou cinco Boeing 737-500 avaliados em cerca de US\$ 150 milhões. Os modernos 737-500 serão utilizados no processo de expansão de frota e irão operar as rotas internacionais e domésticas da Egyptair. Os 500 estarão equipados com turbinas CFM 56-3C1, de capacidade para um peso máximo de decolagem próximo a 60,7 toneladas. Serão certificados para a classe mista ou classe econômica com capacidade entre 108 e 132 passageiros, dependendo da configuração.

O Boeing 737-500, menor versão da nova geração da família 737, entrou em serviço comercial em fevereiro de 1990. É um dos jatos mais econômicos do mundo. Mais de 60 clientes em todo o mundo já encomendaram 1715 jatos da nova geração 737. O programa do 737, em seu total, já recebeu 2859 encomendas, tornando-se o jato mais popular de toda a história da aviação comercial.

- ---FATOS E GENTE----

NOVO MARCO PARA BOEING E ROLLS-ROYCE

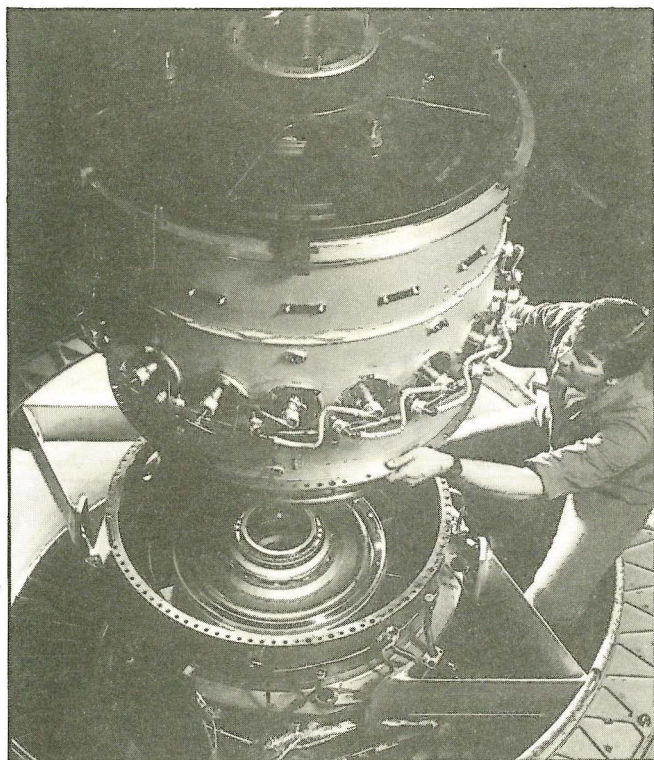
As aeronaves Boeing 757 equipadas com motores Rolls-Royce alcançaram novo marco, que oferece às companhias aéreas que operam o 757 flexibilidade extra no planejamento de rotas e oportunidades de receita.

A concessão de ETOPS (Extended Range Operations) - ou seja, a ampliação de 180 minutos no alcance de voo da aeronave - pela FAA (Federal Aviation Administration) dos Estados Unidos representa mais uma conquista para a dupla Boeing 757 e o motor RB211-535 e 4 da Rolls-Royce.

A Air Europe, uma das principais operadoras de rota ETOP desempe-

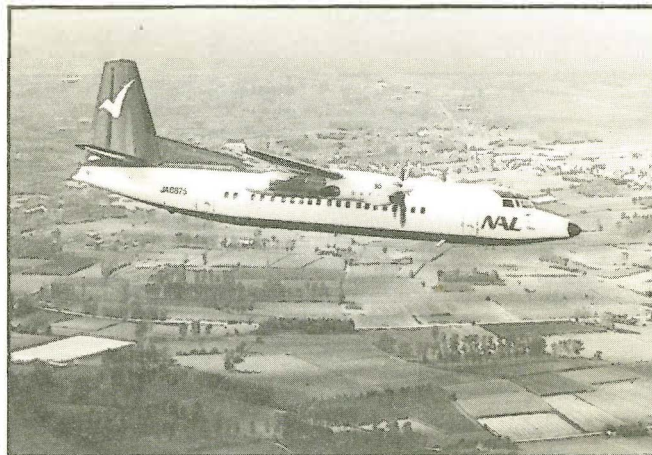
nhou papel predominante na história dos 180 minutos, quando permitiu que um 757 fosse utilizado - antes de sua entrega oficial - nos rígidos testes de voo. As empresas aéreas podem agora implementar essa melhoria, beneficiando passageiros com menos horas de voo e maior flexibilidade.

O período de 180 minutos é, na verdade, uma proteção de segurança de três horas para condições de emergência. Com um dos motores, o avião poderá voar livremente além do seu alcance até o aeroporto alternativo mais próximo.



Módulo do sistema de alta pressão do RB211-534E4

FOKKER 50 NO JAPÃO



A Nakanihon Airline Service do Japão recebeu a entrega do Fokker 50 encomendado em outubro de 89. Es-

salinha aérea vai operar o Fokker configurado para 56 assentos, que voará entre Nagoya e as cidades de Toyama, Yonago e Takamatsu.

ENCONTRO INTERNACIONAL DE OPERADORES DE AVIÕES EXECUTIVOS

Numa promoção da Líder Táxi Aéreo S/A, o I Encontro Internacional de Operadores de Aeronaves Executivas foi realizado em 20 de novembro último no Maksoud Plaza, em São Paulo.

Os quase 400 participantes do encontro tiveram a oportunidade de ouvir exposições feitas por entidades do DAC e da Flight Safety Foundation. Seu representante no evento, Allen Mears, ex-piloto da Marinha dos Estados Unidos, enfatizou em sua palestra a necessidade de se investir per-

manentemente no treinamento de aeronautas.

Segundo Mears, 80% dos acidentes aéreos são causados por falhas humanas. Por essa razão, a fundação da qual faz parte e que congrega pilotos com mais de 30 anos de experiência, insiste, com ênfase cada vez maior, no sentido de que seja desenvolvida uma mentalidade sempre profissional entre os aeronautas. Com recursos humanos bem condicionados, acredita, será possível reduzir o número de acidentes ainda registrados.

SOLUÇÃO PARA O RUSH EM NEW YORK

Quem sai da Europa para os Estados Unidos, antes de retornar ao Brasil, pode agora optar pelo mais recente e prático serviço da Lufthansa: um voo de helicóptero dos aeroportos John F. Kennedy ou Newark para o heliporto East 34th Street de Manhattan.

O acordo assinado entre a Lufthansa e a empresa "New York Helicopter" facilita a vida de todos os passageiros com passagens de primeira classe ou executiva vindos de Frankfurt ou Berlim, poupando-os dos transtornos do rush nova-iorquino. E é grátis.

DASH 8-300 EM CURAÇÃO

ALM Antillean Airlines iniciou operações com o Dash 8-300. A aeronave fará serviços de Curação para Bonaire, Aruba e as cidades de Valencia e Caracas na Venezuela.

A ALM tornou-se a primeira eia. da América do Sul a operar com o Dash 8-300 e a terceira do Caribe a moder-

nizar sua frota com os notáveis turboélices produzidos pela Boeing Canadá, Divisão de Havilland.

O Dash 8-300 é um aeronave muito eficiente, econômica e muito confortável, podendo transportar 50/56 passageiros. Quarenta e sete clientes em 18 países já encomendaram 341 Dash 8.

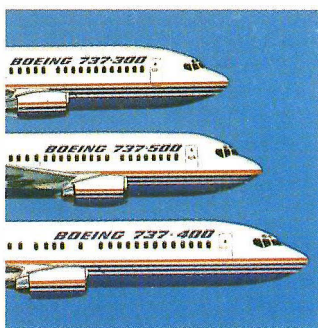


ESTE MOTOR AERONÁUTICO VAI VOAR DE UM LADO PARA OUTRO PARA SER REVISADO OU VAI DIRETO PARA A CELMA.

Existem muitas empresas de revisão de motores. E muitas outras de reparo de peças. Isto quer dizer que seu motor é desmontado e suas peças ficam voando de um lado para outro para serem reparadas de acordo com as mais altas exigências do mercado. Isto quer dizer também mais custo. Menor benefício. A Celma é uma empresa brasileira. Aliás, a maior empresa de revisão de motores e reparo de peças aeronáuticas da América Latina. São mais de 30 anos de tecnologia avançada, a serviço da revisão dos motores e acessórios aeronáuticos mais sofisticados e do reparo de suas peças com os mais modernos processos tecnológicos. Tudo num só lugar. Por um custo muito menor. E com a autorização e recomendação dos próprios fabricantes dos motores e a homologação do DEPA (Departamento de Aviação Civil) e da F.A.A. (Federal Aviation Administration).

CELMA

Rua Alice Hervé, 356 - Petrópolis - Rio de Janeiro
Tels.: 102421 42-5562 / 43-4962 - Fax: 102421 42-3684
Telex: 212-1271 / 213-4822



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, tornaram-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 comonalidade 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 diminuem 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

