

REVISTA

AERONÁUTICA

Nº 182 - 1991



Withams 79

TASA, um voo seguro

A segurança dos vãos no espaço aéreo brasileiro é o principal produto da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S.A., que atua em mais de 100 aeroportos coordenando pousos, decolagens e o tráfego de aeronaves ao longo das rotas aéreas.

Em pontos extremos da Amazônia, em pequenas estações no interior do país ou em aeroportos de grande porte como Guarulhos, a TASA está presente garantindo a segurança e o desenvolvimento da aviação.

Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo e Alerta, Telecomunicações Aeronáuticas e Meteorologia são os serviços essenciais da TASA, utilizados pelas companhias aéreas, por aeroclubes, hidrelétricas, mineradoras, construtoras, empresas de turismo, de seguros, veículos de comunicação e até pelas plataformas marítimas de petróleo onde o movimento de helicópteros é tão intenso que toma imprescindível a presença de controladores de tráfego aéreo. O atendimento aos clientes é feito em qualquer ponto do território nacional.

Com sede no Rio de Janeiro e sete Superintendências Regionais, a TASA hoje é responsável por projetos, instalação, operação, manutenção e modernização das comunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, atuando no Sistema de Proteção ao Voo ao lado da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo do Ministério da Aeronáutica.



TASA
TEL. E COMUNICAÇÕES / AERONÁUTICA

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Terminal de Carga Aérea, 2º andar - Ilha do Governador - CEP 21941 - Rio de Janeiro - RJ - Caixa Postal 3112 - Tel.: (021) 383-7091 - Telex: (021) 23372 e (021) 30679 - Fax: (021) 393-0871



página UM

Em 1906, um brasileiro transformou em realidade o sonho que inquietava Icaro.

O autodidata Santos-Dumont anteviu a realidade futura e fez a humanidade viver uma aventura "impossível", contestando as fronteiras de seu tempo. Desde então, o mundo nunca mais foi o mesmo. Seu 14-Bis tornou-se o ancestral do 8-58, do Concorde e de outras maravilhas da moderna aeronáutica.

Ao ensejo de mais uma primavera, a cada nova Semana da Asa voltamos o pensamento àqueles que têm contribuído para o desenvolvimento da Aeronáutica Brasileira. Nós, que vibramos com o progresso e os feitos de nossos aviadores, devemos o reconhecimento à nossa Força Aérea, que segue procurando o aperfeiçoamento e desenvolvimento de seu *staff* material e de pessoal, ciente de sua importância na segurança nacional.

Cabe a nós espalhar a dimensão de nosso Poder Aéreo e seu bem-sucedido esforço no caminho do desenvolvimento nacional. Nenhuma organização atinge plenamente seus objetivos sem entrosamento de seus componentes. Unir é aprimorar, crescer.

Era esse mesmo espírito de união e solidariedade que reunia os aspirantes aviadores e fazia-lhes sentir a vibração e a vontade de saírem vencedores do Estágio de Seleção para Piloto de Caça, em 1946, como nos conta muito bem Billy Kipp em seu artigo "Sinal de Chamada: Pacau". Voltamos aos tempos em que veteranos da Segunda Guerra e jovens pilotos trabalhavam lado a lado, trazendo no peito o idealismo e o orgulho de nossa aviação.

Mas os feitos de nossos ases da Aeronáutica não ficam restritos apenas ao grupo masculino. Em "Melindrosas do Ar", Almsio Quadros desvenda as façanhas de aviadoras destemidas, engajadas em perigosas tarefas de atividades aéreas, dominando máquinas voadoras tão bem quanto os homens.

Trazemos ainda nesta edição reportagem sobre a recuperação dos aviões P-47, assinada por Valeska Favalessa, que nos informa sobre os detalhes da restauração - atividade desenvolvida no Museu Aeroespacial - dessa lendária aeronave. Aqueles que apreciam o aeromodelismo poderão conhecer um pouco mais sobre a história desse esporte no artigo "Rádio Contrai", de Maria Domenech, que conta tudo sobre a Associação Carioca de Aeromodelismo e revela os grandes aficionados sobre os aviões rádio-controlados.

Aos 30 anos de sua criação, a Avibrás continua firme e forte. Em matéria especial, homenageamos a empresa, contando um pouco sobre suas atividades, sua gente. E no artigo "O Poderio Aeroespacial Estadunidense", Roy Reis Friede analisa o poderio de combate e a força estratégica dos EUA.

A partir desta edição, a REVISTA AERONAUTICA passa a ser editorada eletronicamente. Essa novidade dará à nossa equipe a oportunidade de poupar custo e tempo, além de propiciar maiores recursos gráficos. Tudo para que sua leitura se torne cada vez mais agradável e consistente, caro leitor.

Só você pode melhorar ainda mais
a sua viagem.

FLIGHT COUPON 1

VARIG
D D I O - CONT J
SAO PAULO BR
575551174 3050000
2007000

EX RATE 1USD EQ USD 9.845

SANTOS/JOSEMR

SAO PAULO GRU RB 562
NEW YORK GRU RB 562
SAO PAULO GRU RB 562

2007000 2200 2200

USD 1806.00

0004541911 3

escritório, loja ou mesmo balcão da Varig nos aeroportos, em sua chegada.

Ao reconfirmar a sua reserva, você está garantindo uma viagem mais tranqüila e confortável.

Você está confirmando seu lugar pela Varig.

Assim você vai nos ajudar a melhorar ainda mais a sua viagem.

Para sua maior tranqüilidade, é muito importante que você reconfirme sua reserva para o vôo de regresso ou para a próxima escala. Coisa que você faz com extrema facilidade, em qualquer

@
VARIG
ACIMA DE TUDO, VOI.

SUMÁRIO

COLUNAS

6 VIDEO
Antônio Queiroga
10 TURISMO
Francisco Wanderley
12 ARTE
Eduardo Candelot
14 ECOLOGIA
Valeska Favalessa
17 NAUTIMODELISMO
Ana Marengo
18 FATOS PITORESCOS
P.A. Mendonça

REPORTAGENS

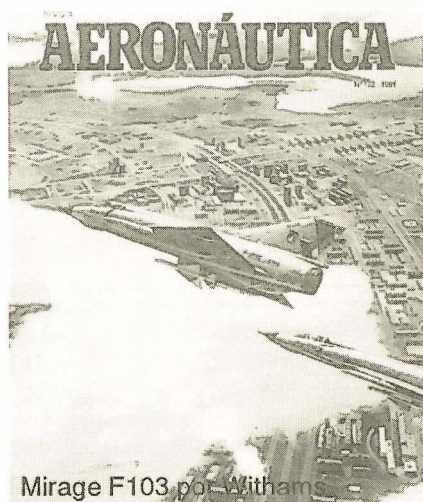
30 SINAL DE CHAMADA: PACAU
Billy Kipp
44 O PODER AÉREO
Roy Reis Friede
50 RESTAURAÇÃO DE P-47
Valeska Favalessa
56 MELINDROSAS DO AR
Aloísio Quadros

ESPECIAL

34 AVIBRAS ANO TRINTA
38 AEROMODELISMO
Mário S. Domenech

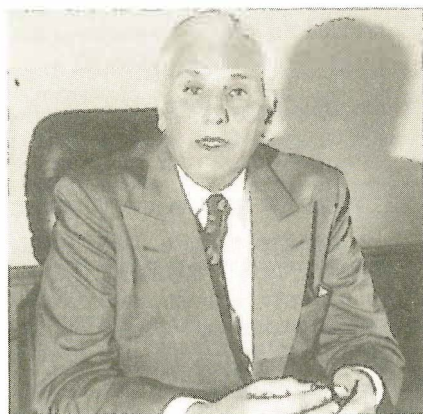
SEÇÕES

1 PÁGINA UM
4 CARTAS
20 ACONTECE
23 ENTREVISTA
60 PERFIL
62 FATOS E GENTE

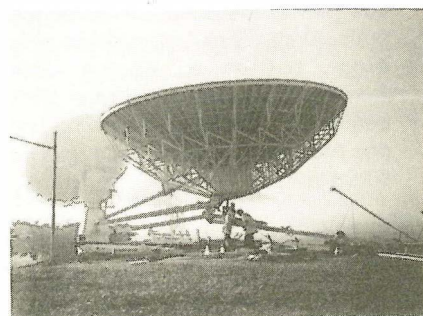


Mirage F103 por Withams

Reprodução: Chico Pereira



Roberto Baere



Avibrás ano 30

N 182 - SETEMBRO -1991

**Órgão Oficial do Clube
de Aeronáutica**

**Diretor do Departamento
Técnico-Cultural**

Hermano Paes Vianna

Redação

Editor

Gilberto Pacheco Filho

Redator-Chefe

Ana Cláudia Candelot

Redatores

Ana Marengo e Bengo Kazavubu

Arte e Diagramação

Joelma de Souza Barbosa

Colaboradores

*Antônio Queiroga, Aloísio Quadros, P. A. de
Mendonça, Carlos Eduardo Candelot, Valeska
Fava/essa, Billy Kipp, Roy Reis Friede, Maria
Domenech, Francisco Wanderley, Fernando
Menezes e Max S. Barbosa.*

Fotografia

Francisco Pereira

Chefe de Secretaria

Ana Paula Barreto Ramos

Distribuição

Edson Oc/aviano de Souza

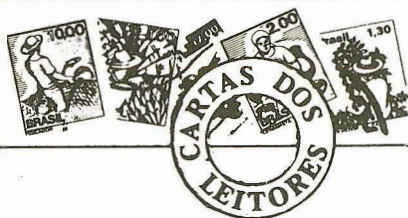
Assistente

Marcos Irecer Vianna Barreto

*Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral da
Revista Aeronáutica Editora, com sede à Praça
Marechal Ancora, 15, CEP 20021, tel.: 210-3212 (r. 164
e 165), Rio de Janeiro, RJ. Número avulso na Redação:
Cr\$ 400,00. Via Postal: Cr\$ 150,00. Para o Exterior:
US\$ 8,00. Assinatura Brasil: Cr\$ 2.400,00; Exterior:
US\$ 40,00. Editoração eletrônica: Sertec S.C. -
Computação Gráfica. Impressão: Companhia Brasileira
de Artes Gráficas. Fotolito: Quimigrafica. Nos artigos
assinados, as opiniões expressas são da inteira
responsabilidade dos autores, não significando, de
forma alguma, posição assumida por esta Revista.*

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

*Presidente: ten brig RR Humberto Zignago Fiúza; 1º
Vice-Presidente: maj brig RR Ruy Messias; 2º
Vice-Presidente: maj brig int Carlos Alberto Martins
Cavalheiro; Diretor da Chicaer: cel in RR Edmundo
Pereira Ferreira; Coordenador da Divisão de Ultraleves:
maj brig RR Lauro Ney Menezes; Diretor Administrativo:
cel int RR Colmar Campello Guimarães; Diretor Social:
ten cel int RR José Pinto Cabral; Diretor de Relações
Públicas: cel int RR Flávio José Martins; Diretor
Técnico-Cultural: brig RR Hermano Paes Vianna; Diretor
de Finanças: brig int RR Tydio Ramos Figueiredo;
Diretor de Secretaria: cap adm RR Guttemberg
Rodrigues Pereira; Diretor da Coopcar: cel int Martin
Fernandes Martins; Diretor Beneficente: cel int João
Evangelista Fontes; Diretor de Patrimônio: cel eng RR
Anízio Cerrutti; Diretor de Facilidades: maj av RR Ivan
de Lanteui.*



"Desejo cumprimentá-los pelo artigo
"Aviação de Patrulha", publicada no nº
181 dessa conceituada revista. Seu
autor, Affonso Celso Parreiras Horta,
conseguiu traduzir a emoção e a
importância do trabalho realizado pela
Força Aérea Brasileira no passado.
Vocês estão de parabéns".

(Aron Alves Vieira - Rio de Janeiro - RJ)

"Muito boa a matéria "A Revoadada
que a História esqueceu", de Carlos
Philippe Aché Assumpção, publicada
na edição de nº 181 da REVISTA
AERONÁUTICA. Trata-se, sem dúvida,
de uma descrição emocionante dos
fatos daquela revoadada. Deve ter sido
incrível! Aproveito a oportunidade para
sugerir novos temas sobre esse assunto
tão interessante e importante para a
história de nossa aviação".

(Rogério Santos Almeida - São Paulo -
SP)

"Muito bons os artigos sobre vídeo,
televisão e cinema assinados por
Antônio Queiroga. O último deles foi
sensacional, pois proporcionou uma
visão muito interessante da cultura de
massas, mídia e indústria cultural. Aliás,
na última edição senti falta das colunas
de turismo, música e comportamento,
sempre tão atuais. Espero que retornem
em breve. Sou jovem, interesse-me
bastante pelo mundo da aviação, e
gosto muito das reportagens sobre
esportes aeronáuticos. Que tal falar
mais a respeito de asa-delta,
aeromodelismo e paraplanagem?"

(José Américo Lopes - Rio de Janeiro -
RJ)

"Sou fascinado por aviação, e
coleciono fotos, posters, livros, revistas
e tudo o mais relacionado ao mundo da
aeronáutica. Gostaria de entrar em
contato com outros "aficionados" por
aviões, a fim de trocar idéias e renovar
meu material. Tenho grande interesse
em adquirir fotos ou posters de antigas
aeronaves, como o NA T-6, B-17, P-40,
F-80 e B-25, entre outras. Agradeço
pela oportunidade e aproveito para
enviar meus parabéns à equipe da
Revista, a qual tem publicado matérias
muito interessantes".

(Claudio Ribeiro Cândido - Rio de
Janeiro - RJ)

"Recebi de um amigo o exemplar de
nº 180 da REVISTA AERONÁUTICA, e
fiquei muito interessado em adquirir
uma assinatura da mesma, que me
impressionou pela qualidade dos
artigos publicados. Parabéns pela
edição especial sobre o cinquentenário
de nosso Ministério. É uma pena,
porém, não encontrar a Revista nas
bancas de jornais e revistas. Fica aí a
minha sugestão".

(Antônio Dagoya Francis - São Paulo -
SP)

"Apreciei muito a última edição da
REVISTA AERONÁUTICA, cujos
artigos estavam bastante interessantes.
Gostei muito da reportagem sobre o
Royal Air Force Museum, de Lucy
Needham. Espero que a Revista
continue publicando matérias sobre
outros museus internacionais, a fim de
que possamos conhecê-los um pouco
mais. Além disso, por que não publicar
algo sobre o nosso Museu
Aeroespacial, com fotos que mostrem
bem o rico acervo guardado no Campo
dos Afonsos? Fico torcendo pela minha
sugestão".

(Márcio Nascimento Neves - Rio de
Janeiro - RJ)

A livraria
que vai
até você

Diretamente
no INCAER
Praça Mal.

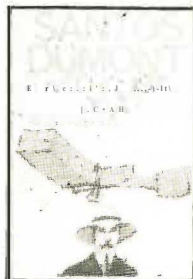
Ancora,
15-A,

Centro - RJ,
ou pelo
Tel: 533-0295
das 13 às 18h.

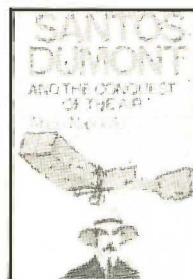
Remessas também por reembolso postal

Preços sujeitos a alteração

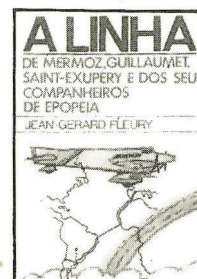
CLUBE DO LIVRO



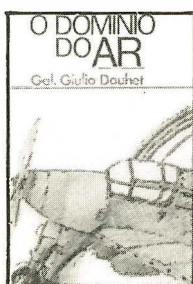
Aluizio Napoleão
SANIDS DUMONT
E A CONQUISTA
DO AR
495 págs. - Cód.: 3001



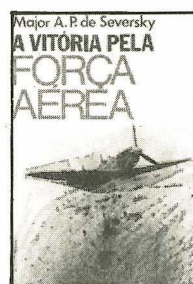
SANTOS DUMONT
AND THE CONQUEST
OF THE AIR
556 oágs. - Cód.: 3003



Jean-Gérard Fleury
A LINHA
312 oágs. - Cód.: 3005



Gal. Giulio Douhet
O DOMÍNIO DO AR
266 págs. - Cód.: 3006



A. P. de Seversky
A VITÓRIA PELA
FORÇA AÉREA
306 págs. - Cód.: 3007



Murillo Santos
EVOLUÇÃO DO
PODER AÉREO
179 págs. - Cód.: 3010



Rui Moreira Lima
SENTA A PUA!
46 págs. - Cód.: 3011



Fernando Hippolyto
da Costa
SANTOS-DUMONT -
HISTÓRIA E
ICONOGRAFIA
224 págs. - Cód.: 3014



Instituto Histórico e
Cultural da Aeronáutica
HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. I
528 págs. - Cód.: 3006



HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. II
626 págs. - Cód.: 3013

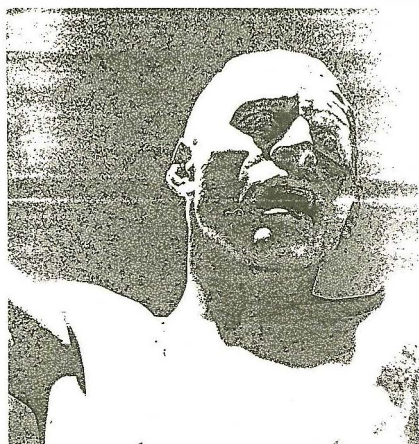


C. Luiz Tenen
MEMÓRIA DE UM
PILOTO DE LINHA
223 págs. - Cód.: 3015



Geraldo G. Guerra
ASES OU LOUCOS?
321 págs. - Cód.: 3016

BITS E MERCADO



Deixei abertas duas questões na coluna passada. E uma das técnicas de qualquer folhetim: faz a pergunta e só responde depois, cria a tensão e a catarse fica para o próximo capítulo. Quais as questões? Uma é sobre a revolução silenciosa que acontece dentro da TV digital; a outra serve para entendermos que existe muita coisa por trás das telas de cinema ou de um cartucho de videocassete que você aluga na esquina, principalmente muito dinheiro.

A captação técnica da imagem começa com a fotografia: 1. Com ela, o homem prescindiu de sua habilidade manual para reproduzir o real. E se aproximou muito desse. O intermediário desse processo é a câmera. No caso, fotográfica. Aparelho ótico destinado a captar imagens. A reprodução iconográfica é um símbolo, e símbolo de um referente. Simplificando: a foto de uma estrela de cinema, de nossos pais ou de qualquer outra coisa é um símbolo do objeto sobre o qual se lança, da estrela, de nossos pais ou de qualquer outra coisa. Estes são os referentes reproduzidos na foto como ícones.

O ciclo se fecha com a fotografia do objeto, obtida pela câmera com a captura da imagem do objeto referente. Temos um triângulo: a foto, a câmera, o objeto. Transpondo esse modelo para as diversas tecnologias de reprodução visual: imagem, câmera, objeto. A imagem produzida pela câmera obedece a um processo físico-químico, no caso da

fotografia e cinema, ou eletrônico, na TV e vídeo. Até 1969, quando um sul-coreano de nome Nam June Paik construiu um sintetizador de vídeo, a câmera e o objeto eram condições sine qua non para a obtenção da imagem.

A imagem eletrônica do vídeo pode ser traduzida por sinais elétricos e como tal é passível de manipulação e síntese. Produção artificial. Foi o que fez Paik obtendo as primeiras imagens realmente não-figurativas, mas ainda estava muito longe da TV digital.

O mais significativo dessa experiência



não foi uma sucessão de imagens bruxuleantes no monitor, mas o abalo do paradigma imagem-câmera-objeto. Tínhamos uma imagem que não passava pelo binômio objeto-referente e câmera-instrumento. A possibilidade de uma imagem sem o uso da câmera e dispensando o referente foi potencializada com o aparecimento da tecnologia digital.

No princípio a TV era analógica. Com o desenvolvimento da eletrônica digital, essa tecnologia se aproximou da televisão e uma revolução tomou conta das imagens eletrônicas. Elas, que eram impulsos elétricos contínuos, passaram a ser dígitos discretos como na linguagem dos computadores. Bits.

Isso significava que a imagem digital poderia ser criada por um algoritmo matemático. Não existe câmera, não precisa de luz, não está no campo do



real, embora possa imitá-lo. É um corte profundo nos sistemas de representação, que não damos conta mas estão nos cinemas e em todas as tevês modernas.

Exemplos? A Manchete está para colocar no ar um programa inglês chamado *Topper Headon*, cujo apresentador homônimo é nada mais que um personagem sintético criado totalmente pelo computador. E uma das maiores atrações do verão americano foi o filme *Exterminador do Futuro 2* de James Cameron, em que o antagonista é uma massa disforme que assume qualquer limite. Obra dos efeitos digitais e vários milhões de dólares. *Trone Star Trek* são outros exemplos desses efeitos. Mas não precisamos ir tão longe: qualquer abertura de novela ou videoclip tem o toque dos bits. Num futuro próximo, talvez as novas estrelas de TV e cinema sejam um monte de fórmulas matemáticas.

Vivemos numa sociedade capitalista. E isso é fundamental para responder a segunda questão. Não podemos esquecer que atualmente poucas manifestações culturais escapam da cultura de massa, indústria, lucro, mercado. O que isso tem com o cinema e videoclubes? Bem, todos estão dentro da indústria de entretenimento.

Na virada do século, uma das utilidades que imaginavam para o então cinematógrafo foi o estudo do movimento. No entanto, depois das primeiras

apresentações públicas, essa finalidade pegou um desvio. Não era à Ciência, mas sim às massas o destino certo para aquela máquina que dava movimento a uma sequência de fotogramas. O cinema como diversão tinha um potencial enorme, e a burguesia logo percebeu isso. Arte industrial, arte para a massa, indústria cultural.

O cinema virou uma indústria; era um negócio e precisava dar lucro. E deu. Esse fenômeno é melhor exemplificado nos EUA, onde o modelo capitalista mais se infiltrou na arte fílmica. Surgiram os grandes estúdios, o star system, as distribuidoras e cadeias de cinemas. Na década de 50, 90 milhões de americanos, de uma população de 120 milhões, iam ao cinema uma vez por semana.

A televisão foi o primeiro desafio ao cinema. A mudança de hábitos causada por esse novo "veículo" abalou o público frequentador. No início, os estúdios adotaram a estratégia de atacar frontalmente o inimigo. Nesse rastro vieram a cor nos filmes, o cinemascope, o som estéreo e outros melhoramentos técnicos. Mas a TV se firmou e o cinema, a partir dos anos 60, ocupou um novo espaço. Hoje, para uma população duas vezes maior, apenas 20 milhões de americanos vão ao cinema semanalmente.

O que faltou aos dirigentes de cinema e da TV foi perceber que estavam atuando dentro do mesmo negócio: o entretenimento de massas. A profecia da TV substituindo o cinema não se concretizou, mas sim uma acomodação às novas possibilidades de fruição da cultura. Isso se deu também na estrutura das duas indústrias, quando os grupos começaram a se associar em produções. Esse mercado de bens culturais visuais ganhou uma outra face na década de 70 com um novo eletrônico doméstico: o videocassete. Aparecia uma nova oferta de diversão com características próprias e um mercado promissor a explorar.

Uma característica da indústria cultural é que, ao contrário do que esperava a Escola de Frankfurt, a massificação e centralização não tomaram conta da oferta e procura dos bens. Apesar da emissão e produção em massa de filmes e programação televisiva, um fenômeno tomou conta do consumo: a segmentação. Uma produtora planeja filmar um desenho animado, uma aventura e uma história de amor. Claro, ela está oferecendo "produtos" para serem

"consumidos" por públicos diversos. Para crianças, heróis animados; para teenagers, aventuras numa selva perigosa; para românticos, lágrimas de amor. É a segmentação do mercado.

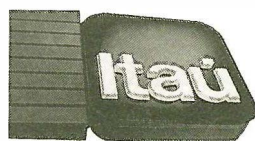
A América foi o berço da indústria cinematográfica. Sua hegemonia durou até os anos 60, quando a TV se popularizou. Hoje, o perigo vem de outro lado. Os japoneses, que já dominavam a eletrônica mundial (vídeos), deram seu poder econômico na compra das produtoras tradicionais. Sony e Matsushita passaram a controlar estúdios como o Universal e Walt Disney. O que isso significa? Seguindo uma tendência comercial, os grandes conglomerados econômicos que produziam o hardware passaram a absorver as indústrias de software. Os japoneses, que colocavam no mercado milhões de aparelhos de vídeo, agora para controlar todo o consumo, produzem eles próprios os filmes que

iam alimentar os vídeos. É um mercado de bilhões de dólares.

Um filme é produzido primeiramente para explorar seu ciclo cinematográfico. Depois das telas, ele passa para o mercado de videohome. E isso em nível mundial. Atualmente, a política de produção é por filmes que fogem das grandes produções. Passam pelos cinemas já com lucro que só aumenta quando chegam ao vídeo. Estratégias de marketing, tudo para diminuir os riscos, aumentar os ganhos e o capital dormir sossegado.

Nós também recebemos reflexos. O antigo Roxy se transformou em três salas de projeção menores. Não existe mais grande público. É economicamente inviável, principalmente no Brasil. Então por que não oferecer um "produto" diversificado? Possivelmente você vai atender um público maior. É isso aí.

As estrelas do Banco Eletrônico, brilham noite e dia.

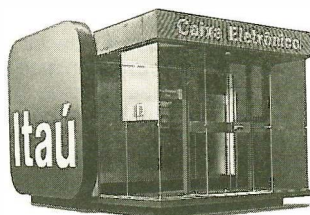


Rede de Agências

As Agências Eletrônicas Itaú são interligadas via satélite. Cliente de uma, cliente de todo o Banco. Você pode operar em qualquer agência do país como se estivesse na sua própria agência.

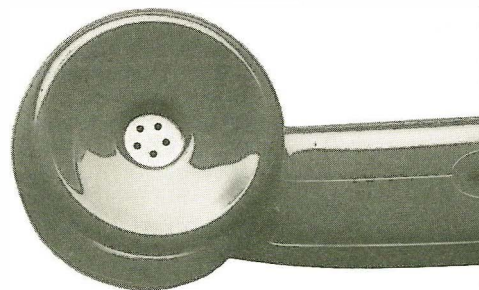
Caixa Eletrônico Itaú

Um banco completo funcionando a toda hora, em todo o país. Você pode sacar, depositar, transferir, movimentar investimentos, pagar contas, além de obter todo tipo de informação sobre sua conta corrente ou de poupança.



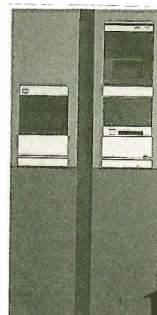
Itaufone

Você liga a qualquer hora e fica sabendo seu saldo de conta corrente ou de poupança, direto do computador. Funciona todos os dias, inclusive sábados, domingos e feriados.



Balcão Eletrônico Itaú

Um banco mais rápido que a pressa. Para saques, transferências, consultas e investimentos.



Cliente Itaú tem sempre serviços bancários à disposição, a toda hora e em toda parte.

O Itaú está onde você precisa.



A DÍVIDA EXTERNA E OS MILITARES

Q maior problema financeiro do Brasil é a dívida externa. Segundo o jornalista Helio Fernandes, somente no Governo Sarney o Brasil pagou US\$ 105 bilhões de dívida externa, ou seja, uma média de US\$ 20 bilhões anuais, uma quantia 13 vezes maior que a gasta com todas as suas Forças Armadas. Com um agravante: o dinheiro pago às F. A. é reciclado na economia, e o da dívida é todo drenado para o exterior. Uma drenagem tão grande de dinheiro, que sucateou a indústria, portos, ferrovias, rodovias e todo o serviço público.

Como pode o Brasil dever tanto dinheiro, e onde está este dinheiro?

O dinheiro veio e foi usado - parte para empréstimos desenvolvimentistas e parte para equilibrar a balança de pagamentos, quando os preços do petróleo estouraram no mercado mundial. Entretanto, a maior parte da dívida se deve ao fantástico crescimento da taxa de juros. Isto é demonstrado pela fórmula de crescimento de um capital C , a juros B , e no período Q : $C = A(1 + R)^t$.

Para taxas de juros 8. muito altas, ou períodos D muito grandes, o valor de C torna-se absurdo. Assim, uma grama de ouro colocada num banco no tempo de Cristo, a juros de 6% ao ano, daria hoje uma dívida de 10^{50} gramas, que é quase a massa de todo o universo: Mas, mesmo em períodos menores, em função de pequenas variações das taxas de juros, o valor do capital a pagar torna-se absurdo. Assim, US\$ 1 bilhão colocados a juros de 9% a.a. durante 20 anos dariam US\$ 5,8 bilhões; mas, se a taxa fosse 25% a.a., o montante daria US\$ 111 bilhões, e, durante vários anos, o Brasil pagou taxas de juros próximas de 25% a.a.

E difícil entender como alguém assume compromissos de juros tão altos, se não há negócio que permita este tipo de pagamento. Uma siderúrgica ou uma hidrelétrica, quando rentáveis, dão um lucro de 6% a.a.. Como pode alguém tomar dinheiro a 25% a.a. para um negócio que só rende 6% a.a.? A resposta é simples: as pessoas que tomam dinheiro emprestado não vão pagar nada; recebem, fazem negócios e rolam a dívida para que outros a paguem. Isto significa que os canais de entrada dos empréstimos não são os de mercado; e sim políticos. Estes empréstimos, aceitos por incompetência ou corrupção de políticos, atingem dívidas tão grandes, que são inacreditáveis. Segundo artigo do jornalista Rosenthal, do *The New York Times*, republicado em *O Globo* de 5 de maio de 1991, para pagar a dívida externa do seu

país toda a população da Nicarágua deverá trabalhar sem parar durante 45 anos, sem gastar nada nem em roupas, nem em comida.

O comprometimento em níveis tão absurdos com a dívida aviltou nossas relações comerciais com inúmeros países, notadamente os EUA. Devido à dívida, sobram poucas divisas para importações, e isto, num mercado grande como o brasileiro, ocasiona ócio e desemprego em inúmeras indústrias americanas com ódio e retaliações de toda a espécie contra os brasileiros. Também os investimentos estrangeiros são dificultados, pois é impossível remeter mais lucros, já que todas as divisas estão comprometidas com os banqueiros internacionais.

Na época de pagamentos de juros da dívida externa surgem ameaças e promessas de toda espécie; uma das promessas é que o pagamento da dívida incrementará a vinda de investidores para o Brasil. Trata-se de purcanto de sereia. Com o atual comprometimento de divisas, é impossível ao Brasil atrair novos investidores, e eles mesmos já mandaram um recado: enquanto o Brasil não sair do marasmo econômico e ter disponibilidade de divisas, não virão investir no Brasil.

Segundo as Escrituras, Moisés admitia o juro mas condenava a usura, que são os juros extorsivos, e nunca houve juros tão extorsivos como os da dívida externa. Condenados pela Igreja, por políticos e economistas, esses juros fazem mais vítimas que os cavaleiros do apocalipse. Atualmente, no Brasil, ser favelado já é status social; mais de 500 mil pessoas perambulam, sem teto, pelas nossas cidades, dormindo nas ruas ou sob as marquises dos edifícios, em consequência do caos econômico e social provocado pela dívida. Todo esse pessoal, alijado da economia de mercado, tem de viver e de comer, e a consequência disto são os saltos e a insegurança, que atingiu níveis inquietantes.

Para conseguir os dólares necessários para pagar a dívida externa, o Governo brasileiro tem de comprá-los dos exportadores nacionais. Para ter esses cruzeiros, o Governo comprime o orçamento e faz emissões, que são a principal causa da inflação. Os banqueiros internacionais sabem que a inflação pode levar o Brasil à bancarrota, o que lhes causaria a perda dessa "grande boca". Então se aliam ao combate contra a inflação e recomendam ao Brasil que emita menos e que enxugue suas despesas, o que foi largamente seguido pelo Governo Sarney, com a consequente

deterioração da rede de estradas, portos e todo o serviço público. Com o advento do Governo Collor, os banqueiros internacionais recauchutaram sua receita: enxuguem as despesas públicas, demitam funcionários, reduzam as Forças Armadas. Segundo um artigo de Carlos Max (*Jornal do Brasil* de 4 de agosto de 91), foram demitidos e afastados no novo governo 237.626 funcionários; mas se exige mais, e o redator Gilberto Menezes Cortes, do mesmo jornal, na mesma data, recomenda a "diminuição do excesso de gente no serviço público, a começar pelas Forças Armadas".

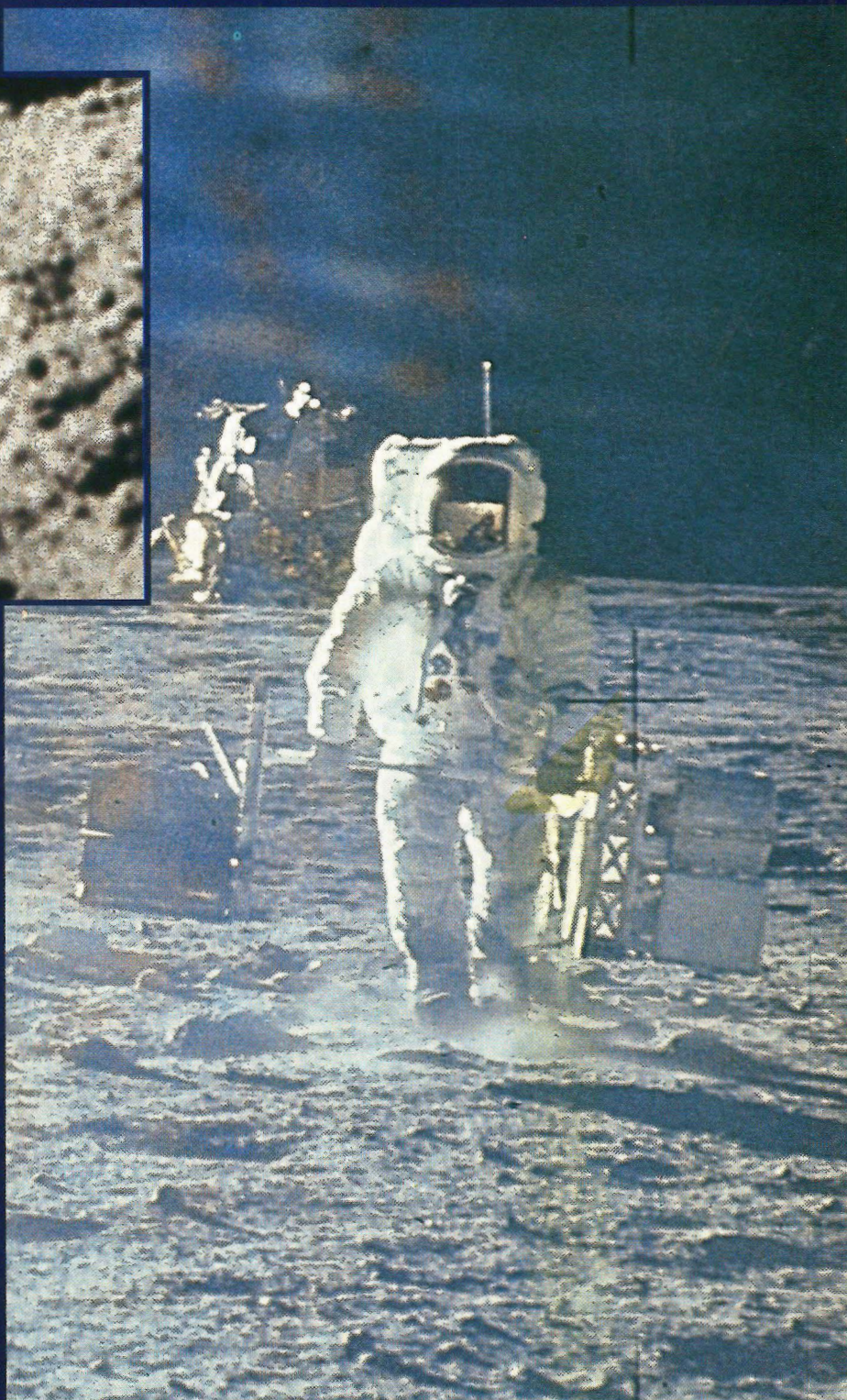
Porém, se o desempenho das finanças públicas brasileiras dependesse do "enxugamento" das suas Forças Armadas, o Brasil deveria ser o país em melhor situação financeira do mundo. Gastávamos com as F. A. apenas 0,7% do PIB; mas, com o atual Governo, esta porcentagem foi reduzida para 0,55%, enquanto países como a Argentina, Portugal e Espanha gastam pelo menos quatro vezes mais que o Brasil.

Outra acusação contra os militares é que naqueles governos a dívida externa cresceu fantasticamente. Trata-se de um julgamento parcial, já que nos chamados governos militares as decisões não eram de todos os militares, e sim de um pequeno grupo de generais, aliado a um numeroso contingente civil; nas questões da economia e da dívida externa, não havia sequer um militar - as equipes eram todas de civis.

Deixar de pagar não é uma solução; ficaríamos como caloteiros e vítimas de retaliações de toda a espécie. É necessário que se busque uma solução com lógica e aceitação internacional. Uma solução seria que todo dinheiro realmente recebido e realmente pago, a partir da data de criação do FMI, fosse contabilizado em balanço a juros de 12% ao ano, e que o saldo verificado é que deveria ser negociado.

Evidentemente que os banqueiros internacionais não iriam concordar com isso; mas, o importante é darmos ao mundo uma satisfação - ter o consenso das nações e até o apoio da ONU. Os banqueiros iriam abrir fogo contra nós, e teríamos de responder a esse fogo, esclarecendo a opinião pública mundial, usando como veículos os grandes jornais e as redes de TV internacionais, mostrando ao povo dos EUA como a dívida externa prejudica nosso comércio e os investimentos americanos no Brasil - só beneficia um pequeno grupo de pessoas naquele país, em prejuízo de toda a sua população.

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 infraestrutura 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.

AVENTUREIRO POR UM DIA

O homem sempre alimentou o sonho de ver o mundo do alto.

E um dos pedaços mais bonitos desse mundo pode ser apreciado de cima, mesmo sem se estar a bordo de um avião. O Parque Nacional de Itatiaia, situado na região Sul do Rio de Janeiro, esconde paisagens desconhecidas da maioria dos brasileiros, acostumados ao relevo pouco agressivo, à flora e à fauna de nosso país tropical.

São vales profundos, escarpas altas, planaltos com chão de pedra, vegetação de campos de altitude, resistente ao frio, e água... Muita água nos quase 300 córregos que trançam a área. No curso dos riachos, a água traz a vida, e os animais. A fauna de Itatiaia surpreende até os mais tarimbados excursionistas: aves de rapina, répteis raros e - dizem alguns - famílias inteiras de onças sussuaranas que ainda resistiriam à chegada do Homem.

PASSAGEM 1: COMODIDADE

Até aí, o Parque Nacional parece inatingível e perigoso. Falsa impres-

são. Indo de carro pela rodovia Presidente Dutra, com todo conforto, o turista encontra duas opções: entrar pelo portão principal do Parque, na cidade de Itatiaia, conhecer a sede e o museu, e daí, ainda de carro, penetrar na floresta até a cachoeira "do véu da noiva" - uma expressão desconcertante da natureza. A outra opção é a que esta reportagem vai tratar.

PASSAGEM 2: O CAMINHO

Basta seguir pela Dutra, passando direto por Itatiaia, e tomar, mais adiante, o acesso às estâncias hidrominerais do estado de Minas Gerais. A serra acaba no quilômetro zero, demarcado pela divisa dos estados de Minas e Rio de Janeiro - a chamada "garganta do registro", uma fonte de água pura que vem das montanhas do Parque. Do registro até à guarita da guarda florestal que aponta a entrada dos fundos do Parque, são aproximadamente 11 quilômetros. A estrada não é das melhores, mas nada que vá danificar a suspensão de qualquer carro

de passeio. Lá em cima, o único hotel é o Alsene, que aceita reservas antecipadas.

PASSAGEM 3: PÉ NA TRILHA

Até aqui, 2.300 metros acima do nível do mar, o veículo usado foi o carro; mas chega a hora de o turista mudar o combustível: agora é a vez da disposição e da perseverança empurrarem o grupo para frente ... e para o alto!

Meia hora andando e já descortina-se o maciço das Agulhas Negras, uma projeção de rochas eriçadas que justifica o nome índio Itatiaia dado à região, que quer dizer "penhasco cheio de pontas". São 2.787 metros de altitude que devem ser vencidos com muita calma - um guia que conheça a montanha é fundamental; há vários no local.

PASSAGEM 4: SUBINDO

O equipamento do turista resume-se a um tênis macio, uma calça comprida de tecido maleável (calças jeans são incômodas para a



Vista do Pico das Prateleiras



arefa), camiseta de malha e um casaco reserva, pois o vento geralmente é frio. Munido de máquina fotográfica, indispensável para guardar recordações, o turista começa a caminhada. Ele vai cortar caminhos explorados ainda no tempo do Brasil colônia, bastante usados pelos desbravadores que rumavam para Minas e plantavam café nos planaltos.

Acabada a trilha, o costão de pedras parece engolir o desafiante. Por fendas, túneis e chaminés, vai-se conquistando a escarpa, sem o perigo de tombos mais sérios. O fascinante

da empreitada é que cada fase apresenta uma nova situação a ser vencida. E a recompensa vem em dobro. No meio do caminho já se avista Resende e Itatiaia, no Rio, e as primeiras cidades de São Paulo. No lado oposto, ergue-se imponente o Pico das Prateleiras, a 2.548 metros de altura. Voltando à carga, o Pico das Agulhas chega rápido e também sem grandes riscos para o aventureiro. Crianças, idosos, todos de espírito jovem podem chegar ao enorme cruzeiro fincado na pedra mais alta das Agulhas Negras. Ali, olhando de cima um pedaço do

mundo, as pessoas silenciam naturalmente, como que entendessem estar diante de um espetáculo inédito.

Muitos turistas dizem dar novo valor a emoções distantes de seu mundo nas grandes cidades: a emoção de levar sua própria sobrevivência na mochila, um verdadeiro ato de independência; a emoção de sentir o coração bater mais forte ao subir uma encosta, o vento gelado no cume do morro, o burburinho dos riachos de águas cristalinas... Talvez até voltem no tempo para entender que há milhões de anos tudo aquilo que hoje se chama Serra da Mantiqueira foi sacudida por violentos terremotos. E que ao longo de outros tantos milhões de anos a chuva lavou a terra das rochas, deixando blocos isolados ou empilhados de maneira instigante. E, finalmente, que você está sentado no ponto mais alto daquela pedra eruptiva que já viu a Terra mudar de cara várias vezes.

Este é o retrato falado do Pico das Agulhas Negras, no Parque Nacional de Itatiaia. Ele está lá neste exato momento, imóvel, à disposição de quem só quer tirar da natureza boas lembranças.



11
Acima:
Poço
no
caminho
das
Agulhas.
Ao
lado:
Abrigo
massena
no
coração
do Parque

A CRISE E A ARTE BRASILEIRA

Recentemente, uma pesquisa de opinião publicada em julho pelo Caderno de Idéias do *Jornal do Brasil* reacendeu a chama de uma velha polêmica: está ou não a arte moderna brasileira em crise? A pesquisa dizia respeito às preferências culturais do carioca e grande celeuma causou no meio das artes plásticas. Motivo: o interesse pela área entraria em último lugar na agenda cultural do carioca. Imediatamente o crítico de arte Reynaldo Roeis Jr. dispôs-se a contestar essa afirmação; por sua vez, o jornalista Fausto Wolff contra-atacou o crítico, alegando hermetismo e alienação da parte dos artistas-plásticos, que estariam afastando-se cada vez mais de uma "arte popular" - razão do desinteresse geral.

Se a arte do nosso século abandonou a representação fiel da realidade, é porque após a invenção da fotografia esse procedimento não se fazia mais necessário. O artista moderno não mais reproduz o visível; ele agora **to ma** visível. A abstração das formas não obriga o espectador a quebrar a cabeça para entender "o que isso quer dizer", mas antes põe esse mesmo espectador em contato direto com o sensível, com algo que não pode ser visto em nenhum outro lugar na natureza, a não ser ali.

Os trabalhos de João Modé misturam religião e arte popular. Ao lado: "Cruz".



Ainda assim, a questão da abstração já foi superada, e hoje o artista contemporâneo amplia seu campo de atuação, aproximando-se cada vez mais do ponto em que a arte é sinônimo de vida. A *pop-art*, por exemplo, vai buscar no supermercado, na sociedade de consumo a fonte de sua inspiração. A chamada "Geração 80" relaciona-se diretamente com o imaginário popular, ao contrário do que sustentam aqueles que afirmam que a arte brasileira recente é

alienada da realidade social de seu povo.

Artistas jovens como Márcia Ramos, João Modé e Efraim Almeida incorporam referências populares em seus trabalhos, tecendo comentários lúdicos e inteligentes sobre o modo de ser (e ver) brasileiro.

O preconceito contra as chamadas "artes plásticas" acontece por razões claras, porém complexas. A imprensa, escrita ou televisiva, ignora quase que totalmente a produção artística brasileira contemporânea. Nem mesmo leva-se em conta a crescente participação de artistas nacionais no mercado internacional. Uma outra razão diz respeito ao estado de letargia em que se encontram as instituições voltadas para o meio (galerias, museus, etc.). Só para se ter idéia, o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro manteve-se inativo durante 10 anos consecutivos, enquanto o MASP-SP impôs-se como programa de lazer do paulistano - e hoje pode até mesmo ser considerado como ponto turístico daquela que é a maior cidade do país. Ao invés de acusarem a arte brasileira de estar destinada ao fracasso total, talvez fosse melhor repensar primeiro a ineficácia das instituições e dos meios de comunicação na formação cultural de nosso povo.



Cosme e Damião



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA HASOANOS CONQUISTANDO O SEU ESPAÇO.

A Mesbla Aviação e Equipamentos Ltda. e suas representadas, atuantes nas áreas de aviação civil e militar, têm a satisfação de homenagear o Ministério da Aeronáutica pela passagem de seu primeiro cinquentenário.

Além deste feito histórico, cumpre salientarmos sua importância para o amplo desenvolvimento e conquistas no âmbito aeroespacial do Brasil.

A Mesbla Aviação e Equipamentos continuará apoiando as iniciativas do Ministério da Aeronáutica, em busca de seu constante aprimoramento.

Mesbla AVIAÇÃO
E EQUIPAMENTOS

Praça Floriano, 19//29º andar - RJ
CEP 20.031- Fone: (021) 532-1198 - FAX: (021) 22%152

EXIGÊNCIAS PARA A RIO - 92

Escolhida como cidade para sediar a Conferência do Meio-Ambiente e Desenvolvimento (Rio- 92), o Rio de Janeiro terá que atender a uma série de exigências da Organização das Nações Unidas para receber, em julho de 92, os representantes dos 170 países filiados à ONU, suas respectivas delegações e jornalistas de todo o mundo.

Em novembro do ano passado, esteve no Brasil uma comissão da ONU responsável pela elaboração de um relatório de 37 páginas, no qual consta a necessidade de modificações estruturais na cidade, em função da Rio-92.

O congestionamento do Aeroporto Internacional do Rio e o preço cobrado pela rede hoteleira da cidade são algumas das principais preocupações contidas no relatório. Para atender às recomendações da ONU, a rede hoteleira do Rio comprometeu-se a reservar apenas 40% dos quartos dos hotéis e cobrar dos participantes uma diária máxima de US\$160. Quanto ao aeroporto, as delegações oficiais não precisarão passar por serviços de rotina, como a vistoria da Alfândega.

A Comissão visitou o aeroporto e achou duvidosa a previsão de que, mesmo com as obras de ampliação, seria possível atender sem congestionamento as delegações. A dispensa

Símbolo
da II Conferência
das
Nações Unidas
sobre Meio
Ambiente
e
Desenvolvimento



das formalidades de rotina foi a única forma encontrada para contornar o problema.

Numa estimativa considerada modesta pela própria ONU, calcula-se que cada um dos 170 países filiados comparecerá com uma delegação média de 20 pessoas. Serão três mil jornalistas, 500 funcionários da ONU e 550 representantes de entidades convidadas para a Rio-92. Mais de 20 mil

pessoas são esperadas em eventos paralelos.

O Governo terá ainda que providenciar linhas exclusivas de ônibus e táxis para os 30 mil participantes dos eventos oficiais, no Riocentro, e os paralelos, provavelmente no autódromo Nelson Piquet.

RIOCENTRO: ATENÇÃO ESPECIAL

No relatório elaborado pela comissão, 11 das 37 páginas são dedicadas ao Riocentro, palco dos eventos oficiais da Conferência. A ONU quer que o Riocentro seja transformado em um moderno e complexo local de debates, assim como ocorre na sede da entidade em Nova York. De acordo com a Comissão, será preciso construir mais dois auditórios no Riocentro, além de realizar reformas nos dois já existentes. Todas as 11 salas de conferência terão equipamentos para tradução simultânea em seis idiomas (inglês, francês, russo, espanhol, árabe e chinês). As cabines para os quatro primeiros idiomas devem acomodar dois intérpretes.

A ONU já estuda as medidas necessárias para que um dos idiomas nas entrevistas coletivas seja o português. Para fazer a divulgação diária, a Assessoria terá à disposição um estúdio de televisão e outro de rádio, um laboratório fotográfico, seis mesas de edição, monitores de vídeo e uma sala de microcomputadores para preparação de releases.



O Rio de Janeiro receberá representantes de 170 países filiados à ONU

CHECK-LIST DE UMA MISSÃO



- J Defesa e integração do território nacional com uma operativa Força / Aérea.
- ♦ Gerenciamento da aviação civil e proteção ao voo.
- 5II Garantir ao país uma moderna infra-estrutura / aeroportuária.
- !1I Estabelecer compromisso com o futuro pela Ciência, Tecnologia e Indústria.

*Ministério da Aeronáutica.
Uma bem sucedida missão,
50 anos de soberania e
integração territorial.*

EMBRAER

VENDE-SE O MILITAR MAIS VERSÁTIL QUE EXISTE.



E AINDA POR CIMA VOA.

=: A concorrência que se cuida: ele está louco para se alistar. -, E se oferece como o mais competente recruta, capaz de realizar diversas operações militares, como guerra eletrônica, aerofotogrametria, calibração de auxílios à navegação aérea, evacuação aeromédica e até mesmo as missões que possam parecer impossíveis. Isto porque o Learjet tem alcance de milhares de quilômetros e pode permanecer mais de oito horas na área de operações. Q=- Velocidade, alcance, teto operacional elevado e estabilidade compõem o desempenho dessa aeronave fabricada com absoluta precisão. O que lhe garante a robustez necessária para enfrentar as mais duras batalhas com uma operação de baixo custo. 1' -.-. E o que é melhor: com eficiência equivalente a um avião de caça. ' -.-.

A Líder é o distribuidor exclusivo da Learjet Inc. no Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Uruguai, Venezuela, Suriname, Guiana Francesa e Guiana Inglesa. E o apoio técnico ao cliente é dado pela Líder Táxi Aéreo e ainda por uma rede f1?Undial de serviços, desde a assistência pós-venda até o treinamento especializado que, diga-se de passagem, é de baixo custo. -C

Corri mais de 990% de confiabilidade comprovada em todas as missões o Learjet vai à luta pra valer. Recrute na Líder o militar mais bem preparado para servir seu país. Ele estará sempre alerta para enfrentar qualquer desafio ,s

C: LIDER

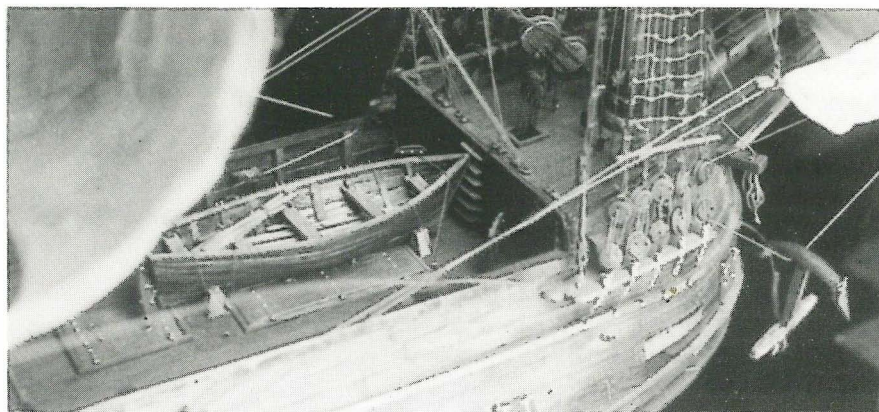
ARTE DA PAC/ÊNG/A

Reproduzir navios em miniaturas não é tarefa fácil. A confecção perfeita de mínimos detalhes exige muita paciência e habilidade manual. Para o artesão Kerry Ramon Vilhena Adabalde, que se dedica ao nautimodelismo há nove anos, essa atividade ainda é muito pouco divulgada no Brasil.

Em seu ateliê localizado no bairro de Botafogo, Kerry passa a maior parte do tempo, ocupando-se desse ofício solitário, no qual um navio pode levar até cinco meses ou mais para ser feito. Pintor, escultor e desenhista, o artesão teve como primeiros trabalhos galeões holandeses e espanhóis, que o cativaram pela riqueza de detalhes.

O trabalho começa bem antes da montagem das peças. É fundamental uma pesquisa histórica sobre navios antigos, sua construção e engenharia. Os livros e todo o material são importados dos Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha. No Brasil, o maior apoio para a pesquisa está no Museu Naval e na Biblioteca da Marinha, no Rio de Janeiro.

Reunidos todos os detalhes e dados relativos ao barco que vai construir, Kerry começa a trabalhar os materiais que serão utilizados. Para isso, desenvolveu técnicas como fundição, ourivesaria e entalhe. O trabalho é basicamente feito à mão. Quando inicia a montagem da maquete, o artista começa justamente

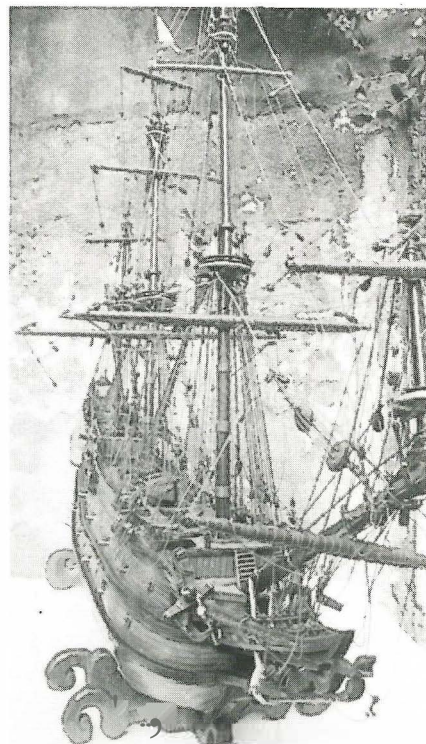


Nau de guerra sueca do séc. 17

de onde partiu o original: faz a quilha, monta as cavernas (costelas do barco), cuida do entaboamento e dos apetrechos do convés.

Toda a paciência e habilidade do artesão acabam por criar modelos perfeitos, como o galeão inglês Mayflower, de 1500, que levou os primeiros imigrantes à América, e o Cutty Sark, um dos veleiros mais velozes de sua época (1780), que mede cerca de 50 cm e tem aparelhagem complexa, a qual permite fazer um trabalho apurado com bombas de água e guinchos funcionando. Peças elaboradas como essas têm custo em dólar (de US\$ 500 a US\$ 10 mil).

Os grandes compradores são turistas ingleses e italianos; e colecionadores brasileiros. Para o nautimodelista, os compradores se dividem em três tipos:



Goldenhind: Galeão do séc. 16 usado pelo pirata inglês Francis Drake

aqueles que acham bonito e compram para decorar a casa ou escritório, os que compram para dar um presente de valor e os que investem - compram e revendem pelo dobro do preço. Isso prova que o mar continua sendo uma fonte de inspiração para os artistas, e também um excelente negócio. Quem quiser conhecer o trabalho do artesão basta ligar para 226-9836.



"Cutty Sark: Clipper inglês do séc. 18 construído para ser o mais veloz da época

BUROCRACIA



Frequentemente os esquadrões de caça sediados em Fortaleza, deslocam-se para Natal e lá operam meses seguidos, quer por reparos em pistas e pátios, quer para utilizarem os estandes de tiro.

Uma destas operações ocorreu em junho de 1962, e, em Natal, ficaram os caçadores por cerca de dois meses.

Muitos equipamentos de apoio foram transferidos de Fortaleza para Natal e retornaram após a operação. Restaram, entretanto, dois tubos de oxigênio de aviação que reabasteciam dos F-80 e os T-33 e foram deixados na sala do oficial de operações. Os oficiais que ali tiravam serviço já se acostumavam com aqueles tubos, que pareciam fazer parte do material da sala.

Num certo dia, passa por Natal, a caminho de Fortaleza, o comandante do Esquadrão de Caça de Fortaleza, maj. av Antônio Henrique, e embarca os dois tubos no C-45 Beechcraft em que viajava. Dias depois, um diligente oficial de operações, asp Lopez, ao notar a falta dos tubos na sala, faz um relato sobre o desaparecimento dos mesmos e lança a ocorrência em seu livro de

partes. No dia seguinte, o sargenteante da Base transcreve o relato, coloca uma papeleta de encaminhamento e apresenta ao capitão ajudante.

O capitão ajudante encaminha a parte ao Operações do 5º Grupo, que a envia ao Esquadrão de Suprimento e Manutenção, que a remete para a Divisão de Manutenção, que a encaminha sucessivamente à Seção de Chapas, Instrumentos, de Eletricidade, de Radiocomunicações, que a faz retornar à Divisão de Manutenção, informando que os referidos tubos não pertenciam àquela Divisão. Sugeriu, no entanto, ser consultada a Seção de Material Bélico, não afeta àquele Setor.

O Material Bélico, após percorrer suas diversas subseções, retorna o expediente, lembrando que tais tubos poderiam pertencer à Seção de Solda da Garagem, e que seria conveniente encaminhar ao Esquadrão de Material, a quem estava subordinada.

Lá vai o expediente, crescendo em papeletas de encaminhamento e em despachos, retornando da Seção de Solda da Garagem, informando que, embora usassem solda a oxigênio, não

estava faltando nenhum tubo em seu estoque, e indicando a conveniência de ouvir-se a Seção de Contra-Incêndio, que possuía alguns carros que usavam alta pressão e talvez pudessem utilizar-se de tais equipamentos.

No dia 1º de outubro, o chefe da Seção de Contra-Incêndio, em um despacho primoroso, esclarece que realmente a Seção Contra-Incêndio utiliza-se de equipamentos de alta pressão, a qual é conseguida, porém, com ar-comprimido, obtido por meio de um equipamento auxiliar, que faz parte dos caminhões contra-incêndio, não necessitando, portanto, de tubos de oxigênio como aqueles, e que, após consultar o representante da White-Martins em Natal, identificou a possibilidade de tais tubos conterem oxigênio para uso humano. Em consequência, poderiam pertencer ao Hospital da Base, e sugeria que a documentação fosse encaminhada ao Esquadrão de Saúde, para pronunciar-se a respeito.

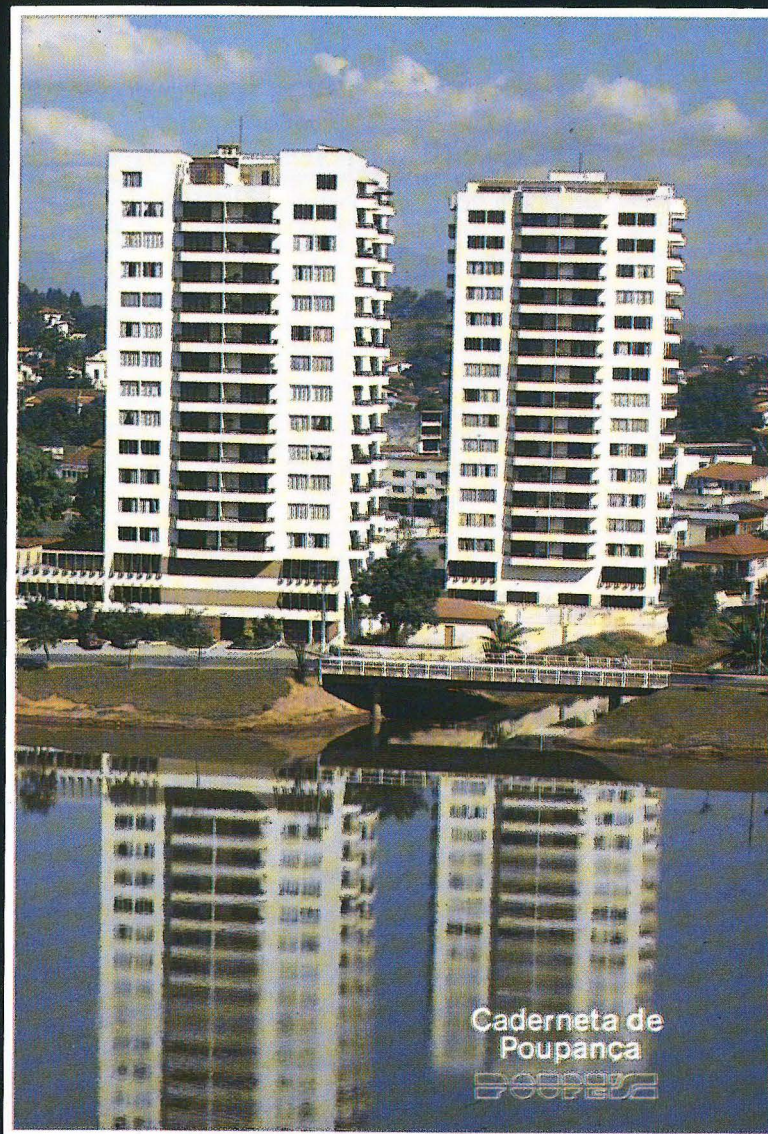
A 3 de novembro, o expediente retorna do Hospital, após ter passado pelas Seções de Internação, Ambulatório, Sala de Emergências, Sala de Cirurgia, Maternidade e Seção de Transporte em Ambulância, com um despacho seco do tenente médico Rosenélio, respondendo pela Seção Administrativa, que tal equipamento não pertencia ao Esquadrão de Saúde da Base.

Ao retornar a papelada à Seção onde teve origem, passa pelo então já 2º tenente av João Gerardo Lopes Mello, que desfazia-se do monstro que criou envelopando a documentação e a encaminhando, via Serviço Geral de Expediente e Arquivo (Rio de Janeiro), ao chefe da Garagem do Destacamento da Base de Campo Grande (Mato Grosso).

Quando perguntei a ele o porquê de tal destinatário, respondeu-me:

•Até esse expediente chegar lá, até encontrarem o chefe da Garagem, perceberem o engano e retornarem para Natal, eu já estarei transferido daqui!.

Esta poupança rende e ainda financia



moradia.

A Poupança POUPEX é o carro-chefe dos produtos que a Fundação Habitacional do Exército coloca à disposição dos companheiros da Aeronáutica e de seus familiares.

Ela é encontrada nas Agências do Banco do Brasil, em todo o território nacional, sob a forma de caderneta tradicional ou como **CADERNETA DE POUPANÇA POUPEX DIÁRIA**.

Com ela todo poupador pode depositar e sacar, em qualquer dia do mês, e ainda ter:

- seguro de vida grátis
- a conta movimentada pelo telefone é até transferida de agência, sem alteração da data-base e dos rendimentos
- acesso ao Cheque-Ouro, função do saldo médio
- vantagens fiscais, como isenção do Imposto de Renda
- acesso a financiamentos imobiliários.

Os Militares da Aeronáutica, também, podem optar pela Poupança POUPEX ao ingressarem no **Fundo de Apoio à Moradia - FAM**.

Ele é um produto inteligente, que reúne **Poupança, Casa própria e Seguro de Vida**, com a garantia da FUNDAÇÃO HABITACIONAL DO EXÉRCITO e das Seguradoras BRADESCO, VERA CRUZ e ALIANÇA DA BAHIA.

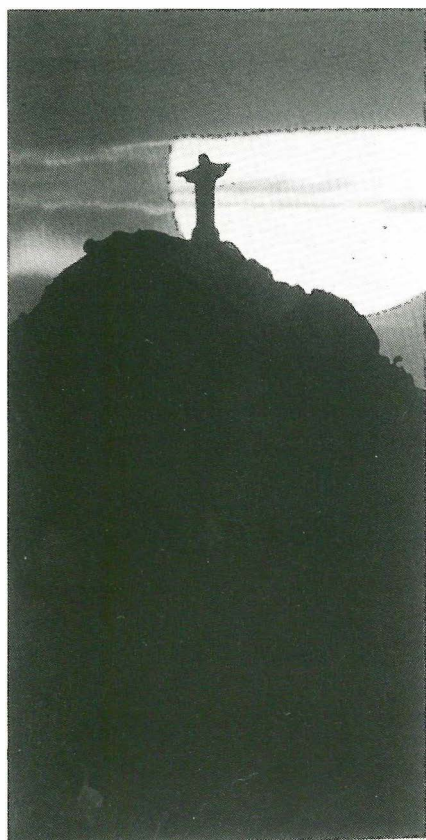
SERVIÇO

PACIÊNCIA E GRAÇA

Não há problema por mais cabeludo ou complicado que uma das moças - Victoria, Marta e Berenice - da subgerência do Itaú, agência aeroporto, não resolvam. Paciência de monge trapista é que não falta ao time que normalmente atende aos apressados e atarefados homens do espaço. Se a problemática é bancária, não se preocupe - não precisa sair do aeroporto; procure uma das subgerentes e... voilà! Está tudo resolvido.



PASSEIOS PELA CIDADE



Quem quiser fazer bons passeios pelo Rio, vai encontrar ótimas opções de lazer, como museus, parques e igrejas. Vale a pena conhecer a cidade maravilhosa mais de perto. Uma boa opção é visitar o Mosteiro de São Bento (Rua Dom Gerardo, 68). Construído no século XVII, é um dos patrimônios valiosos da arte colonial brasileira. Aos domingos, a atração é a missa celebrada em canto gregoriano, que acontece às 10 horas. Outra opção é o antigo Jardim Zoológico, na Quinta da Boa Vista, que abriga cerca de 2.500 animais. Entre eles, há importantes espécies em extinção, como o rinoceronte branco, o mico-leão e o orangotango. Não deixe de passar pela jaula do macaco Tião, que diverte crianças e adultos com suas brincadeiras. Ali mesmo na Quinta da Boa Vista, o Museu Nacional abre de terça a domingo, das 10 às 16 horas. Criado em 1818, o museu reinaugurou as salas do Trono e dos Embaixadores, que se destacam pela beleza dos tetos e painéis. Quanto aos parques, a opção é grande: o da Boa Vista, o da Cidade, o Jardim Botânico, o Parque Lage e o Parque Nacional da Tijuca são ótimas dicas de lazer!

DIVERSÃO

NOITE COUNTRY

Você vai se sentir em Nashville. Todas as quintas-feiras, no hotel Sheraton Rio, o conjunto "Country Express" anima a festa "The Country Brand" em trajes dos autênticos cowboys, numa noite regada a muito chope gelado e muita comida. O casal vestido com o melhor estilo **country** ganha um jantar no restaurante Valentino's. E, além disso, há sorteio para uma viagem a Nashville, nos Estados Unidos. É superdivertido. O Sheraton fica na Avenida Niemeyer, 121.



COMIDA

CAFÉ DO BOM

Quer saborear um delicioso capuccino? Então não perca tempo e corra ao Café Leblon, que oferece chás, crepes, pizzas, grande variedade de queijos e vinhos e até

mesmo saborosos carpaccios. Tudo da melhor qualidade. O ambiente é agradável e o atendimento começa desde o almoço e segue até a madrugada. O Café Leblon fica na Avenida Bartolomeu Mitre, 297, ao lado do Antonio's, no Leblon.



LIVRO

ARTE DO MERGULHO

Você agora tem a chance de saber um pouco mais sobre o mergulho submarino. A Callis Editora está lançando o livro *A Aventura do Mergulho*, de Vitor Martins - uma boa leitura, recheada de informações para o público leigo e para os mergulhadores já "veteranos". Ótimo para quem deseja iniciar-se na arte de mergulhar. Com linguagem simples, Martins cativa o leitor, fornecendo dicas importantes sobre a prática do esporte e as escolas de mergulho. O livro traz ilustrações e ainda contém histórias interessantes e engraçadas sobre esse esporte submarino.

FESTA

500 ANOS DE AMÉRICA

A comemoração dos 500 anos do descobrimento da América agitará a Europa no ano que vem. A Espanha, país que patrocinou a histórica expedição de Cristóvão Colombo, concentrará o maior número de festividades. Sevilha se prepara para abrigar a *Expo'92*, que acontece de abril a outubro, cujo tema é "A Era dos Descobrimentos", contando com a participação de mais de 100 países. Espera-se uma afluência de 40 milhões de pessoas. Já na Itália, berço provável de Colombo, a festa se concentra em Gênova, que já planeja obras no centro histórico, no porto velho, em palácios e na casa onde o descobridor teria morado. A grande novidade é a *Città Nave* (Cidade Naval), planejada pelo arquiteto Renzo Piano, que projetou o Centro Georges Pompidou, em Paris.

20

ACONTECE

OS 10 MELHORES DA SUÍÇA

A Suíça, famosa por seus chocolates, queijos e outras delícias gastronômicas, tem quase 27 mil restaurantes. Pensando nos incontáveis gourmets que fazem parte de sua clientela, a Swissair está divulgando a lista dos 10 melhores restaurantes daquele país, selecionados pelo semanário *Weltwoche*, em cooperação com vários guias culinários de renome como o *Gault Millau*, o *Guide Suisse* e o

Passeport 8/eu Suisse. São os seguintes os restaurantes, pela ordem: Girardet (Crissier); Petermann's Kuntstuben (Kuesnacht/Zurique); Le Pont-de-Brent (Brent); Stuckl Fischerzunft chaffhausen); L'Ermitage asilans-le-Chateau); Paradles tan/Graubunden); Agnes mberg (Zurique); Nik Gyga (Thorigen/Berna); Pierroz (Verbier).



EVENTO

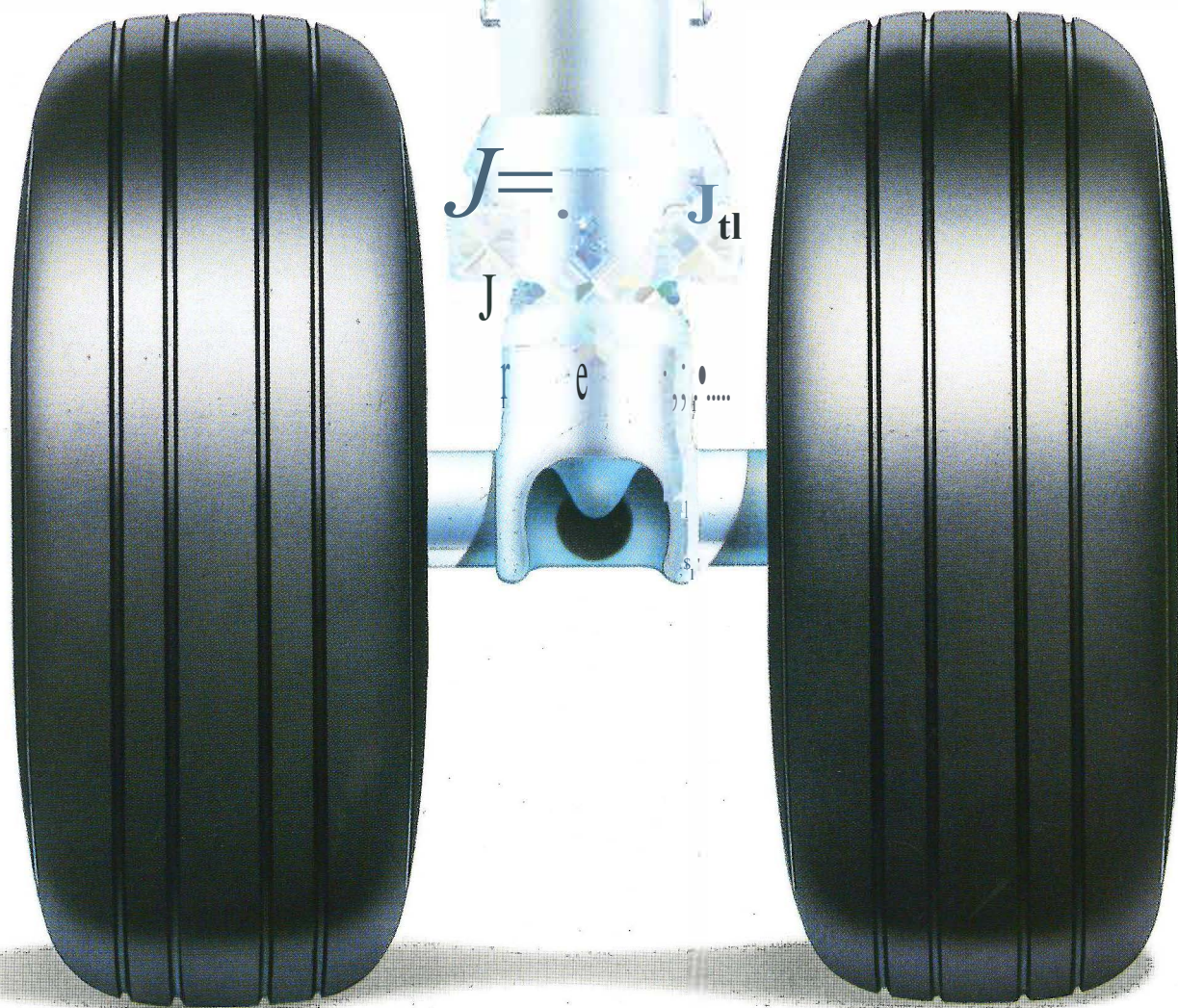
ANTIGÜIDADE MECÂNICA

Para aqueles que apreciam automóveis antigos, o mês de novembro traz boas notícias: nos dias 14, 15 e 16, em Nova Friburgo, acontece o 2º Encontro Regional de Antiguidades Mecânicas do Rio de Janeiro. Imagine os mais importantes **veterans** do Brasil reunidos - não faltarão Fords, Buicks, Cadillacs e Chevrolets -, participando também do 1º Concurso "Elegância" do Rio de Janeiro. O evento tem o apoio do Veteran Car Club do Brasil e do Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro. Informações: 281-6393.



Goodyear.

AirTreads.



Um casamento feito para durar.

Para satisfazer às necessidades de alta tecnologia que a década de 90 vem exigindo, a Divisão Goodyear de Produtos para Aviação anuncia com orgulho sua fusão com a Air Treads. O seu representante Goodyear para Produtos de Aviação está agora sob o nome de Air Treads, oferecendo uma fonte única de pneus novos, recauchutagem e assistência técnica. Com 50 centros de serviços, 5 unidades de produção e 12 de recauchutagem em 20 cidades em todo o mundo, nossa força combinada oferece o pacote mais completo de produtos e serviços de que você pode dispor em qualquer lugar. É um bom negócio para nós. E, boas novas, para você.



América Latina e Caribe - Uma divisão da Goodyear do Brasil
Caixa Postal 1424 - São Paulo - Brasil

Uma conversa franca com um ex-piloto de caça que se tornou empresário de sucesso.

Santa Cruz - outono/1963

Fim de tarde tranquila e morna, caminhando em direção ao hangar do esquadrão, quatro sorridentes jovens pilotos de caça conversam sobre as manobras recém-executadas na missão que se encerrava. Moreira - operações do esquadrão e líder da esquadrilha -, Baere, Brauer e Gil, antecipavam a gozação que iriam dar no pessoal do 20. Esquadrão, após a bela "Vitrine", com manobras acrobáticas e evoluções que demonstravam que um bem treinado piloto operacional era capaz, também de executar perfeitas cambalhotas. A rivalidade entre os esquadrões havia atingido seu ponto máximo naquele final de ano e a disputa pela taça eficiência andava pra lá de acirrada.

Rio, Centro - primavera de 1991

À nossa frente, Baere, cabelos totalmente brancos, mas que, pelo brilho do olhar, lembrava aquele jovem tenente que granjeava o respeito de seus superiores e pares, baseados na competência e dedica-

ção com que se dava às coisas do voo e da terra. Dele nos recordamos da mobilidade, apesar da altura, no futebol de salão, em que sua canhotia era o terror daqueles que se revejavam no gol.

Independente de sua vontade, cedo deixou a Força Aérea para se tornar um aprendiz de empresário na selva que é o competitivo mercado de trabalho da iniciativa privada.

Com erros e acertos, como ele mesmo descreve, tornou-se um realizador de sucesso, construindo uma empresa, A Brazilian Food, que espera faturar US\$ 300 milhões este ano. Para que se tenha uma idéia do que isto representa, é mais ou menos o que fatura a Vasp, segunda maior empresa brasileira de aviação.

Nosso entrevistado percorreu um longo caminho até atingir o ponto em que se encontra com a tenacidade e perseverança, forjadas no tempo de piloto de caça, como ele mesmo afirma. Os tempos são duros, uma certa desesperança começa a se disseminar pela sociedade. E talvez por

causa dos problemas econômicos que o país atravessa, um contingente crescente de militares está passando para a reserva, ainda aptos a uma vida produtiva mas não preparados para os percalços que os esperam nas suas investidas ao mercado de trabalho fora do serviço público.

Esta entrevista, se não indica (o que seria impossível) a fórmula infalível do sucesso, mostra a caminhada de um companheiro em busca do seu lugar ao sol, o que finalmente conseguiu.

A mensagem é de otimismo e incentivo para aqueles que realmente desejem, após despirem o macacão e as botas, ainda realizarem algo de produtivo.

* Vitrine: No jargão da caça, série de evoluções acrobáticas realizadas sobre a base ao final da missão de treinamento operacional e sempre sujeitas a ácidas críticas dos observadores no solo, sobre a qualidade e perfeição das manobras.



"Da FAB eu trago as melhores recordações. Foi uma escola em que aprendi inúmeros ensinamentos".



"Costumo dizer que sou empresário por acaso. Não era esse o ideal da minha vida".



"O país pode estar na recessão, mas o bom profissional não terá problemas".

ENTREVISTA ROBERTO BAERE

RA - Quais as recordações que você traz de sua passagem pela vida militar?

RB - São as melhores possíveis. Eu costumo dizer que a minha infância e mocidade melhores não poderiam ter sido. E da FAB eu guardo as melhores recordações. Foi uma escola em que absorvi inúmeros ensinamentos, os quais tenho usado ao longo de minha vida, não só no comportamento como pessoa, cidadão e diria até como empresário. Muitas lições tirei da Força Aérea. Costumo dizer que, de certa forma, tem o militar em sua formação um privilégio que o cidadão brasileiro comum não tem; que é aquela vida de campus universitário, como nas faculdades americanas, que o Brasil só tem nas Forças Armadas. Iniciei a vida na Força Aérea aos 15, 16 anos e fui até aos 28 - quer dizer, foram 12 anos de Força Aérea. Passei seis anos na escola - na EPC do Ar e na Escola de Aeronáutica dos Afonsos - e seis anos no oficialato.

RA - Como você entrou na carreira militar?

RB - Isso foi a primeira coisa interessante, porque minha família não tem vínculos com as Forças Armadas, a não ser três primos que foram oficiais do Exército, os quais chegaram ao posto de coronel. Então a minha influência partiu de um amigo de rua, que eu havia levado para o Internato São José, onde fiz da Admissão ao Ginásio. E foi ele que uma vez falou-me sobre a oportunidade da gente prestar exame para a Aeronáutica. Iriamos passar três anos em Barbacena, e depois viríamos para os Afonsos, onde passaríamos mais três anos, com oportunidade para voar. Naquela ocasião, eu já tinha alguns incentivos para seguir a carreira militar, por dois motivos: primeiro porque eu era amigo de dois irmãos gêmeos, que eram filhos de um almirante; eles estavam pensando em entrar para a Escola Naval. E eu estava influenciado por isso, porque era muito amigo deles. Naquela ocasião, principalmente para o pessoal da Zona Sul do Rio, a carreira militar tinha um certo atrativo. Os jovens pensavam muito em entrar para as Forças Armadas - principalmente para Escola Naval, devido à sua localização. E o que ocorria? Hoje, um jovem, quando chega à maturidade, pensa em pegar uma mochila, um navio de transporte, ir até Nápoles, depois correr a Europa, empregando-se - como fez meu filho... Mas naquele tempo o jovem não chegava a esse nível. Só o fato de eu deixar o Rio de Janeiro, jovem ainda, e

ir para uma cidade em que ficasse totalmente independente, estudando, sem necessidade de ajuda da família, achei uma aventura interessante, e resolvi prestar exame. Fui feliz, e me vi na Aeronáutica. Foi depois de prestar os exames e passar que falei em casa para minha mãe que eu havia sido aprovado no concurso para a Aeronáutica. E ela, como toda mãe, ficou assustadíssima: "Puxa, meu filho vai voar...". Mas depois, conseguiu "administrar", e eu iniciei meus estudos em Barbacena.

RA - E o seu contato com o vôo, quando você terminou o seu curso? Qual foi a sua especialidade?

RB - Eu também costumo dizer que todo mundo quando ingressa na Aeronáutica primeiro quer ser aviador, segundo ser um piloto de caça. Então esse era o objetivo, desde que comecei a voar na Escola de Aeronáutica. Era aquela expectativa de que eu fosse selecionado para a caça, porque a Força Aérea é

Se o jovem soubesse o que é voar, certamente haveria filas de gente querendo ir para a Força Aérea.

uma loteria. O cadete do Exército e o aspirante da Marinha, caso se saiam bem nos estudos, saem oficiais. Na Aeronáutica, mais do que isso, existe o componente da seleção do vôo - que, na minha época, era extremamente rude. Basta dizer que dos 200 cadetes que compunham minha turma (aspirantes de 57), saíram só 46 oficiais. Quer dizer, 154 foram desligados do vôo - alguns por disciplina, outros porque repetiram o ano, poucos devido ao exame médico. Então a expectativa que a gente vivia nesses três anos na Escola de Aeronáutica era muito tensa; mas como desde o início senti pelos instrutores que voavam comigo que eu, talvez por sorte - dizem que o aviador tem inteligência espacial -, adaptei-me à aviação, para mim não era muito difícil fazer aquilo que eles entendiam como voar bem. Acho que me adaptei facilmente àquilo, preenchi os requisitos necessários, e com isso eu aspirava a ser um piloto de caça, mas sabia que teria que passar por inúmeras provas, como passaram

nossos colegas. Quando, no segundo semestre do terceiro ano de Escola, veio a indicação para um candidato à seleção que se faria para piloto de caça, aí mesmo passei a caprichar mais nos vôos. Aliado a isso, veio o exame psicotécnico, que também não deu nenhum negativo, e fui selecionado para caça. É claro que se eu já tinha uma grande satisfação por ter passado por aquela seleção que poucos colegas meus conseguiram - eu diria que cerca de 25% chegaram ao aspirantado -, eu estar incluído entre os nove selecionados para caça (dos 46), eu estava muito bem com meu ego, me achava um jovem plenamente realizado. Até hoje costumo dizer que se um jovem soubesse o que é voar, as delícias de se dominar uma máquina, de passar por todos aqueles exames, certamente haveriam filas e filas de gente querendo ir para a Força Aérea. Mas os jovens não sabem; poucos podem imaginar o que seja a sensação de voar, o estado de espírito de um piloto - principalmente o piloto de caça, que é selecionado, é tido como tropa de elite, como um piloto de Fórmula 1. Meu aspirantado foi de enorme alegria. Eu havia conseguido vencer todas aquelas provas com meus esforços, numa seleção que é raro você encontrar aqui fora, onde você só vence na profissão se tiver um padrinho, uma indicação. Na Força Aérea, o indivíduo sai oficial se ele passa por todas aquelas provas, E o piloto de caça mais ainda.

RA- Ele não pode mascarar...

RB - Sim. Não interessa se o indivíduo é gaúcho, carioca, preto, branco ou amarelo. Ali vale o indivíduo. A seleção é rude, muito dura, porque o jovem que não consegue, fica muito traumatizado. Eu tenho colegas de turma que estão traumatizados até hoje. Mas como o destino me deu a alegria do oficialato, eu me sentia um jovem totalmente realizado e muito feliz. Naquela turma, éramos companheiros forjados, depois de seis anos de convivência, de luta, em que todo mundo era igual. Não havia comparações, a não ser no que diz respeito à aviação. Resumindo, foi uma época muito bonita, da qual tenho enormes saudades.

RA- De súbito você se viu fora da vida militar. Quais foram seus sentimentos?

RB - Inicialmente foram de grande confusão. Eu não conseguia assimilar o que havia acontecido verdadeiramente comigo. Claro que existiam razões materiais, fatos que aconteceram, nos quais tive alguma participação: a minha

maneira de pensar, o contexto político em que vivíamos, a dicotomia que existia na Força Aérea entre os "gregórios" e os "não-gregórios" - uma época muito conturbada, com acontecimentos políticos como o suicídio de Vargas e os episódios de Aecagarça e Jacareacanga. Era talvez o afã de entender o que acontecia, por que as pessoas pensavam assim. Pelo menos no meu caso, isso fez com que a gente procurasse nos livros, nos seminários de que participávamos, respostas a essas perguntas. E isso obviamente fez com que aumentássemos nosso universo cultural, nossos conhecimentos sobre o que estava acontecendo com o país. E, como todo jovem é muito eivado de idealismo, é claro que isso tudo fez com que acabássemos formando nossa própria opinião, tomando uma posição com relação a isso. Mas, com a minha saída da Força Aérea, inicialmente estabelecendo-se uma tremenda confusão em minha cabeça. Como entender tudo aquilo? Foram 12 anos de dedicação à Força Aérea, em que procurei fazer o mais certo, o melhor possível. Como é que uma hora para outra você se vê aliado desse contexto? Para mim ficou difícil entender aquilo. E é claro que, na medida em que você não compreende as coisas que acontecem consigo, você acaba tendo um profundo sentimento de injustiça. Aliado a isso, existia a grande problemática de todo aquele que tem uma formação militar e uma especialidade - que no meu caso era o voo - e a mim só restava voar na aviação comercial. Eu tinha que prosseguir, entender que aquilo era um fato consumado, que eu tinha obrigações familiares. E eu só sabia voar, mas não podia. Estava indo para um mundo hostil, em os valores eram diferentes; eu tinha necessidade de queimar etapas, porque já tinha uma família com dois filhos, na véspera de um terceiro.

RA - E qual foi a primeira experiência em questão de trabalho?

RB - Eu me recordo de um episódio doloroso para mim que aconteceu logo que deixei a prisão. Voltei para casa como hoje um sequestrado retorna à família: a casa cheia, os amigos e parentes, depois daquele período de mais ou menos 50 dias incomunicável. Logo tive a notícia de que não poderia voar, porque havia uma portaria secreta que impedia os cassados de tentar a aviação comercial. Eu estava cerceado, sem direito à defesa e ao trabalho. Aí a confusão aumentou ainda mais. Eu me recordo de um professor de Física da PUC que era muito amigo nosso, que Revista Aeronáutica n² 182

ganhava muito pouco, e tinha uns "bicos" na área de vendas, procurando completar a renda familiar dele. Então fui induzido por ele, que dizia que me colocaria como inspetor de vendas de um empreendimento onde hoje é o Clube Federal. Ele dizia que lá haveria um empreendimento escolar que estava sendo construído, e que venderia cotas. Quem estava à frente disso era o sr. Valente, um construtor que fez várias obras e não completou nenhuma... Então a idéia era importar da Inglaterra uma experiência educacional desenvolvida lá, na qual os jovens tinham toda a liberdade. E eu pensava: "Não sei vender, como é que eu vou conversar com clientes, tentar induzir alguém a fazer isso?" Eu era extremamente tímido. Mas eu precisava ganhar dinheiro e fui fazer isso. Só que não vendi nenhuma cota. Aí eu vi que não dava para aquilo e comuniquei a meu amigo. Fui então tentar me empregar, só que não conseguia trabalho. Chegava para

Eu tenho a convicção de que a Brazilian Food é a FAB que eu perdi.

ver o emprego, me saía relativamente bem nas entrevistas, mas me perguntavam qual era o curso superior que eu tinha, e eu respondia: "O de Aeronáutica". Era 1964, eu não tinha experiência nenhuma. Diziam-me: "Não tem vagas". Eu pensava: "Estou frito". Meu sogro, diante dessa situação, deve ter pensado: "Vai sobrar pra mim. Esse cara com dois filhos não consegue se empregar..." Então ele me apresentou a um romeno, que tinha um escritório de administração e contabilidade, que fazia contabilidade numas obranzinhas. Era um homem muito esforçado, e resolveu fazer da empresa dele aqui no Brasil a maior empresa de O&M do país. Ele tinha seriedade nos seus propósitos e estava escorado pelos professores da Fundação Getúlio Vargas. Então tive a oportunidade de passar a conviver com esses professores praticamente oito horas por dia. E a mim eram entregues as piores tarefas. Eu costumo dizer hoje a meus funcionários da empresa - dos

quais, às vezes, a gente exige mais e eles se sentem um pouco explorados - que isso é um patrimônio que eles vão levar pelo resto da vida, que isso não pertence ao dr. Baere nem ao Brazilian Food. É aquela história do "fazer bem para fazer muito". Eu passei a estudar à noite e a trabalhar de dia. Praticamente eu ficava residente nas empresas que eles haviam contratado. Da noite para o dia eu passei a queimar etapas, fui me adaptando a O&M, o que foi uma coisa com que me entrosei bem. Eles me exigiam muito, mas nunca me senti explorado; pelo contrário, eu até agradecia aquela oportunidade de assimilar e tirar todo aquele meu atraso, e criar uma confiança, porque eu era muito inseguro, já que a única coisa que sabia fazer era voar. E foi uma experiência muito interessante, que me ajudou muito na vida empresarial.

RA - E a outra etapa, a partir daí?

RB - Eu avancei muito rápido nesse negócio de O&M. Passei a ser uma pessoa conhecida nesse ramo; passei a ser chamado para algumas tarefas fora da empresa, em meus sábados e domingos. Comecei a perceber que já tinha um potencial - a própria Fundação Getúlio Vargas me contratou para algumas tarefas - já tinha capacidade de eu mesmo trabalhar por conta própria. Por mais que o Demétrio Nicolau me pagasse, eu teria oportunidade de cobrar muito mais caro, por que lá eu era um assalariado. E aqui fora eu já ganhava como um técnico, e todo o pessoal de O&M já me conhecia. Lembro-me de que fizemos projetos para a Cibrasen, para o Cobal, pela Fundação Getúlio Vargas, e vários outros. Comecei a ver que ganhava muito mais numa pequena tarefa, que eu resolvia em uma semana. Fui e pedi minhas contas. Resolvi montar uma empresa, junto com outros colegas que haviam deixado a FAB também. E, obviamente, essa empresa visava a parte de Organizações e Métodos. Acoplado a isso, veio a idéia de fazer também a captação de incentivos fiscais, porque um colega de turma, Reino Pecala Rae - que se radicou em Fortaleza, casou com uma cearense e fala até hoje como arataca, apesar de ser filho de filandeses -, havia montado um escritório de projetos para a Sudene, que estava muito em voga naquela época, e ele precisava captar recursos aqui na área do Centro-Sul e que tivesse uma empresa captadora de recursos que pudesse canalizá-los lá para a Sudene. E eu abri um segmento desse na minha empresa. Além de O&M eu também

ENTREVISTA ROBERTO BAERE

passsei a ter a primeira atividade real de vendas da minha vida. E cedo percebi que ali é que estava o filé, era onde eu poderia me desenvolver, porque os obstáculos eram mais fáceis de serem transpostos, porque dependiam muito de minha força de vontade, da minha capacidade de formar equipe de vendas. E aí vem toda a história de um piloto de caça, que é um guerreiro por excelência, um determinista, um perseverante. E eu passei a me dedicar profundamente a essa área da empresa, e aos poucos fui "encostando" - já estava cansado de organogramas, fluxogramas, já estava um pouco enjoado de ter que estabelecer aquelas rotinas. E comecei a me empolgar. E dali prossegui até 1974, quando então a Sudene resolveu cancelar o credenciamento dos escritórios que poderiam captar recursos e entrêgar isso às instituições financeiras. Aí me vi novamente fora do mercado; embora não totalmente, porque, como tínhamos muita influência no mercado, conseguimos sobreviver por mais dois anos, atuando como intermediários. Mas aquilo não me satisfazia mais. Dali fui para o segmento imobiliário, onde tive boa experiência. Conseguimos capitalizar bons recursos com vendas de loteamento, de terras na Bahia. Ganhamos um bom dinheiro naquela ocasião. Eu tinha uma sociedade de direito, mas não uma sociedade de fato. Meu sócio era um nordestino. Eu estava cursando Direito, que era mais pelo sentido de aumentar meu universo cultural, um desejo que eu alimentava há muito tempo. E com isso eu imaginava que havia chegado a um momento de minha vida em que queria tentar um vôo mais alto. Já era uma pessoa extremamente confiante sobre minha capacidade. Eu entendia que se o destino me desse uma oportunidade eu conseguiria realizar uma coisa maior. E hoje tenho certeza de que existia uma motivação; eu diria até de cunho psicológico. A questão da perda de minha carreira ainda era uma coisa sobre a qual até então eu não havia conseguido um equilíbrio emocional. Eu tinha que realizar uma coisa que de certa maneira substituísse a carreira que eu havia perdido, aquele sonho de mocidade - o de chegar a brigadeiro, de ser um comandante de um grupo de caça, de fazer minha carreira na Força Aérea. Eu precisava de alguma forma preencher aquilo. Eu hoje tenho a convicção de que a Brazilian Food é a FAB que eu perdi. Então o que existia era uma

sociedade, de que eu queria fazer uma coisa de maior vulto; por outro lado, tinha um sócio que queria ser político (e acabou sendo eleito deputado). Eu estava pensando num projeto de turismo naquela ocasião; achava que era um campo interessante e que, bem explorado, poderia ganhar um bom dinheiro, crescer como empresa. Mas de repente me surgiu uma oportunidade através do Roberto Marcondes, que também havia sido atingido (saiu mais tarde, em 80-81), mas com quem eu tinha uma relação muito estreita - inclusive foi o primeiro advogado da Brazilian Food. Naquela ocasião ele tinha um escritório perto dessa imobiliária. Então a gente estava sempre se encontrando no final do expediente, às vezes na condução para casa. E ele era advogado de uma empresa de turismo de seis angolanos, que haviam adquirido um projeto de implantar uma empresa de refeição convênio, que havia sido idealizado,

Fomos desde o início uma empresa inovadora.. Fomos a primeira empresa que criou a assistência ao cliente.

criado e desenvolvido por um ex-funcionário da Ticket-Restaurante, a líder do mercado. Só que esse rapaz tinha a idéia criativa; não tinha aptidões empresariais, preparo para ser um empresário, capital, e era extremamente imaturo, apesar de muito simpático e comunicativo. Aí o Marcondes disse para ele: "Olha, eu tenho um amigo da FAB que está querendo fazer um novo empreendimento. Ele está com algum capital e muita disposição, é uma pessoa séria e tenho a impressão de que é a pessoa ideal para você contactar e tocar esse projeto". A essa altura, eu já tinha uns 15, 17 anos de vivência na área de vendas. Marcamos então um almoço. Não estava muito ligado a isso, mas gostei, e disse: "Olha, a idéia de início me interessa porque ela é massificada, e tudo o que nesse Brasil é massificado, dando certo, pode crescer muito". Em resumo, fiquei encantado, porque era um projeto tipicamente de

vendas, que era uma coisa que já sabia fazer bem. Achava-me com bastante confiança para enfrentar um projeto daquele. Embora, ao analisá-lo mais profundamente, tenha ficado um tanto quanto assustado, porque eu queria dar um vôo, mas não tão alto assim. Naquela ocasião o mercado era praticamente dominado por quatro empresas, sendo duas multinacionais. E observei que o mercado, apesar de ser restrito a quatro empresas que dominavam, tinha alguns problemas complicados. Por exemplo, eu percebi desde o início que tinha que ser um empreendimento a nível nacional; não podia ser regionalizado. Eu não poderia pensar em montar uma empresa só no Rio de Janeiro. E não tinha recursos para montar uma empresa a nível nacional.

RA - O que é o vale-refeição, ou refeição-convênio?

RB - O vale-refeição é um sistema que foi trazido pelo grupo francês Accord, de uma experiência bem-sucedida na França, que depois se alastrou pelos demais países da Europa. Esse grupo tem cadeia de hotéis, churrascarias, lanchonetes, quase 70 mil empregados no mundo; operam em mais de 40 países. É um grupo muito forte. Na época em que o banco Interatlântico veio para o Brasil, trouxe no seu bojo esse projeto de implantar o ticket-restaurant. E o Brasil tem um mercado de 140 milhões de usuários, de trabalhadores, onde o achatamento salarial era um sistema muito propício porque estava iniciando um processo de desenvolver, estender os benefícios indiretos - que antes eram privilégios só dos grandes executivos - para a massa trabalhadora. E eles foram muito competentes com isso, porque antes de mais nada procuraram dar um embasamento legal a isso. Eles criaram um programa de alimentação ao trabalhador, e sugeriram ao ministro da época, que se sensibilizou com isso, achou que seria de grande valia para o trabalhador brasileiro. Isso foi transformado num projeto de lei, que foi aprovado em 1976, quando foi implantado o Programa de Alimentação ao Trabalhador. Que, na verdade, já existia através da CLT, que era o auxílio-alimentação. Só que o auxílio-alimentação estava restrito a duas modalidades até 76: a cozinha própria ou aquela contratada (cozinha industrial). Eles criaram um terceiro segmento: a refeição-convênio.

RA - O empregador tinha que ter refeitório dentro da empresa para alimentar o trabalhador?

Revista Aeronáutica n° 182

RB - A CLT exigia que você tivesse. Ou você tinha as instalações para as pessoas poderem fazer sua refeição, ou então por administração própria ou administração de terceiros. Depois de um certo número de funcionários, a empresa era obrigada a dar o auxílio-alimentação sob esta forma. E veio o Ticket-Restaurante e criou a terceira modalidade, que era destinada aos grandes centros urbanos, e que tinha um charme todo especial, pois eliminava aquela área que tinha uma grande ociosidade, já que só era utilizada duas horas por dia, por ocasião da refeição dos funcionários; exigia as instalações próprias, sujeita a leis trabalhistas severas, até furtos, homogeneização do cardápio - porque no início tudo é festa, mas depois vira "picadinho com arroz" -, havia muitas reclamações, os funcionários nunca estavam satisfeitos. Aí bate na porta das empresas a seguinte modalidade: "Olha, temos convênio com vários restaurantes. Você só tem que comprar um vale-refeição nosso e entregar a cada funcionário; é igual a um talonário, com 22 dias úteis, e ele utiliza um cheque por dia para pagar sua refeição no estabelecimento conveniado. E depois, nós vamos reembolsá-los". Isso, a nível de Brasil, onde estava havendo o êxodo rural, a concentração nos grandes centros urbanos, foi muito fácil, prova é que hoje a Ticket-Restaurante do Brasil é maior que a matriz francesa, nesse segmento de refeição-convênio. Isso foi em 1976. O sistema está com 15 anos de existência. E nós entramos em 81, estamos com 10 anos.

RA • E você começou onde?

RB - Começamos no Rio de Janeiro, que é a nossa terra, onde residíamos e trabalhávamos. Começamos no número 109 da Rio Branco, alugando um conjunto de 108 metros quadrados com sete funcionários, em 11 de agosto de 1981. Mas irão perguntar: "Como é que vocês em 10 anos conseguiram chegar a essa posição de segunda empresa do mercado?". Eu diria que foi devido a três fatores fundamentais: o primeiro, um erro de estratégia da concorrência, que subestimou muito a gente. Porque nós fomos desde o início uma empresa extremamente inovadora. No mercado, quando começamos nossas atividades, os concorrentes se limitavam a ser entregadores de cartões-refeição. Eles entregavam os cartões, recebiam o cheque, e diziam: "Olha, aqui está a lista dos restaurantes conveniados. Vocês podem pedir a seus funcionários para irem a esses restaurantes, e nosso serviço está concluído". Não havia assistência ao cliente, não se tentava

melhorar o serviço, procurar uma racionalização nas entregas, etc.. E nós fomos exatamente explorar esse segmento. Nós fomos a primeira empresa que criou a assistência ao cliente. Porque eu não podia perder cliente, já que isso era uma questão de sobrevivência. Tinha que ganhar clientes.

RA • Ganhar clientes como?

RB - Uma empresa de refeições-convênio era obrigada a ter nos seus quadros uma nutricionista, porque era ela quem assinava o Programa de Alimentação ao Trabalhador (PAT) da empresa cliente, que é um programa feito anualmente, através de projeções, para se obter depois os incentivos fiscais para o Imposto de Renda, que a lei faculta. Assim, quando abrimos a empresa, dos novos funcionários um era nutricionista. Só que, na concorrência, ela trabalhava duas horas por dia. Só no final do ano ela vinha para assinar o PAT. O que nós fizemos?

**Quis o destino que eu
acabasse fundando uma
empresa que se tornou
uma grande família.**

Demos a ela full-time, e ela passou a visitar nossos clientes. medida que os clientes iam ingressando na Brazilian Food, eu ia fazendo uma assistência ao cliente. E aí ela perguntava se havia algum restaurante para se filiar, fazia palestras nutricionais, concedia cardápios balanceados para dietas, etc.. Quer dizer, começamos a dar algo mais, a criar um diferencial no mercado. Mas fizemos ainda outro diferencial. Eu tinha que convencer as empresas de que eu também era capaz de prestar um serviço semelhante. Pois quem era maluco de querer a Brazilian Food, que era uma empresa desconhecida? Por que eles iam deixar a poderosa Ticket para comprar com a Brazilian Food? Então eu tinha que oferecer algo mais. Foi aí que comecei a criar as bonificações, o cartão-comestível; passei a dar seguro de acidentes pessoais para os usuários do cartão Brazilian Food; comecei a melhorar a administração desse benefício dentro das empresas, através de entregas des-

centralizadas - as empresas recebiam isso e ficavam três, quatro dias para distribuir aos funcionários. E eu passei a entregar para a empresa tudo já destinado a cada departamento. Comecei a criar uma série de coisas que justificavam a empresa deixar a concorrente e vir para nós.

RA • E quantas filiais vocês têm?

RB - Hoje a Brazilian Food está com 28 filiais.

RA • Atinge todos os estados?

AS - Sim. Inclusive agora iniciamos um processo de interiorização. Já que cobrimos todas as capitais, quer dizer, o sistema de refeição-convênio hoje está sendo cada vez mais adotado pelas empresas, começamos a instalar filiais nos grandes municípios do país. Já instalamos em Santos, Campinas, em Ribeirão Preto, e temos projeto para instalar em Uberlândia, São José dos Campos e Presidente Prudente.

RA • A rentabilidade da empresa não é dependente de uma economia inflacionária? Onde é que está o lucro da empresa?

AS - Temos três segmentos de receita. O primeiro é a taxa de serviço que a gente deve cobrar às empresas clientes. Estabelecemos, durante o Plano Cruzado, uma tabela que vai de 3 a 8%. Quer dizer, as grandes empresas pagariam 3% e as empresas menores, até 8%. A outra fonte de receita nossa são os restaurantes. A partir de 1986, o sistema como um todo criou uma taxa de participação, pois entendemos que somos agenciadores dos restaurantes; levamos os clientes aos restaurantes. É a terceira é o dinheiro proveniente da receita financeira. Porque a nossa modalidade é a seguinte: recebemos antes e pagamos depois aos restaurantes. Com isso, temos dinheiro aplicado no mercado, que faz com que tenhamos uma receita financeira. Como é um produto massificado, que envolve grandes importâncias, por menor receita que você consiga, ela passa a ser expressiva, porque a gente trabalha com números elevados. O que acontece é que nosso mercado é extremamente concorrido.

RA • Qual seria o faturamento mensal da empresa?

RB - Em agosto, devemos atingir Cr\$ 10 bilhões em emissão de cartões, ou seja, em torno de US\$ 34 milhões. No mês anterior, estávamos beirando os Cr\$ 8 bilhões. O mercado como um todo está

ENTREVISTA ROBERTO BAERE

na faixa de US\$ 2 bilhões/ano de emissão de cartões.

RA. E a Brazilian Food fatura em torno de US\$ 300 milhões por ano?

RB - No ano passado, fizemos em torno de US\$ 260 milhões. Esse ano devemos cruzar os US\$ 300 milhões.

RA. O que serviu na sua trajetória, sua formação, para sua carreira de empresário?

RB - Serviu muito. Eu costumo dizer que foram os componentes que forjaram minha personalidade e atuação na vida empresarial. Diria que minha mãe, uma matriarca - perdi meu pai um dia antes de nascer -, foi um exemplo em minha vida. Exemplo de organização, de caráter, de correção. Depois veio a Força Aérea, e depois a convivência com aqueles professores da Fundação Getúlio Vargas, e por último toda essa necessidade de dar a volta por cima, de não me deixar levar pelas mágoas e levantar a cabeça, moldar minha vida aqui fora. Costumo dizer que sou empresário por acaso. Não era esse meu objetivo, o ideal de minha vida. E quis o destino que eu acabasse fundando uma empresa que se tornou uma grande família. Hoje estamos com 900 funcionários atuando em todos os estados do Brasil, e eu me sinto uma pessoa gratificada, privilegiada. Tive tudo aquilo de que precisava para conduzir bem minhas tarefas. Hoje já temos mais duas empresas - compõem o grupo três empresas. Estamos abrindo a quarta empresa.

RA. Empresas de quê?

RB - De factory, uma modalidade de empréstimo, que é utilizado em 70 países do mundo, no qual você empresta dinheiro à pessoa jurídica estribado na duplicata do sacado.

RA. E como está a empresa, agora?

RB - Nosso negócio, por ser prestação de serviços, exige atenção contínua. Ele é extremamente comprador. Hoje o mercado do PAT abrange cerca de 6 milhões de trabalhadores. Das três modalidades, a refeição-convênio tem cerca de 55% desses 6 milhões. O que é muito pouco perto da potencialidade. Hoje a mão-de-obra brasileira, pelas últimas estatísticas, está em torno de 38, 40 milhões de trabalhadores. Se você descontar a economia informal, os índios, miseráveis, os bóias-frias, você tem um contingente - no qual o mercado,

o universo a ser atingido que ainda não tem o benefício alimentar - de cerca de 2 milhões de trabalhadores. Então nosso mercado é muito comprador; prova é que temos tido algumas solicitações para implantar o sistema de refeição-convênio em alguns países da América Latina, e a gente não tem visto isso com muito entusiasmo. Preferimos às vezes ceder o know-how, fazer uma joint-venture ou tentar vender serviço no sentido de implantar esse sistema, e ganhar durante uns cinco anos royalties e depois deixar por conta do grupo.

RA •... Porque não tem mercado?

RB - Não, porque temos ainda um grande mercado a ser explorado aqui no Brasil. Para você ter uma idéia, o Brasil hoje está diante de uma crise, da recessão. A Brazilian Food consegue captar cerca de 400 empresas clientes em média, todo mês.

RA. E qual é a evasão?

**Temos que ter
determinação, por mais
modesta que seja a
tarefa. O bom
profissional nunca
estará disponível.**

RB - É muito pequena, porque a gente não perde cliente. Por ocasião do Plano Collor, perdemos uma série de empresas de pequeno porte, que se viram em dificuldades e cortaram benefícios. Outras, porque encerraram suas atividades. Mas, a grosso modo, o que se perde é muito pouco. Somos muito aguerridos para que o cliente não fuja para a concorrência.

RA - O cartão-convênio não é uma emissão de moeda? Hoje, até o camelô na rua aceita tickets.

RB - O desvirtuamento é um fato.

RA - O Banco Central permite isso?

RB - O cartão-refeição não é uma moeda, embora tenha toda a característica de uma moeda. Mas muito mais devido à credibilidade, porque hoje o documento de refeição-convênio tem 100% de credibilidade, em função de

que o pagamento aos restaurantes tem sido feito de forma absolutamente correta e pontual. Ele é reembolsado pelas empresas de refeição-convênio.

RA - Mas na hora em que ele é usado no supermercado, ou no camelô, ele não é moeda?

RB - Simbolicamente ele é uma moeda. Mas é devido muito mais a um problema de natureza social, do que em função do próprio sistema. O brasileiro, de uma maneira geral, sofre um achatamento salarial que já vem de alguns anos. Se você levar em conta que o salário-mínimo tem por base atender às necessidades básicas do trabalhador, que são lazer, habitação, vestuário, alimentação, transporte, ele não consegue, com o valor que recebe, atender a essas necessidades. Se você levar em conta que hoje o valor parcial médio de um cartão-refeição está em torno de Cr\$ 800,00, se você multiplicar isso por 22 dias úteis, ele na verdade está recebendo outro salário-mínimo. Então o trabalhador brasileiro que tem o benefício da alimentação se acha plenamente realizado e assistido nessa necessidade básica. Só que ele chega em casa e encontra a mulher e os filhos subnutridos, carentes de alimentação. Então ele acaba sendo induzido a trocar os cartões que serviriam para ele almoçar 1.400 calorias diariamente, acaba sacrificando esse auxílio-alimentação em benefício da família, tentando, com isso, de uma forma desvirtuada, estender o auxílio-alimentação à sua família. Ele vai ao supermercado e troca por gêneros alimentícios de primeira necessidade. O Governo instituiu agora no PAT também o cartão-comestível. É uma forma de se atender às necessidades da família. O Ministério do Trabalho não entende dessa forma. Ele acha que o auxílio-alimentação deve servir à força do trabalhador, e que o problema do idoso e da criança é problema da Previdência e da Saúde. A CUT diz o seguinte: "O trabalhador brasileiro deve ganhar um salário condigno que permita que atenda todas as suas necessidades. Absolutamente correto. Só que é uma utopia. Não conseguimos isso. Então vem o Medeiros e diz: "Não, o negócio é o sindicalismo de resultados, vamos aproveitar o auxílio-alimentação porque isso ajuda a minorar o sofrimento do trabalhador". Mas o desvirtuamento infelizmente ocorre.

RA - Não são só os conveniados que podem trocar os tickets?

RB - Qualquer pessoa que receber o cartão-refeição sabe que pode ir a um
Revista Aeronáutica n° 182

restaurante e consegue se alimentar pagando aquilo. É um repasse. Por isso que aquilo tem um caráter de moeda, mas não é. Nós não podemos ser enquadrados como instituição financeira.

RA - Voltando à área empresarial, você disse que não pretende, dada a potencialidade brasileira, sair do Brasil. Mas pensou em países mais desenvolvidos?

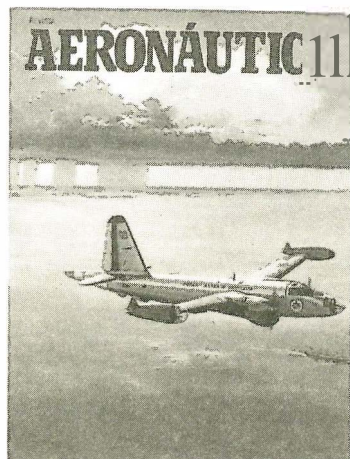
RB - No meu negócio em si eu não vejo muito resultado. Acredito que esse sistema de refeição-convênio é mais adaptável aos países em desenvolvimento, que já têm infra-estrutura de restaurantes apreciável, têm grandes aglomerados urbanos, que são os requisitos necessários para o sistema de refeição-convênio. Nos países desenvolvidos, não. O trabalhador de um país desenvolvido ganha o suficiente para manter suas necessidades principais. O auxílio funciona - tem na Inglaterra, Bélgica, Itália, Holanda, Alemanha, muito na França, mas ele não tem a força que tem como num país como o nosso. Isso é devido pelas grandes concentrações urbanas que o país tem; e o achatamento salarial propicia muito. Hoje há uma conscientização nacional.

RA - O que você deixaria como uma fórmula ou um alerta, um caminho que as pessoas pudessem trilhar para continuar uma vida produtiva, após a vida militar?

RB - Não sei se especificamente seria para aqueles que agora estão deixando a vida militar. Eu daria um sentido mais amplo a isso. Nós fazemos acontecer as coisas. As questões são resolvidas internamente. Todos nós temos problemas, dificuldades, mas acho que

tudo está ao alcance das pessoas. Depende muito da força de vontade de cada um. As pessoas têm que gostar mais de si mesmas. Estamos muito acostumados a tentar resolver os problemas dos outros, do nosso país. Acho isso extremamente válido, mas o conselho que eu dou é que as pessoas primeiro procurem resolver seus próprios problemas, encontrar uma atividade em que se equilibrem, consigam ganhar condignamente, consigam resolver o seu problema. Depois então elas podem se dedicar aos problemas do próximo. Eu tenho um exemplo muito interessante, que é do gerente de uma outra empresa que eu tive - aquela imobiliária. Ele, em determinada ocasião, teve necessidade de alugar um apartamento em Botafogo. Acabei sendo o fiador, junto com meu sócio. Esse rapaz era gerente de vendas, e boa parte de sua atividade fora da empresa era relativa à questão do índio. Ele vivia preocupado, participava de conferências sobre a defesa da Amazônia, etc.. Ele era muito habilidoso, mas estava em dificuldades financeiras e acabou deixando seis meses de atraso no seu aluguel. Até que a coisa extrapolou e o oficial da Justiça bateu lá na empresa. E eu chamei o gerente de vendas para conversar e disse: "Você é uma pessoa gozada, vive preocupado com os problemas brasileiros, o que é uma coisa muito louvável, nobre, mas você primeiro deveria se preocupar com você, porque não resolveu seu problema ainda, não consegue pagar uma obrigação, que é o aluguel de seu imóvel..." Isso é uma realidade. Embora eu fosse muito preocupado com as questões nacionais, eu sempre dei prioridade às minhas questões. Eu tinha que me fir-

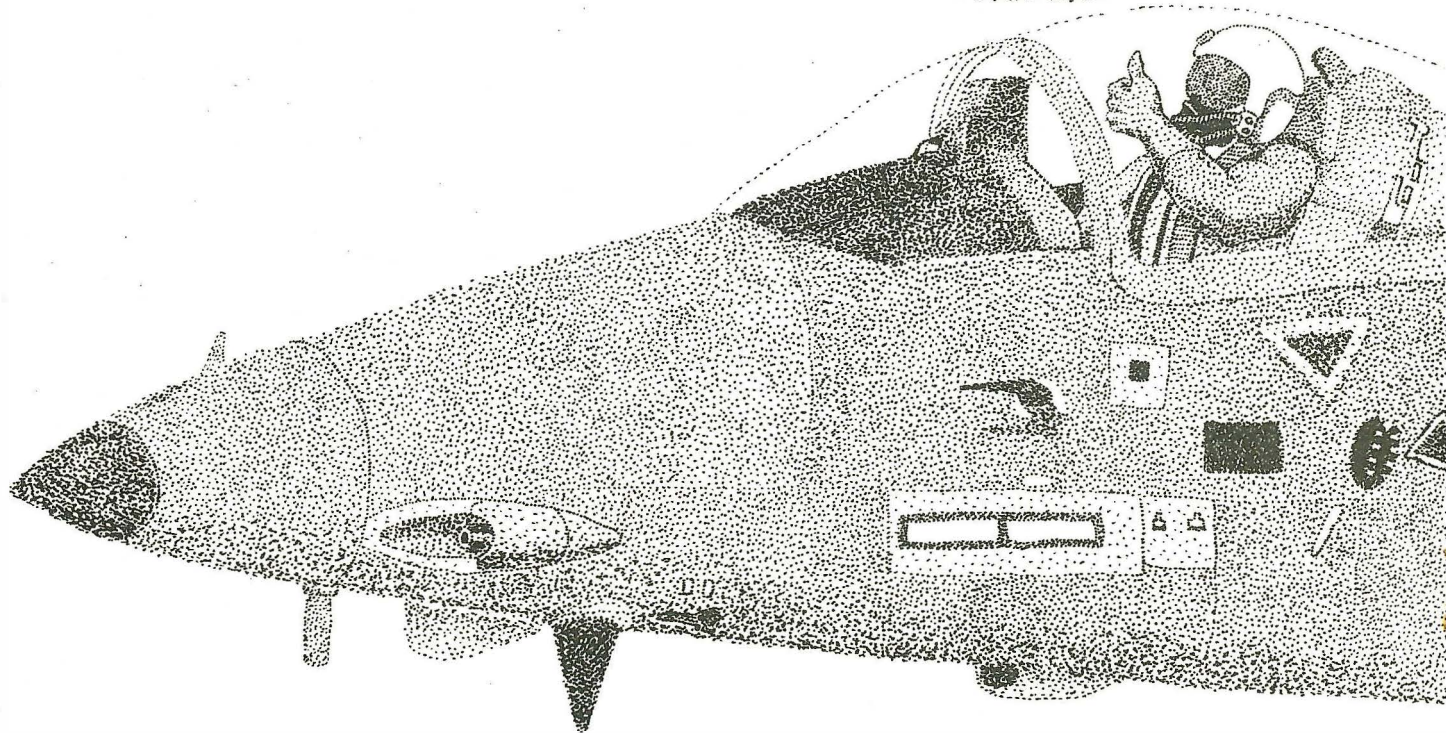
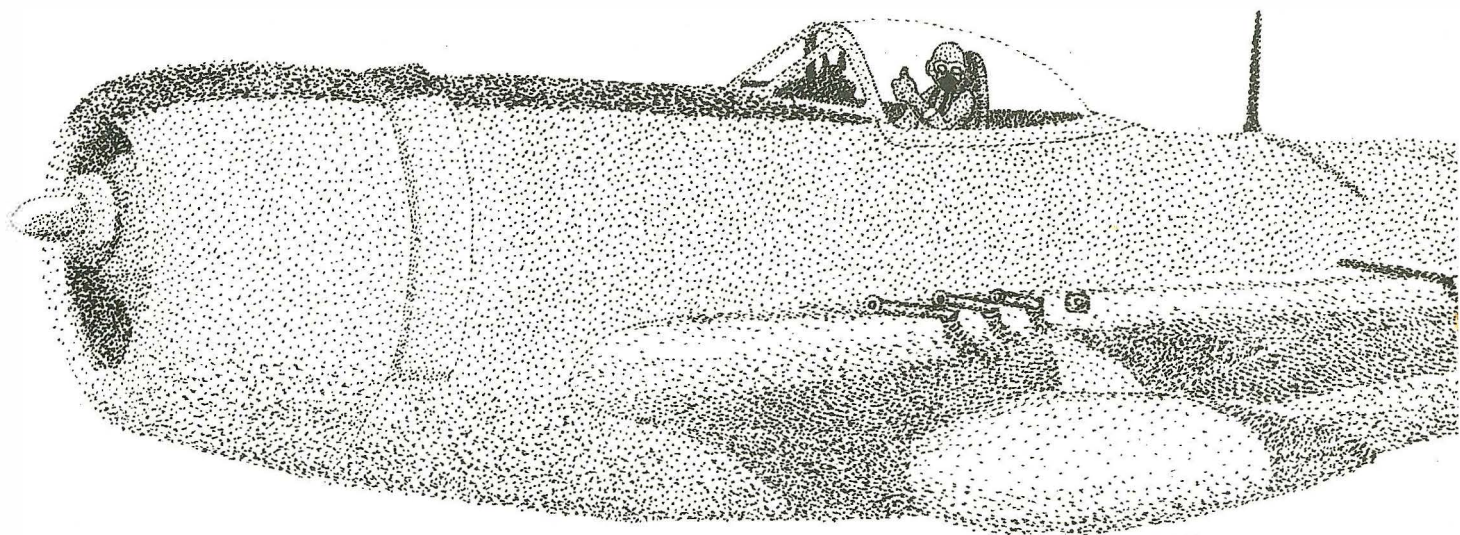
mar, fazer com que meu trabalho fosse requisitado. Eu não conheço ninguém que, através do trabalho, da honestidade de propósitos, da boa intenção, não tenha vencido na vida. Da mesma forma que digo para os meus funcionários que não conheço empresa nenhuma que tenha chegado à posição de destaque, se ela não tenha primado pela correção, disciplina e organização. A gente tem que ser disciplinado, ter determinação, perseverança, porque as coisas na vida custam a aparecer. Temos que ter determinação, por mais modesta que seja a tarefa. Todo mundo diz que o país está em crise. Mas o bom nunca está disponível. Você conhece alguma babá, cozinheira, datilógrafa, mensageiro, que cumprem bem sua função e que estejam disponíveis? Não. A pessoa que exerce bem sua tarefa, por mais modesta que seja, nunca vai ter problema de emprego. O país pode estar na recessão, mas o bom profissional não terá problemas. Se a pessoa tiver perseverança, se se empenhar, vai ser bem sucedida. Para essas pessoas que estão deixando a carreira militar, meu conselho é o de que renovem suas esperanças. O Brasil está precisando de trabalho. Eu pasmo quando vejo os sindicalistas se esforçarem para, em vez de trabalharem 40 horas semanais, passar a trabalhar 35 horas, como se fosse uma grande conquista. O brasileiro tinha que trabalhar 60 horas. Temos tudo por construir ainda. Se eu deixasse a carreira militar agora, eu iria tentar mostrar na vida aqui fora o quanto sou capaz de realizar, apesar de não ter sido escolhido brigadeiro. Isso é um novo desafio. Porque a vida se faz com isso, com objetivos. Não viveria de lamentações. Eu entraria na vida aqui fora com toda a força.



NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE

Você tem bom gosto, é dinâmico, aprecia aviões, vôo livre, ultraleve, . plastimodelismo, pára-quedismo e tem sede de informação do Mundo Aeronáutico. Você também quer saber o que se passa na Música, Medicina, Ecologia, Esportes, para completar sua cultura geral e ter uma visão panorâmica de "a quantas al)da nosso mundo". Você é um leitor em potencial da REVISTA AERONAUTICA. Pretendemos saciar sua sede.

Para tanto estamos oferecendo nossa assinatura anual p,or apenas Cr\$ 2.400,00 (Dois mil e quatrocentos cruzeiros), mediante pagamento em cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica.



SINAL DE CHAMADA: PACAU

por Billy Kipp

Eram seis meses de muita vibração, de muito esforço e muita vontade de sair vencedor: estou relembrando o Estágio de Seleção para Piloto de Caça - ESPC - que a cada primeiro semestre, nos anos de 1946 a 53, na base aérea de Santa Cruz, preparava aspirantes aviadores para solarem o P-47 e prosseguirem no Curso de Caça.

Os pilotos recém-chegados do 1º Grupo de Caça que combateu na Itália foram os fundadores daquela unidade aérea pioneira, quase experimental, que se propunha a fazer do North American T-6 o "caça" de transição para o P-47, na falta de outro avião mais adequado.

Os aspirantes da Turma de 1945 foram os primeiros esta-

giários; os da Turam de 1952 fizeram o último ESPC, já então estruturado como 3o. Esquadrão do Grupo de Caça.

No dia-a-dia do treinamento aéreo ficou logo comprovado que o T-6 suportava mergulhos de mais de 200 milhas, com recuperações de mais de 5 G, e que aceitava reversões partindo de curvas de grande inclinação mantidas à custa do compensador de profundidade de todo "cabrada". Mas, comprovou-se também, já agora por um preço muito alto, que no vôo de grupo a capota do T-6 deveria ser mantida aberta, que na cabrinha de acrobacias a curva de Immelman poderia causar um engavetamento fatal, e que no **peel-off** puxado contra o sol, o piloto, ofuscado, não veria o avião que estava à sua frente.

Fernando Murat 21



Santa Cruz, 13 de julho de 1953 - Instrutores da Última Turma do ESPC antes da decolagem para a entrega dos T 6 do 3º/ 1º G Ca à Escola de Aeronáutica. No primeiro plano: Rosa P, Marion, Nunes, Keller (Cmt), Menezes, Varejão e Dias. na fileira de trás: Piva, Diário, Melo, Júlio Coutinho (ex-Prefeito do Rio), Tedesco e Paes Jr.

Em março de 1948, quando fui matriculado no ESPC, a doutrina da instrução de voo já estava sedimentada. Tudo tinha a sua razão de ser. A disciplina era tão rígida que parecia que a guerra não tinha acabado. O regime de internato impunha dedicação integral. E em terra cada estagiário era responsável por uma determinada atividade: uma espécie de on-the-job-training.

Quanto a mim, nunca havia usado a indumentária que me fizeram vestir para voar. Nem eu, nem ninguém aqui no Brasil estava habituado a pilotar avião usando um macacão cheio de bolsos com zíper, luvas de couro, capacete de lona com os fones de rádio embutidos, óculos de voo com lentes coloridas intercambiáveis, e coletes salva-vidas infláveis, amarelos, apelidados de "Mae West" - uma loura de Hollywood que tinha o busto bem avantajado... Quem quisesse, podia, ainda, passar pelo almoxarifado e retirar, sob cautela, um blusão americano modelo B 1q forrado até a gola com pelos de nylon, dos que tinham sido usados pelos oficiais do Grupo no inverno da Itália. Aliás, todo aquele equipamento teria sido usado na guerra, se ela não tivesse terminado.

No primeiro fim de semana que se seguiu, juntei numa sacola os óculos e o capacete, com fones e tudo, e levei para mostrar em casa. Quando dei o capacete e os óculos de aviador para minha mãe segurar, ela mal tocou neles, devolvendo-me assustada o que lhe parecia um símbolo da morte. Já meu velho pai fez a minha vontade: pôs os óculos, levou-os à testa e tornou a baixá-los, mirando-se no espelho do quarto com

um ar de reprovação; o capacete, infelizmente, não coube na sua cabeça maranhense cheia de inteligência.

Aquela parafernália de equipamentos me atrapalhou muito nos primeiros vôos em Santa Cruz. A manga do macacão agarrava em tudo; as luvas tiravam a sensibilidade das minhas mãos; o colete salva-vidas me apertava o peito e a doutrina de voo do Grupo me obrigava a travar os suspensórios da cadeira do T-6, na decolagem e no pouso, dando uma sensação de falta de ar justamente na hora em que eu precisava respirar fundo...

Para complicar mais as coisas, havia que obedecer a um código para as comunicações pelo rádio. A Torre de Controle era - e ainda é até hoje - a PRI MAV, sigla do antigo 1o. Regimento de Aviação; a perna base do circuito de tráfego do aeródromo era a INICIAL; e o sinal de chamada dos pilotos do T-6 do ESPC era PACÁU. O nosso comandante era o Pacáu 01; eu era o Pacáu 36.

O treinamento de voo, rigorosamente padronizado, buscava nivelar a proficiência dos estagiários de forma a assegurar um eficiente emprego operacional do P-47, que viria em seguida. Por isso, a seleção no ESPC começava no primeiro vôo de cheque de acrobacias e só terminava no dia da entrega do diploma, véspera do solo no P-47. Nem todos conseguiam chegar até lá.

Meu primeiro vôo foi com o Maurício Seidl, para verificação das acrobacias que eu não teria conseguido aprender na Escola dos Afonsos. Numa manhã de céu azul, a 7 mil pés sobre a Restinga da Marambaia, procurei fazer todas as

manobras e acrobacias que o Márcio Paes Barreto me ensinara quando eu era cadete; tentei até o difícil stick-back stall, que os companheiros lifeboy tinham aprendido nos Estados Unidos: manche colado à barriga, o T-6 estalava mantendo-se as asas niveladas, usando apenas os pedais do leme de direção.

Mas o exigente Seidl deve ter achado que ainda faltava alguma coisa: - "Faz agora um loop com um tonneau rápido no topo" - gritou ele pelo interfone, com determinação.

Rapidamente mentalizei que o T-6 teria que percorrer um círculo no céu, vertical como uma roda de bicicleta, e, lá em cima, bem no topo, dar um giro rápido e completo com as asas, antes de prosseguir na metade descendente daquela roda imaginária. E na hora me veio à cabeça o colega de ESPC, que, no dia anterior, também sendo checado em acrobacias, deixara o motor do T-6 parar, ao passar pelo dorso fazendo uma Immelman, o que provocou uma explosão no escapamento, gerando uma enorme labareda que lambeu a nacele, chamuscando-lhe os lábios e tostando seus vastos bigodes que cultivava com vaidade desde que saíra da Escola Aeronáutica.

Escolhi como pontos de referência o Morro da Marambaia, na proa, e a Pedra da Gávea, na cauda. No mergulho necessário para atingir 190 milhas de velocidade, segui a linha da Restinga; na puxada do manche para iniciar a parte ascendente da acrobacia, ela desapareceu debaixo do avião, e no pára-brisas, então, começaram a desfilar novas imagens, correndo rápidas de cima para

baixo: o Morro da Marambaia, a Ilha Grande ao longe, o azul do céu, nuvens, agora o sol, mais céu, e enfim a esperada silhueta da Pedra da Gávea, "pendurada" no horizonte, de cabeça para baixo. Com 90 milhas no velocímetro, chegou a hora do tudo ou nada... Pedal esquerdo a fundo - quase um coice - e manche na virilha esquerda - com raiva! O T-6 girou violento, como eu esperava: numa fração de segundo, vi o horizonte rodar, na certeza de que logo a Pedra da Gávea ia reaparecer no mesmo lugar; nesse instante, então, outro "coice", agora no pedal oposto, e manche no joelho direito! Lá estava a Pedra, de novo, imóvel, na posição invertida, bem no meio do pára-brisas. Daí foi só deixar o T-6 iniciar suavemente a saída do loop, com a ajuda da força da gravidade, até ressurgir na proa a figura familiar do Morro da Marambaia.

Tudo deu certo. Eu nunca tinha feito um "rápido" no topo do loop... A voz do Seidl voltou ao interfone para ordenar nosso regresso à base, sem qualquer outro comentário; era uma lição que vinha da guerra: não estimular o individualismo nos novos pilotos.

O regime de internato do ESPC transformava a base de Santa Cruz em um campus onde se estudava e praticava Aviação de Caça. Numa rotina pouco comum, as atividades começavam antes do nascer do sol e não tinham hora para terminar. À noite, eram programadas aulas teóricas e provas dos diversos sistemas do P-47, no C.I.T. (Centro de Instrução Técnica para a formação de mecânicos de P-47). Quando isso não acontecia, havia sempre um instrutor no Cassino de Oficiais estimulando um "papo" de endoutrinamento para piloto de caça; o estagiário saía dali direto para a cama, morto de sono. Era outra lição da guerra: ao futuro combatente não se pode dar tempo para pensar...

Por isso, os aspirantes daqueles anos tiveram o privilégio de ouvir histórias memoráveis, contadas pelos personagens que as viveram nos céus da Itália. Eram relatos impressionantes de bombardeios de depósitos de gasolina, de ataques a pontes, locomotivas e viaturas, e até do metralhamento de simples carroças, que aparentavam inocência, mas voavam pelos ares sob o fogo das "ponto 50" dos P-47, com a explosão da munição que disfarçadamente transportavam. E, também, histórias tristes, dos companheiros abatidos pela anti-aérea, dos quais só se soube notícias quando a guerra acabou. Alguns haviam sobrevivido, outros não.

Naquela base aérea, situada 50 quilômetros a oeste do Rio, respirava-se um ar diferente. O vento nordeste

soprava mais forte, mas não trazia calor; o sudoeste só trazia mau tempo quando soprava pela manhã. De dia, o céu parecia mais azul e as noites pareciam mais escuras; a grande quantidade de corujas chegava a assustar os sentinelas na escuridão. Dizia-se até que o hangar do Zeppelin era mal-assombrado; no fim do curso, os estagiários sempre descobriam que os instrutores espalhavam esse boato para desencorajar os aspirantes mais afoitos, que, na calada da noite, ficassem tentados a vasculhar os arquivos do ESPC para saberem os graus que tinham recebido nos vãos daquele dia.

Todas as tardes, depois de uma certa hora, o corneteiro da base era dispensado. Então uma rede de alto-falantes propagava o som de um velho disco, que reproduzia os toques de corneta para o arriamento da Bandeira, para a revista do recolher, para o silêncio das 22 horas, e para a alvorada. Aquele velho disco punha a base de pé aos primeiros chiados da agulha, antes mesmo da gravação da corneta começar.

Para que tudo aquilo funcionasse, o oficial-de-dia tinha que dar uma de disc-jockey. E o padre capelão, às 18 horas, também... Ele punha para rodar o disco da Ave-Maria e aproveitava para dirigir palavras de fé à guarnição de serviço, o que, muitas vezes, tirava a concentração dos estagiários empenhados em partidas de vôlei contra os intrutores, numa atividade programada para aliviar tensões, sempre no final do dia.

Durante uma daquelas partidas de vôlei, a atenção dos jogadores voltou-se para um P-47 que iniciou o peel-off para pouso soltando densos streams nas pontas das asas, numa velocidade tão excessiva para aquela manobra que o jogo parou. O hangar do Zeppelin, porém, cobriu a visão daquela reduzida platéia, que não pôde acompanhar a trajetória do P-47 naquele peel-off exageradamente hot. O jogo já podia prosseguir. Mas a experiência do instrutor que ia dar o saque prevaleceu; ele sentiu que aquilo não ia acabar bem. Ao invés de sacar, o tenente José Henrique Araújo, com a bola de vôlei numa mão e a outra fazendo concha na orelha, falou pausadamente:

- Ou-ça-mos!

E todos ouviram: "Bum!"

Era o P-47 chocando-se com o solo, no final do peel-off; foi mais uma lição para os estagiários do ESPC. Aquele não seria o primeiro nem o último avião de caça a cair no peel-off; à baixa altura, quem tentasse fechar demais a curva com o trem e flaps baixados, no mínimo, quebraria o avião. Ou como me dizia o

capitão Keller: "No peel-off não se coloque numa posição difícil, para não ter que brigar para sair dela. O chão está muito perto!"

Logo, logo, vieram outras lições. Fiquei sabendo que o estande para tiro ar-solo de Santa Cruz - o Limatão - hoje desativado, fora implantado pelo tenente Lima Mendes, com apenas meia-dúzia de sargentos e soldados; que o esdante para tiro de armas portáteis era obra do tenente Diomar Menezes, com outros poucos sargentos e soldados; e aprendi que, se tínhamos que voar noturno e a iluminação da pista estivesse inoperante, nós, os pilotos, é que teríamos que estender o balizamento elétrico de emergência ao longo dos 1.500 metros de pista, dirigindo um jipe bem devagarinho, para lançar com cuidado a fiação e as lâmpadas, "usando bem a embreagem", como recomendava o capitão Motta Paes...

Mas quem eram essas pessoas? Quem eram os outros? E os outros mais? Como juntavam-se gerações distantes e conseguiam fazer com que elas se entendessem?

Em Santa Cruz, pilotos de guerra que havia pouco tempo duelavam seus P-47 com posições defendidas pela artilharia anti-aérea alemã, alguns deles recém libertados de campos de prisioneiros de guerra, dia e noite conviviam com jovens e inexperientes pilotos, ensinando-lhes as técnicas mais modernas de combate, desde o comportamento em terra até a manobra mais delicada do voo. Eles, marcados pelo idealismo que os levou à vitória na Itália; os outros, a seu lado, como os primeiros discípulos aplicados, os aspirantes de 1945 e alguns tenentes do Esquadrão de P-40, que, antes, operava em Santa Cruz.

Os "outros mais", herdeiros sobre cujos ombros veio a pesar a responsabilidade de manter viva a corrente de idealismo e profissionalismo iniciada em Santa Cruz, 1946, estão presentes hoje em todos os setores da Força Aérea Brasileira, onde agora ninguém mais voa sem luvas...

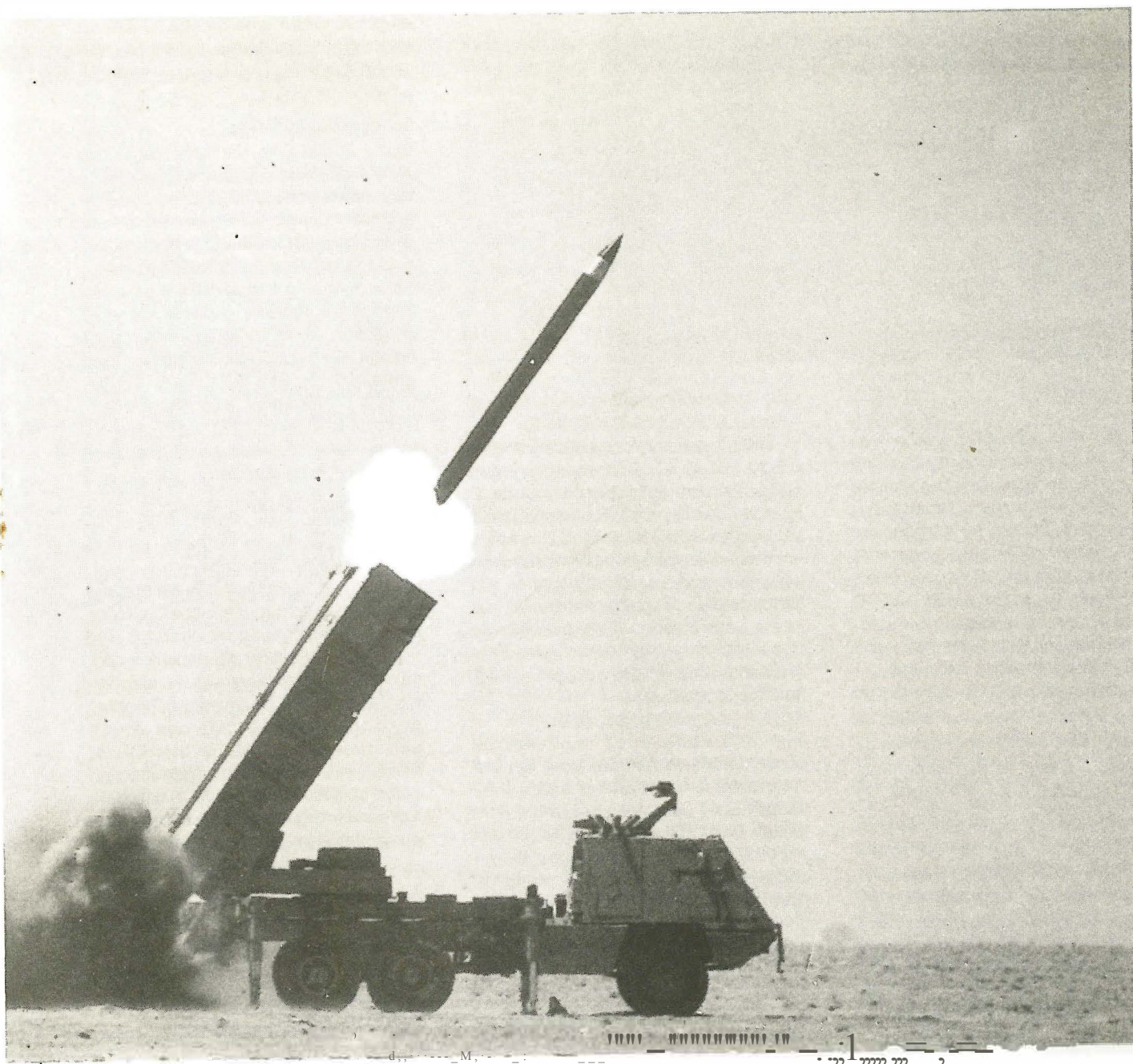
Guerreiros de verdade e guerreiros em potencial se entenderam e trabalharam juntos, durante muitos anos, cultivando um instinto inerente à condição humana, que passa de geração para geração; queiram ou não os pacifistas, cada uma com o seu destino de ir, ou não, para a guerra. O que os pilotos de caça brasileiros praticaram na Itália já ensinaram a outros; esses já ensinaram a outros mais.

- Daqui a pouco o veterano da Segunda Guerra Mundial será um monumento à História; nós, uma simples lápide; mas, o espírito, a mística e... até mesmo o imponderável, que caracterizam o Caçador que descende do "brasileiro aviador", ficarão para sempre na história da F.A.B.



E S P E C I A L

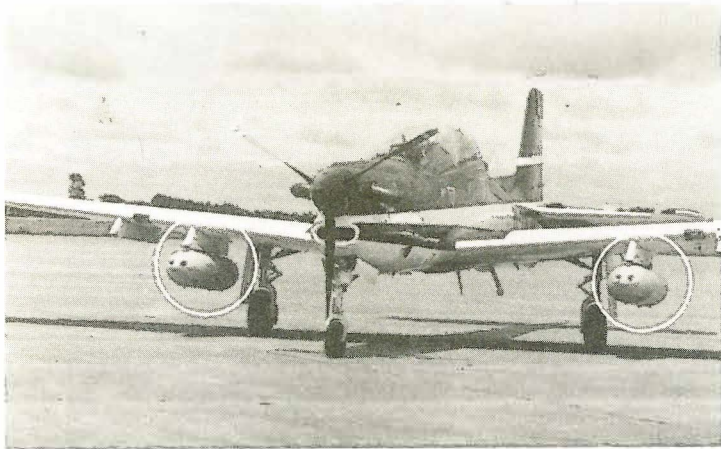
AVIBRAS ANO 30



*T*inta anos depois de ter sido fundada como uma indústria aeronáutica, a Avibras Aeroespacial S/A, de São José dos Campos (SP), famosa pelo lançador de foguetes terra-terra Astros 2, prepara-se para ingressar em uma nova fase. Abalada por uma crise financeira derivada da inadimplência de um cliente estrangeiro, e das fortes oscilações da economia brasileira, a companhia marcha para levantar sua concordata na primeira semana de 1992, e para uma recuperação

em bases diferentes do crescimento vertiginoso do passado.

Segundo o porta-voz da empresa, Roberto Lopes, "o reaquecimento das atividades da Avibras não vai diferir muito do reaquecimento que se espera para todo o pólo industrial do Vale do Paraíba, especialmente de São José dos Campos. Ele vai acontecer com base no enxugamento dos custos e, sobretudo, de produtos competitivos com os estrangeiros".



casulo duplo
Avibras com
metralhadoras
7.62mm,
instalado em
avião T-27
(Tucano).

EM TERRA E NO AR

Para a Avibras, tecnologia de ponta é quase um lema. Atualmente, a companhia pesquisa a construção de um míssil guiado por fibra-ótica - em que as imagens do campo de batalha, filmadas por uma câmera instalada no nariz desse vetor, são transmitidas para o operador do armamento por uma fibra ótica (mais fina que um fio de cabelo). O FOG-MPM, sigla com a qual foi batizado o míssil, pode ser disparado de um posto em terra ou de bordo de uma aeronave.

Nesse momento, jatos de combate da FAB e de várias aviações militares espalhadas pelo mundo operam com os *Pods*, os foguetes ar-terra e as bombas aéreas fabricadas pela Avibras. O mesmo acontece com os helicópteros da FAB e da Marinha. Mas foi em terra que os produtos da Avibras alcançaram grande repercussão internacional.

Na recente guerra do Golfo Pérsico, dois dos exércitos que integraram as forças da coalizão anti-Iraque operaram com sucesso o sistema Astros 2, de saturação de fogo de artilharia. A empresa de consultoria norte-americana OMS - especializada na análise do mercado internacional de armamentos - incluiu o Astros brasileiro na

lista dos equipamentos "vencedores" (*winners*) da guerra do Golfo.

O Astros opera três tipos de foguete - o SS-30, SS-40 e SS-60 - com alcances que variam entre 9 e 70 quilômetros. O Exército brasileiro possui dois veículos lançadores e um remuniador, e opera em comodato (previsto para ser encerrado em fevereiro de 92) outros três blindados do sistema Astros, o que forma uma bateria. A Avibras espera que em fevereiro os três veículos hoje cedidos em comodato possam ser adquiridos em definitivo.

RECUPERAÇÃO FINANCEIRA

No ano passado, apesar de concordatária, a Avibras ficou em 26º lugar entre as empresas privadas mais lucrativas do país. A Avibras, no entanto, luta ainda com enormes dificuldades para saldar todos seus débitos, e está concentrando esforços no sentido de reunir recursos para superar suas dificuldades financeiras. A diferença é que, no ano, gerenciava a sua sobrevivência. Este ano, já gerencia seus poucos recursos com uma esperança muito firme de ser capaz de honrar seus compromissos, e de negociar as dívidas que estão fora da concordata.

Mesmo sem nenhuma grande venda para o exterior acertada esse ano, a

empresa prevê uma receita líquida de US\$ 50 milhões, baseada inclusive em atividades novas, como uma ofensiva no mercado de serviços voltados para o controle de qualidade.

Como lidava com produtos sensíveis, de alta tecnologia militar, a Avibras verticalizou sua produção, equipou-se com grande número de laboratórios que deveriam exercer severo controle sobre a qualidade de seu produto final.

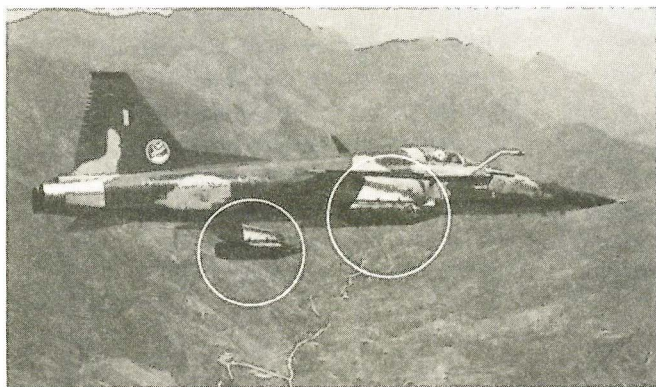
Esse rigor com a qualidade é uma das marcas da Avibras. Apesar da crise financeira, a companhia reteve uma equipe de técnicos certificados pela American Society for Quality Control (ASQC). "Estamos capacitados tecnicamente a desenvolver e a implementar atividades de garantia de qualidade obedecendo a padrões internacionais e nacionais como MIL-STD, FED-STD, ASTM, ANSI, SAE, ABNT, NEB e outros", afirma Mareio Pragana, gerente de Controle de Qualidade.

Na verdade, a Avibras não se prepara apenas para fornecer serviços voltados para a homologação de produtos. Ela também vai oferecer assessoria e consultoria para empresas que desejem implantar a sua própria divisão de controle de qualidade. E isso nas áreas aeronáutica, de eletro-eletrônica, mecânica, química, transformação, automobilística, autopeças, etc.

Nessa linha de oferecer produtos para o mercado civil, a Avibras Fibras Óticas, empresa do grupo Avibras, vem obtendo grande sucesso com sua linha de antenas. Entre janeiro e agosto deste ano, a produção de antenas pequenas, do tipo TVRO, para recuperação de transmissões de tevê via satélite, saltou de 200 para 2 mil por mês.

Nada disso afastará, contudo, a Avibras de sua vocação original: o campo aeroespacial. Nesse momento, a companhia examina novos desenvolvimentos para o programa do lançador de foguetes Astros-2, como o emprego desse equipamento em missões de defesa costeira.

Até meados da década de 80, especialistas da Avibras avaliavam que o produto poderia apresentar versões diferentes e despertar o interesse de clientes estrangeiros até o ano de 2015. Hoje, na avaliação do presidente da companhia, engenheiro João Verdi, o futuro dos Astros se afigura ainda mais promissor. "O Astros é um equipamento para ter a aceitação do mercado e uma vida útil até o ano de 2030", diz Verdi.



Avibras SBT-70.
Sistema bélico
ar-terra SBT-70,
lançador LM 70/1 9
em aeronave de alta
performance F-5.

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/91 da Cipan, um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan o vento sempre sopra a seu favor.

Cipan

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

Traga o seu carro - ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da linha Chevrolet/91

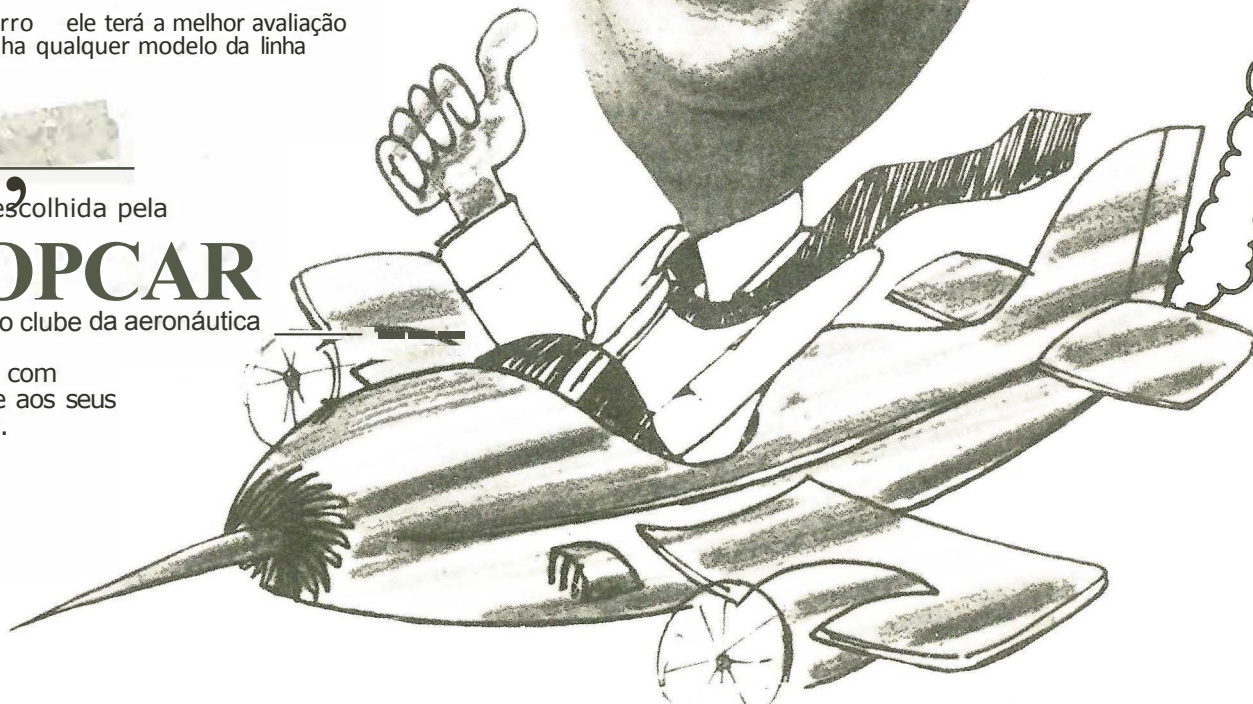
e,

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

Por Maria Domenech

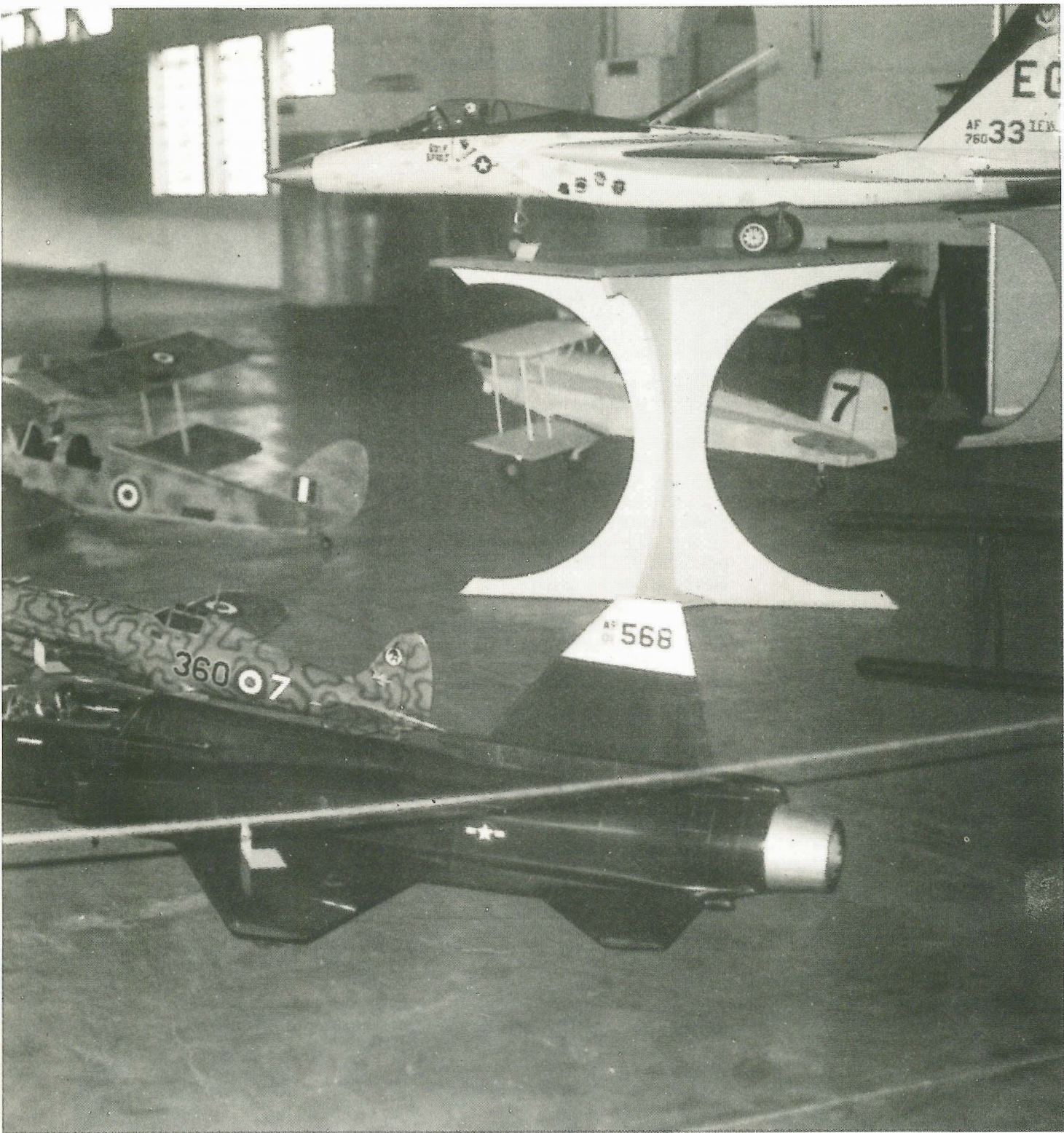
Na pista de
aeromodelismo
do Campo dos
Afonso, todos
os fins de
semana
curiosos se



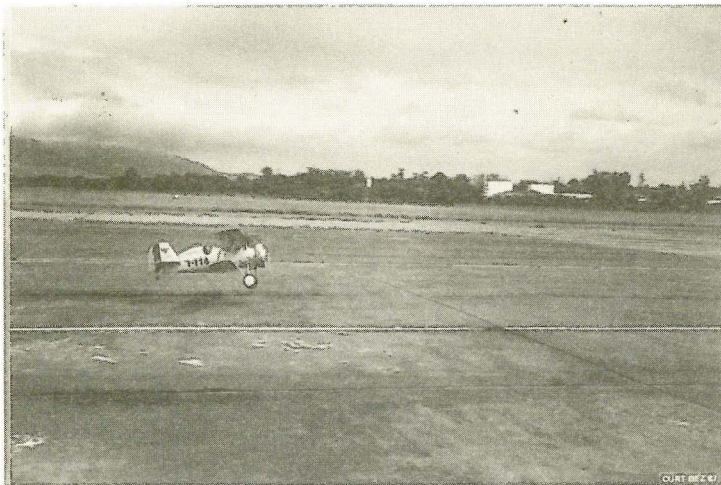
admiram em ver um
supermoderno F-15 da USAF
ou um velho Boeing F4B4 voar
pelos ares com extrema
habilidade. Controlados por
ondas de rádio, os aeromodelos
são conduzidos por habilidosos
pilotos. Conheça a sua história
e como surgiu a Associação
Carioca de Aeromodelismo.



AEROMO



DELISMO



Boeing FB-4
em plena
decolagem

Você gostaria de ver voando um Boeing F4B4 da Aviação Militar do Exército Brasileiro, um Corsair F4U da U.S. Navy, ou um moderníssimo F-15 Eagle da USAF? Estes são alguns dos aeromodelos rádio-controlados que fazem exibições na pista de aeromodelismo junto ao Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos.

Controlados pelas ondas dirigidas de rádio, os aeromodelos são conduzidos por habilidosos pilotos que, no passado não muito distante, conduziam com rara habilidade e coragem os verdadeiros aviões de combate.

Com rara felicidade conseguimos reunir na Associação Carioca de Aeromodelismo homens com um passado histórico dignos de respeito e admiração. Mas o que é a Associação Carioca de Aeromodelismo?

Em 1939, quando o então cel av Ivo Borges era o presidente do Aeroclube do Brasil, em Manguinhos, o aeromodelismo teve um grande impulso, e seus praticantes afluíam em grande número.

Em 1941, é criado o Ministério da Aeronáutica, e em 1944 a Secretaria Geral de Educação e Cultura do Distrito Federal (Rio de Janeiro), através de ato do secretário Jonas Correa, resolveu instituir, com a colaboração técnica da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar, um curso de extensão cultural para Educação Aeronáutica, destinado ao magistério da Secretaria Geral e um curso de aeromodelismo para os alunos da rede escolar.

O *Jornal dos Sports*, na época, promovia os Jogos Infantis, e, sentindo a expansão e a importância do aeromodelismo, incluiu esta modalidade nos Jogos, que se realizavam a cada ano.

A ACA, de imediato, propôs a vários colégios e clubes a disseminação dos conhecimentos sobre o aeromodelismo como extensão do ensino. Clubes como Botafogo, Flamengo e Vasco, e colégios como o Anglo-Americano, aderiram e formaram núcleos de aeromodelismo qualitativa e quantitativamente importantes.

Nessa época surgiram vários campeões nas modalidades praticadas, estimulando o aperfeiçoamento constante e adesão de novos praticantes do esporte. O jovem sentia-se motivado não só em praticar o aeromodelismo, como em avançar nas atividades aeronáuticas.

Estava, assim, plantada uma das sementes para a evolução da mentalidade aeronáutica em nosso país. Nessa mesma ocasião, a Federação de Escoteiros do Ar organizou o II Grande Concurso de Aeromodelismo no Campo dos Afonsos sob o patrocínio do Ministério da Aeronáutica, onde vamos encontrar o extraordinário incentivador do aeromodelismo: cel av Godofredo Vidal. Cerca de 100 concorrentes

apresentaram 208 modelos.

A Escola de Aeronáutica participou ativamente através da Sociedade dos Cadetes do Ar, e registrou no número 16 da revista *Esquadilha* este maravilhoso evento, prestigiado com a presença do cap av Clovis Maia, representante do ministro Salgado Filho, do brig Raul Bandeira e do presidente do Aeroclube do Brasil, Roberto Pimentel.

Em 1949, face às normas baixadas pelo DAC regulamentando as atividades dos aeroclubes, um grupo de associados, em que se destacavam os nomes de Maria Sampaio, Hélio Rodrigues, João de Barros Neiva, Almir Moreira de Mattos, Celso Ferreira Vianna e Célio José Fernandes Vianna, fundou a 21 de outubro de 1949 a Associação Carioca de Aeromodelismo, como entidade destinada ao lazer, sem fins lucrativos, de utilidade pública e supervisionada diretamente pelo DAC. Assim, ficava fundado o primeiro clube de aeromodelismo em todo o Brasil.

Em 1965, o Aeroclube do Brasil teve suas atividades suspensas no campo de Manguinhos, deslocando-se para o aeroporto de Jacarepaguá. A consequência imediata foi a paralisação das atividades da ACA e a dispersão do quadro social. Em 1975, sócios remanescentes que vinham praticando o aeromodelismo em terrenos baldios ou em estradas de pouco movimento, solicitaram o apoio das autoridades do DAC, que concederam uma autorização provisória para o uso do Campo dos Afonsos, e logo a seguir na Fazenda da Aeronáutica.

Em 1985, a construção de próprios nacionais da Fazenda da Aeronáutica interrompeu as atividades da ACA. Naquela emergência, a ACA

O construtor
e piloto
Brandão
ao lado
de um
belíssimo
modelo do
P-51





Outra tomada do tenente Brandão ao lado de um modelo do F-15

recorreu ao comandante da UNIFA, maj brig Max Alvim, que autorizou fosse usada a plataforma de concreto junto ao Museu Aeroespacial para a prática do aeromodelismo aos sábados, domingos e feriados.

Com o apoio do cel Jordão, diretor do Museu, iniciamos no Campo dos Afonsos uma atividade altamente técnica e bastante avançada em termos de modelos e rádios.

Participando dos eventos festivos promovidos pela UNIFA e o Museu, a Associação Carioca de Aeromodelismo vai dando um novo colorido às demonstrações aéreas naquela imensa área do Campo dos Afonsos, de tantas recordações passadas.

É digno de registro o histórico dos homens que praticam o aeromodelismo como lazer e não deixam apagar a chama que, no passado, motivou suas vidas para um futuro brilhante e cheio de atos heróicos.

Vejamos alguns desses nomes:

- Ten av RR Peter Albert Hime Landsberg: piloto de C-47, 8-25, PBV, instrutor, ex-combatente, serviu no 3o. GBM e no 4o. Regimento de Aviação durante a Segunda Guerra Mundial. Foi condecorado com a Cruz de Aviação, Medalha da Campanha do Atlântico Sul, Ordem do Mérito Naval, Ordem do Mérito Aeronáutico (comendador), Ordem do Mérito das Forças Armadas (comendador), Ordem do Mérito Militar (cavaleiro) e Medalha do Pacificador. Comendas: "CBE- Commander of the British Empire" (Grã-Bretanha) e "Officer of the Order of Orange Nassau" (Holanda).

Terminada a guerra, Peter Landsberg ingressou na aviação comercial, tendo sido, até fins de 1951, comandante da Panair do Brasil. Industrial, é um extraordinário aereo-

modelista e grande incentivador do aeromodelismo.

- Brig João Eduardo Magalhães Motta: aspirante a oficial aviador em 1942, foi comandante do 1o. Grupo de Aviação de Caça; comandante do 2o. Esquadrão do 1o. GAvCa; comandante do 1o. Esquadrão do 140. Grupo de Aviação de Caça; são inúmeras suas condecorações e comendas.

O brig Magalhães Motta pratica o aeromodelismo desde o ano de 1933. Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, ocupa a cadeira cujo patrono é o marechal-do-ar Armando Trompowski.

- José Carlos de Barros Neiva: industrial, instrutor de aviões, pratica o aeromodelismo desde 1937. Conselheiro do Incaer, ocupa a cadeira cujo patrono é Augusto Severo.

- Cap (USN) Harry Wentworth Hollmeyer: norte-americano nascido a 3 de março de 1919, graduou-se pela Harvard University em 1940. De 1942 a 1946, esteve em serviço ativo com os U.S. Marine Corps.; em 1943 foi por duas vezes condecora-

do por ações em combate nas ilhas Salomão, voando no esquadrão 214 - Swashbucklers.

Cumprindo missão de combate, foi atingido pelo fogo inimigo; seu F4U Corsair pegou fogo e Hollmeyer saltou de pára-quedas. Na queda, o velame do pára-quedas ficou preso a um galho de árvore no topo de um penhasco a cerca de 100 metros de altura. Aguardou durante horas de tensão sua localização e socorro, que vieram através de uma lancha PT. O cap Harry Hollmeyer deixou o serviço ativo no final da guerra e veio para o Brasil, naturalizando-se brasileiro. A ACA tem imenso orgulho de ter entre seus membros associados este excelente aeromodelista. Well done, Harry!

- Ten cel av RR Fernando Ramos Pereira: ex-governador de Roraima, piloto de caça entusiasta e incentivador do aeromodelismo, realizou quando no governo Roraima uma das mais concorridas competições aeromodelísticas. E admirável ver o Ramos Pereira voando a réplica do seu P-47 construído em 1/4 de escala.

- Cel med RR :José do Amaral: este médico voador, fascinado pelo interior do Brasil, voou todas as linhas do CAN, levando a moderna medicina às mais remotas regiões do Brasil. Junto com notáveis nomes do corpo médico da recém-criada Força Aérea Brasileira, foi um dos pioneiros da Medicina de Aviação em nosso país.

Entusiasta do aeromodelismo, é um orgulho para a ACA. A história desse "médico voador" ainda precisa ser contada... Bravo, De Amaral!

- Cristoph Theodore Boeme: alemão, piloto da Luftwaffe, foi o mais jovem piloto em serviço ativo ao terminar a guerra. Grande entusiasta

Vista da oficina em casa do aeromodelista Peter Landsberg.



do aeromodelismo, possui excelente técnica de pilotagem para controle rádio de planadores e aviões em escala.

- Gunter Dobler: austríaco, veio para o Brasil após a guerra. Grande entusiasta do aeromodelismo, é um dos mais antigos e destacados membros-associados da ACA.

- Bruno Cambiano: italiano nascido na cidade de Turim a 6 de setembro de 1935, viveu sua infância e juventude sob os horrores da guerra (fui testemunha dos combates aéreos que ocorreram nos céus de sua cidade). Em 1949 veio para o Brasil, tornando-se um excelente construtor de aeromodelos em escala, possuindo aprimorada técnica de pilotagem dos modelos rádio-controlados. Foi em 1985 destacado vencedor do troféu Sindact 1.

- Shigene Morimoto: japonês, destacado comerciante, está no Brasil há mais de 50 anos. Extraordinário incentivador do aeromodelismo, foi durante anos um ponto de referência para os aeromodelistas de todo o Brasil.

- Celio José Fernandes Vianna: é o associado nº 1 e fundador da ACA; pratica o aeromodelismo desde 1935. Grande entusiasta da aviação, participou de várias campanhas para criação de uma mentalidade aeronáutica em nosso país.

Professor e educador, teve seu esforço reconhecido ao ser condecorado pelo Ministério da Aeronáutica com a medalha da Ordem do Mérito Santos-Dumont. O professor Celio Vianna é um exemplo de dedicação e orgulho para a ACA. Parabéns, professor Celio!

- Ten avHR Marcos Bueno Brandão: foi um dos primeiros civis a serem convocados para o serviço ativo da FAB durante a Guerra; fez o curso de pilotagem em Randolph, EUA. Regressando ao Brasil, foi incorporado a FAB e indicado oficial de ligação entre a IV Esquadra (US Navy) e o QG da 2a. Zona Aérea, na época sob o comando do brig Eduardo Gomes.

Ao terminar a guerra, ingressou na aviação comercial, tendo sido co-

mandante da Panair do Brasil e da Varig. Em fevereiro de 1975 aposentou-se com mais de 25 mil horas de voo. Excelente construtor de aeromodelos, é um destacado membro da ACA.

- Cap de fragata (Fz) Arnaldo Sonata Martins Caiado: recente comandante da Base Antártica Comandante Ferraz, pára-quedista, é um excelente aeromodelista, instrutor de apurada técnica. Tentou voar no gelo, mas as condições de vento e frio o impediram de realizar esta façanha inédita para o aeromodelismo nacional. Bravo, Caiado!

- Pierrick Jean Hallot: francês, empresário, grande entusiasta do aeromodelismo, é um dos mais antigos membros da ACA.

Assim são os membros associados da Associação Carioca de Aeromodelismo: industriais, militares, médicos, engenheiros, empresários, pilotos civis, advogados, comerciantes, jovens estudantes e universitários.

MAGNA CONTROL

COMÉRCIO E INDÚSTRIA ELETRÔNICA LTDA.

ELETRÔNICA INDUSTRIAL, AUTOMAÇÃO E CONTROLE

FABRICANTE DE EQUIPAMENTOS E COMPONENTES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

VASIS

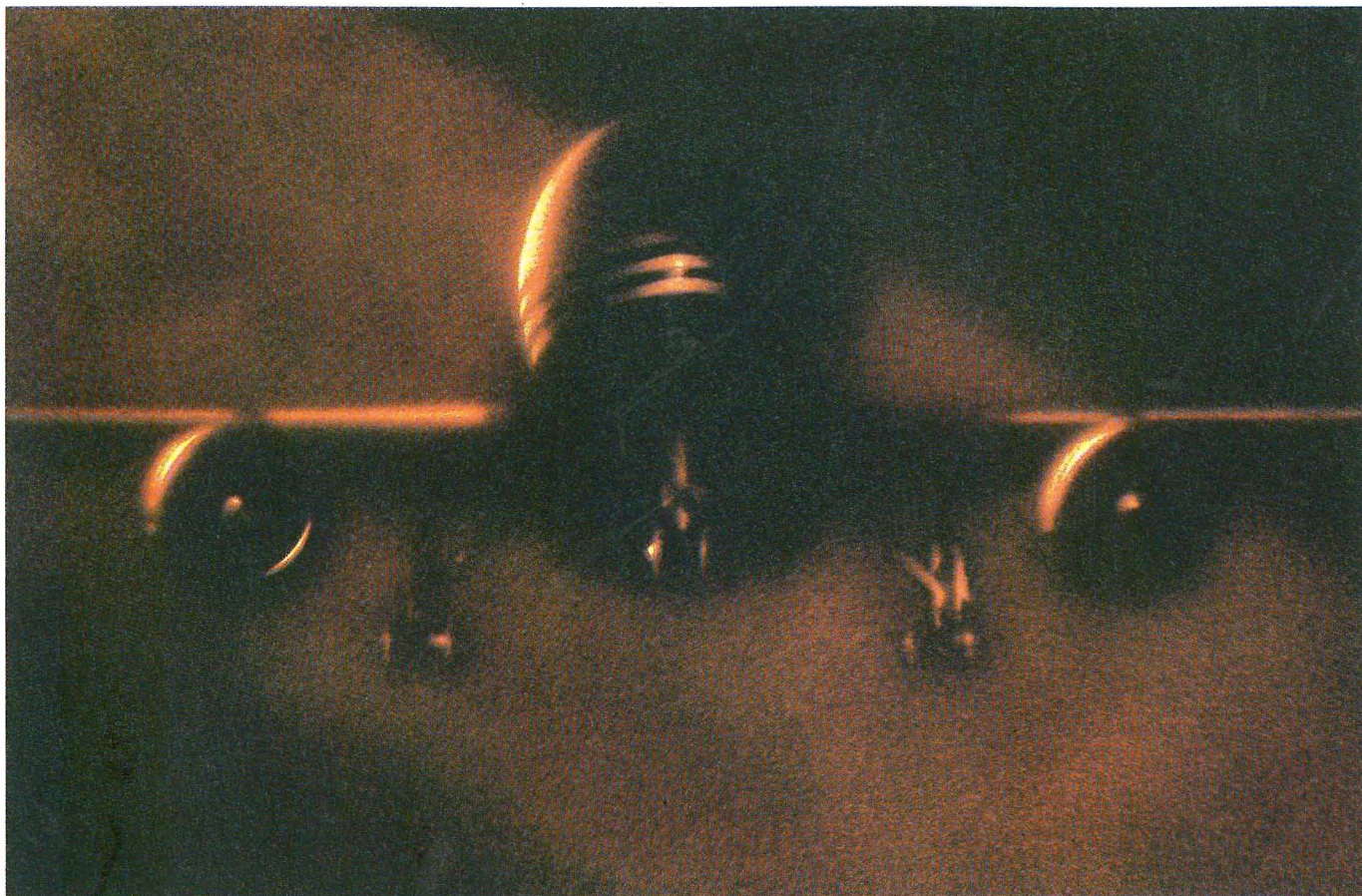
ALS

.BA IziM.ENTêi ;f

SUB-ESTAÇÕES

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

"Eu Acho Que Podemos Construir Um Avião Melhor."
William Boeing, 1914



Madeira. Tela Arame. Era assim que nasciam as companhias de aviação. O primeiro Boeing transportava dois passageiros e voava a 180km por hora. Em 1927, quando a Boeing já havia produzido cerca de 700 aviões, um anúncio publicado na revista



Boeing Model 1 B&W, 1916

"Aero Digest" traduzia fielmente a filosofia da companhia: *Projetar e construir aviões destinados ao transporte rápido, barato, confiável e seguro!* Nossos aviões não são mais os mesmos, eles mudaram muito com o passar dos anos. Mas nossa filosofia operacional permanece rigorosamente mesma.

As mais modernas técnicas e os mais recentes processos de fabricação. Os mais exatos processos de desenvolvimento e os mais sofisticados materiais e sistemas. O Boeing 777 será o mais avançado jato comercial até hoje construído. E o mais testado também. Antes mesmo da primeira entrega, o 777 terá passado por mais testes do que qualquer outro avião, em toda a história da aviação comercial. Boeing 777. O avião que as companhias aguardavam.

BOEING

P O D E R A E R



R E O U S A

O Poderio Aeroespacial Estadunidense (e sua atual capacidade operativa de natureza "cirúrgica")

por Roy Reis Freire

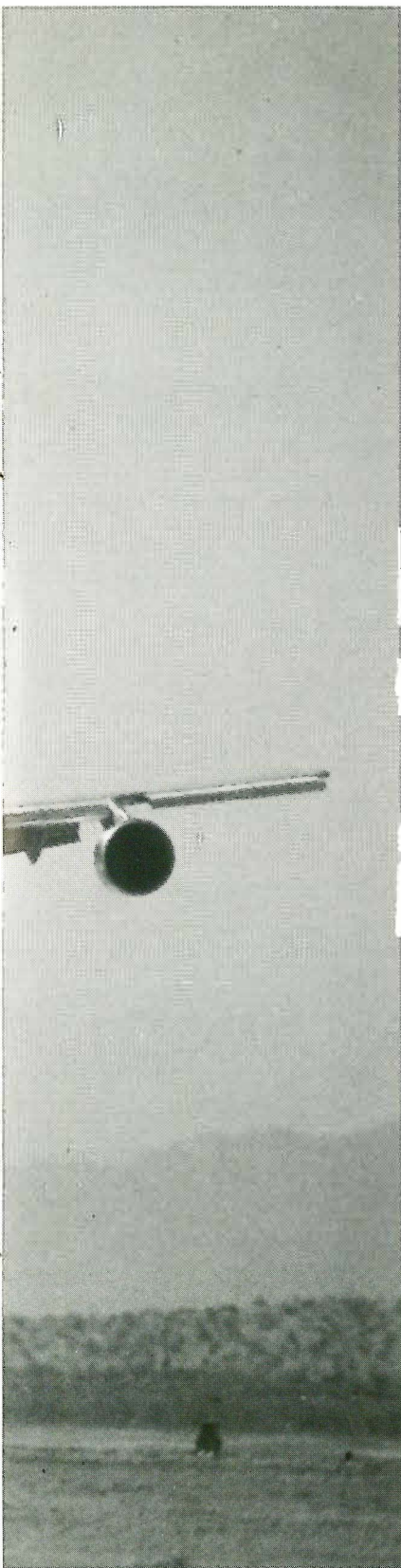
Com o fim do atual conflito no Golfo Pérsico, grande parte dos estrategistas do mundo inteiro necessariamente se verão obrigados a se debruçar, nos próximos meses, sobre a análise dos inúmeros dados e fatos relativos ao desempenho do poderio aeroespacial norte-americano, com ênfase, em particular, sobre a real capacidade operativa, de natureza "cirúrgica", daquela máquina-de-guerra. Se, por um lado, é absolutamente verdadeiro o fato de que o poderio estratégico relativo aos EUA tenha declinado nos últimos anos vis-a-vis com o resto do mundo, também é incontestável, por outro, que os Estados Unidos continuam na posição de plena liderança mundial, amparados pelo fato de serem a única superpotência global a associarem, de forma simultânea, poderio econômico e poderio militar, além da sofisticada tecnologia de emprego bélico.

Sem a menor sombra de dúvida, foi exatamente o complexo que reúne o poder militar ao peso da diplomacia e economia estadunidense, no cenário internacional, que assegurou ao presidente George Bush o papel de protagonista no atual cenário do Golfo Pérsico. Certamente, tanto o Poderio Econômico do Japão e da Alemanha como o Poderio Militar Soviético, isolados, não seriam suficientes para impor o mesmo impacto potencial - objetivando resolver o conflito de forma

rápida e eficaz -, com a mesma eficiência demonstrada pelo poderio homogêneo dos Estados Unidos, fundado em sofisticada e dispendiosa tecnologia bélica.

Analizando também sob outro prisma, é necessário refletir que o poderio real de combate dos EUA - ainda que indiscutivelmente se tenha declinado em termos comparativos -, em termos absolutos, sem a menor dúvida, também incorporou diversos avanços tecnológicos que, no mínimo, multiplicaram por algumas vezes sua capacidade efetiva, permitindo, por consequência, a imposição, no presente, de soluções militares objetivamente "curativas", com elevado poder destrutivo e baixo índice de perdas humanas.

A perceptível tendência de fragilidade econômica americana - legado dos incontáveis erros da estratégia global, associados ao crescente e permanente aumento de competitividade tecnológica da Europa e do Japão -, todavia, tem contribuído para a sensível e gradativa redução do poderio estratégico global estadunidense, comprometendo, por efeito, o status futuro de seu poderio militar. Por consequência, não é possível, no presente, prever com segurança se no futuro os EUA possuirão o mesmo nível de eficiência militar que demonstraram possuir no atual conflito do Golfo, com a agravante de que as demais potências



SISTEMAS ESTUTIGICOS -IUá (nu)

I. MÍSSIS BÚÍSTICOS IITJ:11.COITIMIIUIS CON B.SI IN T III (JCBMs)

Tipos / Modelo	Quantidade dobrada	Encomendados
- Minutem II (LGM 80)	m	0
- Minutem III (LGM 30G)	so	0
- Pioneer (LGM 118 - MX)	so	0
- Midgm Qn (nQ ope Qain Q)	o	20800

1. MÍSSIS BÚÍSTICOS UIRÇADOS DI SUBMU,IIOS (SLBN's)

Tipos / Modelo	SubmQto	Quantidade dobrada
♦ Trident D5 (UGM uu.)	CCss CHO	2
- Trident ct (UGM , a)	CCss CHO	10
- Trident Q (UGM , a)	CCss Fnnklin	
- Trident e (UGM , a)	CCSH MQson	96
- Poulton C3 (UGM 7U)	CCsa Frnklm	96
- Poulton C3 (UGM 73)	CCss LQaylle	96
- Poulton C5 (UGM 7U)	CCSH MQson	32

1. BOMBABDIIOS I:STUTIGICOS

Tipos / Modelo	CCQCBdt BtCQ	Armamente	n de esquadra	Quantidade operacional	Quantidade em reserva ou tsloquet
- BS2G Stropofortr.-ss	32	ALCM SRAM	6	89	0
- BS2G S. tropofortr.-ss	32	ALCM bntCS	4	61	17
- BS2H Stropofortr.-ss	32	ALCM (AGM 88B)	6	1	12
- B-1B	60t	ALCM SRAM	6		7
- rB-11A *	IU	Bombas SRAM		U*	14*
- b2 Shalh (em desdobramento; de 1º o 1996 serão projetados 132 unidades)					

médias e regionais certamente incorporarão em futuro previsível novas tecnologias militares, convencionais e mesmo nucleares (em face da inevitável proliferação bélica *high tech*) que poderão vir a ameaçar, direta ou indiretamente, os mais diversos interesses norte-americanos no mundo, no final do século XX e início do século XXI.

O ATUAL NÍVEL DE POSTURA MILITAR AEROESPACIAL DOS EUA

O poderio militar aeroespacial norte-americano - muito embora reduzido em termos quantitativos nos últimos anos - com toda a certeza nasceu qualitativamente, incorporando uma razoável capacidade operativa de natureza "cirúrgica" (que, em termos estritamente militares, traduz-se pela capacidade de se proceder a soluções militares rápidas e "limpas", com elevado poder destrutivo, elevado grau de eficiência, marcado por ataques precisos aos alvos importantes previamente selecionados, e pequeno número de baixas entre os efetivos próprios e a população civil). Muito embora, com toda a certeza, esta capacidade não possa ser entendida como absolutamente satisfatória no presente momento - haja visto a efetiva presença dos chamados "efeitos colaterais" durante os ataques aéreos ao Iraque e ao Kuwait ocupado -, em nenhum outro momento do passado esta "capacidade cirúrgica", da Força

Aérea e Marinha dos EUA, nunca esteve tão desenvolvida em termos de precisão e eficiência global. Somente nos últimos 15 anos, por exemplo, uma considerável quantidade de novas "armas inteligentes" (que não contam com mais de 20 anos de existência) foi incorporada aos arsenais estadunidenses, ao mesmo tempo em que novos sistemas de navegação e ataque foram desdobrados (incluindo novos satélites dos mais variados tipos, para as mais variadas missões).

PRINCIPAIS SISTEMAS DE ALERTA, RECONHECIMENTO E INTELIGÊNCIA (EUA)

A) Satélites de imagens

- KHB (órbita de 80 a 220 milhas), sistema por recuperação de filme fotográfico.

- KH-11 (órbita polar), sistema por imagem digital.

- KH-12 (IRON).

8) Satélites de Reconhecimento Naval (Ocean Surveillance - OSUS)

- Quatro satélites de detecção de navios por infra-vermelho e radar.

C) Satélites de Auxílio à Navegação (Navigational)

Satellite timing and Ranging - NAVSTAR

- Sete satélites, componentes do sistema de posicionamento global (21 satélites até o fim do ano de 1992). O sistema atualmente está sendo modificado para incorporar sensores de detecção de detonação nucleares até 1992.

D) Satélites de Alerta e Controle

• Três satélites, respectivamente, sobre o Oceano Índico, Pacífico e Atlântico, componentes do SEWS - Satellite Early Warning System.

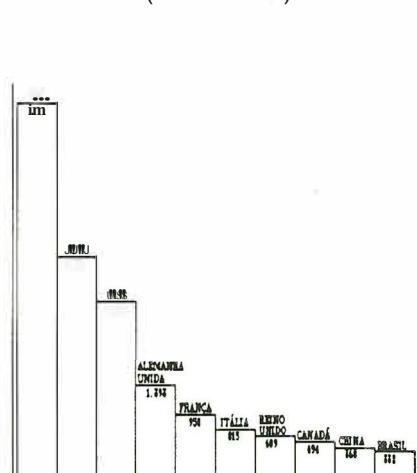
E) Aviões de Reconhecimento Estratégico

- Seis SR-71A. Blackbirds (mais 12 em estoque) e um SR-718 (treinamento), colocados na reserva em outubro de 1989.

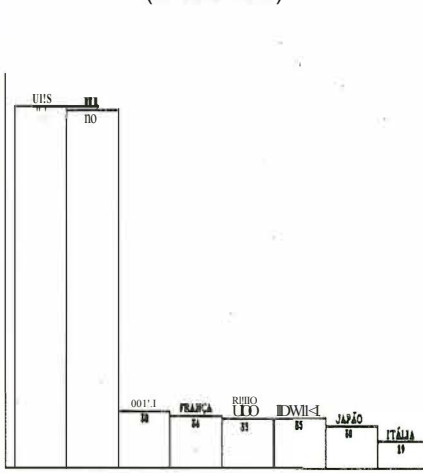
- Onze U-2R (mais dois U-2T - treinamento).

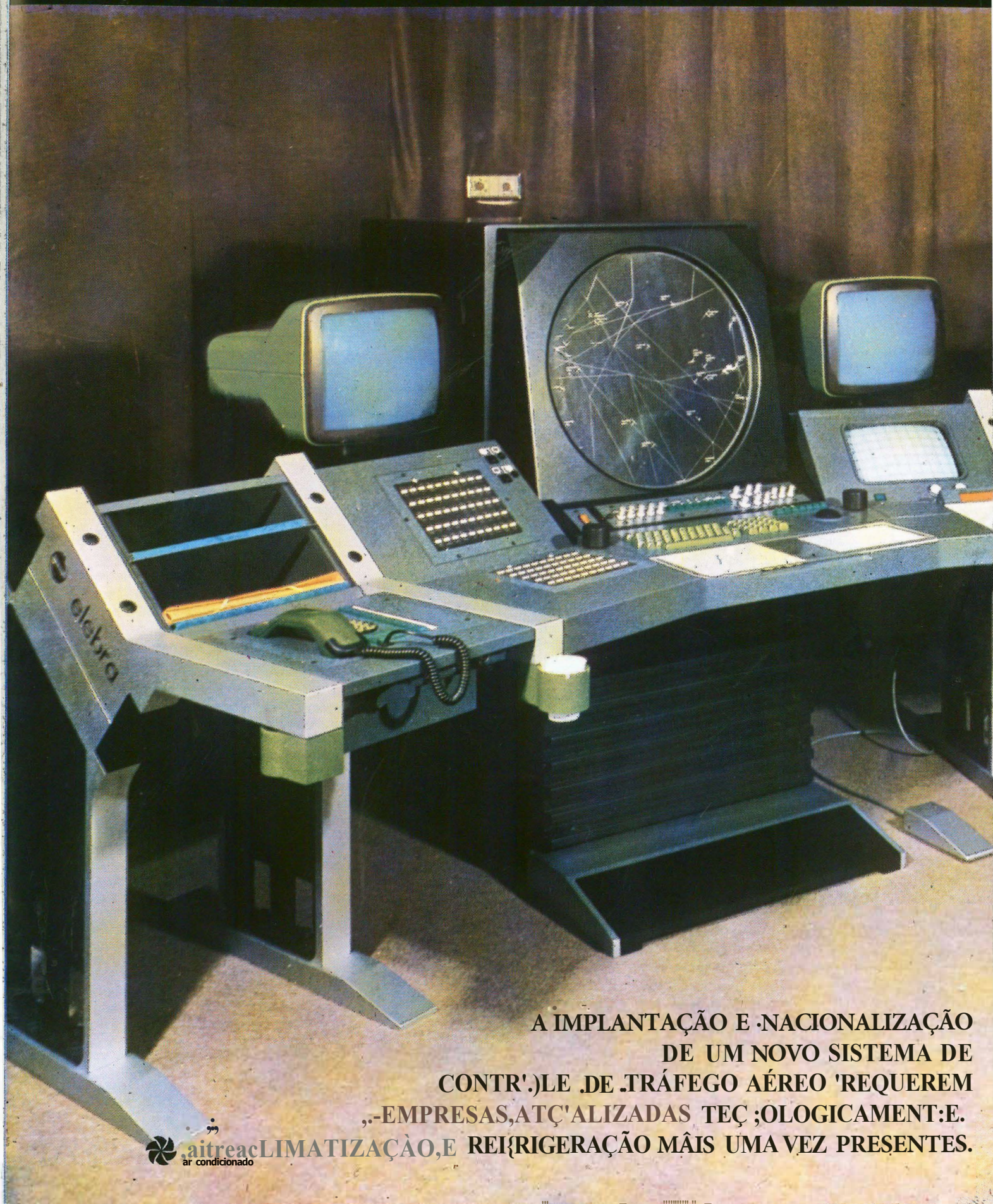
- Vinte e três TR-1A (mais dois TR-18 - treinamento).

PODERECONÔMICO E PRINCIPAIS COALIZÇÕES MUNDAS (US \$ bil - 11181)



GASTOS MILITARES DAS PRINCIPAIS COALIZÇÕES MUNDAS (US \$ bil - 1989)





A IMPLANTAÇÃO E NACIONALIZAÇÃO
DE UM NOVO SISTEMA DE
CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO REQUEREM
EMPRESAS ATUALIZADAS TECNOLOGICAMENTE.
E REFRIGERAÇÃO MAIS UMA VEZ PRESENTES.

- Vinte Boeings RC-135.

F) Estações BMEWS - Ballistic Missile Early Warning System
- Três estações para detecção de mísseis ICBM e IRBM (Alaska, Groelândia e Inglaterra).

G) Estações Spacetrack
- Diversas estações de rastreamento na Turquia, Ilhas Aleutas, Novo México, Coréia do Sul, Itália, Havaí e Diego Garcia (Oceano Índico).

H) Estações Pacbar - Pacific Radar Barrier
- Diversas estações de radar em São Miguel, Filipinas, Atol de Kwajalein e Ilhas Marianas.

I) Estações do Navspasur - Naval Space Surveillance System
- Três estações de transmissão e seis de recepção espalhadas no sudeste dos EUA.

J) Estações de Pares - Perimeter Acquisition Radar Attack Characterization System
- Um sistema completo com alcance de 2 800 quilômetros situado em Grand Forks - EUA.

K) Estações Pave Paws - Phased - array radars
- Diversas estações em Massachusetts, Geórgia, Texas e Califórnia.

L) Estações GEODSS - Ground - based Electra - Optical Deep Space Surveillance System
- Diversas estações no Novo México, Coréia do Sul, Havaí, Diego Garcia e Portugal (sistema em desenvolvimento, ainda não plenamente operacional).

PRINCIPAIS LANÇAMENTOS TÁTICOS DISPONÍVEIS POR FORÇA EM 1989											
MODELO	TIPO	VIL. (mo. eh)	C. Bólico (ton)	QUANTIDADE							
				USA7	ANG	AFR	USAR-s	NAVY	NR	NAVT-S	MC
r-, Phonon	Co. 9Q	U	7.2	177	188	6	30	-	-	-	-
Rr-6 Phonon	R. conhecimento	U	-	180	-	-	-	-	-	-	7
r-15 Iscl	Co. 9Q	2.5	7	588	5	-	m	-	-	-	-
r-1, Jo. lxm	Co. 9Q	2.0	6.8	m	18	6	m	2, (*)	-	-	-
F-111	Co. 9Q-Bombardeio	U	11.1	219	-	-	-	-	-	-	-
IF-111	Gutro. *l*trâneo.	2.5	-	36	-	-	-	-	-	-	-
r-117 St. o. lth	Co. 9Q,	(?)	(?)	52	-	-	-	-	-	-	-
A-7 Corsair	i. to. qu*	0.9	7	-	m	-	96	210	6	-	-
A-10 Thundrbolt	Ato. qut	0.9	7	m	72	8	100	-	-	-	-
r/A-18	Co. 9Q, * Aio. qut	1.8	-	-	-	-	-	21	18	18	-
A-, Iniruder	At. o. qu,	0.8	8.2	-	-	-	-	276	10	125	20
r-, Skyhawk	i. to. qut	0.9	U	-	-	-	-	m(*)	-	-	9
JV-8 Harrier	At. o. qu, V/Stol	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	60
EA-6 Prowler	Gutro. ,leirónico	0.1	-	-	-	-	-	61	12	-	6
r-11 Tomcat	Co. 9Q	2.0	6.8	-	-	-	-	398	8	210	-
S-3 Vulture	Anti-Submarino	0.1	-	-	-	-	-	10	-	-	-

(*) Inclutivo m, nt, po, m, tnino, m, ntc.

FORÇA ESTRATÉGICA

A força estratégica, em vertente triade, incluindo mísseis intercontinentais (ICBM's), bombardeiros de longo alcance e mísseis com base em terra e baseados em submarinos (SLBM's), não obstante o relativo decréscimo no número dos veteranos bombardeiros B-52 nos últimos anos, cresceu em capacidade, tendo não só sido modernizada, como também ampliada em ter-

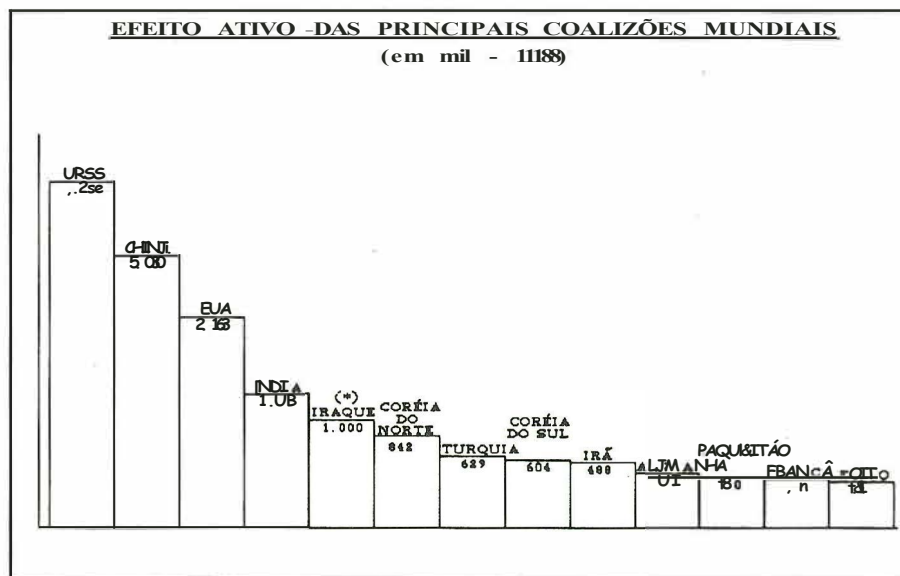
mos globais, com a incorporação de novos sistemas de armas, a exemplo do ICBM MX Peacekeeper (LGM-118A), do bombardeiro stealth (furtivo) B-2 e do míssil balístico Trident 0-5, ambos incorporados durante o ano de 1990, além do míssil Midgetman, cujo primeiro ensaio de lançamento realizou-se em 11 de maio de 1989.

FORÇA DE TEATRO DE OPERAÇÕES

A força aérea tática (de teatro de operações), embora também tenha sofrido relativo declínio numérico diante as décadas de 70 e 80, foi acrescida de sensível melhoria operacional, com a parcial substituição dos equipamentos mais antigos pelas aeronaves projetadas especialmente nos anos 70 e, sobretudo, com a instalação e modernização dos sistemas de navegação e combate dos caças de ataques desdobrados na Força Aérea e Marinha. O número total de aeronaves disponíveis nas Forças Aérea e Aeronaval somam a 6676 unidades, incluindo 2.146 na Força Aérea Ativa (USAF), 818 na Guarda Aérea Nacional (Air National Guard), 241 na reserva operacional da Força Aérea (Air Force Reserve). 1.150 no estoque de guerra da Força Aérea (USAF-S Storage), 1.332 na Marinha Embarcada (Navy-CV), 247 da Reserva Operacional da Marinha (Navy Reserve), 568 no estoque de guerra da Marinha (Navy-S Storage) e 174 no Corpo de Fuzileiros (Mariner Corps).

EFEITO ATIVO DAS PRINCIPAIS COALIZÕES MUNDIAIS

(em mil - 11189)





**Prezado Tenente-Brigadeiro do Ar
Sócrates da Costa Monteiro,**

**Obrigado, antes de tudo, por ter
acreditado em nós.**

**A missão da Air Brasil é oferecer
serviços de transporte aéreo de pessoas e
bens buscando satisfazer, com excelência,
as expectativas de seus clientes.**

**Mais que um passo - um vôo - da livre
iniciativa em direção à democracia do
espaço.**

**E o somatório de talentos e esforços de
toda uma tripulação, que vai além do
horizonte da dedicação, não poderia deixar
passar em brancas nuvens uma oportunidade
de reconhecimento, em nome da liberdade.**

Atenciosamente,

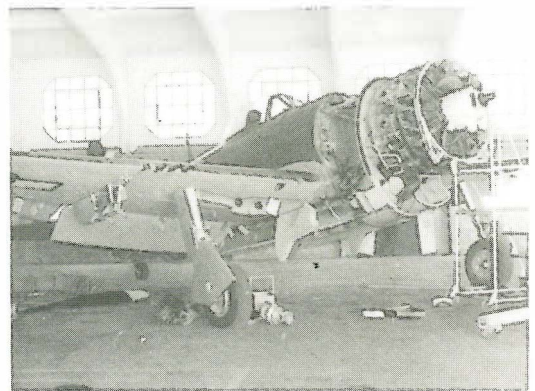
Air Brasil



RESTAURAÇÃO^{””””} DE P-47

Em um hangar do Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos, alguns homens dividem há cinco anos o nascimento de um filho. Um tanto robusto, ele já fez história, saiu de cena, virou relíquia. Hoje, em homenagem ao grande feito, está sendo trazido novamente à vida. Trata-se do P-47, o monomotor que voou nos céus da Itália, com o 1o. Grupo de Caça brasileiro enviado à Europa durante a Segunda Guerra Mundial.

Quando o Brasil decidiu entrar na guerra, uma turma de pilotos brasileiros foi mandada ao Panamá e posteriormente aos EUA para treinamento de aviação de caça. Inicialmente, a instrução foi realizada em aeronaves Curtiss P-40, e depois no P-47, na época, ainda em fase em desenvolvimento. O P-47 foi desenhado para escolta de bombardeiro de longo alcance, mas na Itália foi utilizado como caça bombardeiro com grande sucesso, graças à sua robustez. Das 48 aeronaves que seguiram para a Itália, 19 foram perdidas em combate e 4 em acidentes. Com o cessar-fogo, o Governo brasileiro recebeu 25 aviões remanescentes e 19 vindos direto dos EUA. Os 44 aviões tiveram matrículas na FAB (Informações extraídas do livro *Senta a Pua*, de Rui Moreira Lima; Bibliex Editora).



Cinco dessas aeronaves se encontram hoje espalhadas pelo país - na Base Aérea de Santa Cruz, em Curitiba, na Fundação Santos-Dumont e no Campo dos Afonsos -, expostas como relíquias. Dentre elas, o Thunderbolt está em fase de recuperação, preparando-se para deixar a posição estática e retornar à história viva.

RESTAURAÇÃO

"Toda restauração é uma obra de arte e nasce de uma paixão". Com esta frase, o tenente-coronel Antônio Claret Jordão, diretor do Museu Aeroespacial, explica o desafio de restaurar o P-47, um avião metálico com estrutura de aço, fabricado pela Republic Aviation Corporation, nos EUA, no início da década de 40 e posto fora de circulação no final da de 50. O projeto, um tanto audacioso



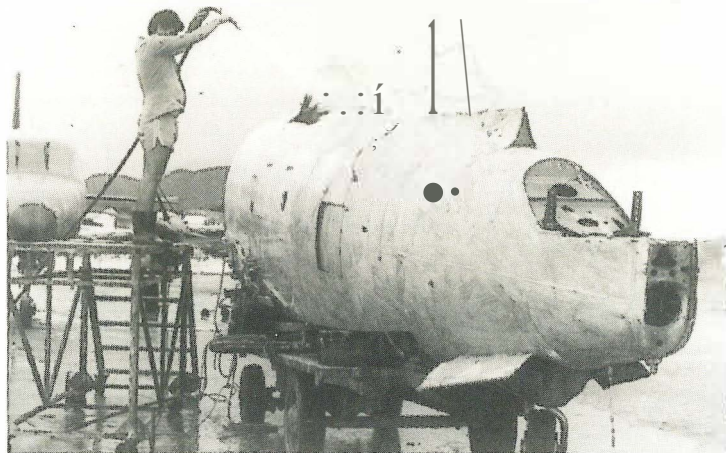
**SÓ EXISTE UMA CONCORRENTE QUE TE
DÁ TANTO CARINHO, DEDICAÇÃO E COMIDINHA
GOSTOSA QUANTO A BRAZILIAN FOOD.**



ANTES DE VIRAR UM EMPRESÁRIO BEM-SUCEDIDO, COM CERTEZA A MAMÃE JÁ DEU MUITA COMIDINHA NA SUA BOCA ALIÁS, VOCÊ DEVE TER PASSADO A INFÂNCIA TODA OUVINDO ELA DIZER O QUANTO ERA IMPORTANTE UMA BOA ALIMENTAÇÃO PARA O SEU FUTURO. AGORA QUE VOCÊ TÁ CRESCIDIJ\HO, LEMBRE-SE DOS CONSELHOS DA MAMÃE E DÊ OS BENEFÍCIOS DA BRAZILIAN FOOD PARA OS SEUS FUNCIONÁRIOS. MAIS DE 8000 EMPRESÁRIOS JÁ' TOMARAM ESSA ATITUDE. E HOJE BENEFICIAM DIARIAMENTE CERCA DE 540.000 TRABALHADORES, QUE SE ALIMENTAM COM O CARTÃO-REFEIÇÃO, CARTÃO-COMESTÍVEL OU COM O CESTÃO BRAZILIAN FOOD, NOS MAIS DE 140.000 ESTABELECIMENTOS CREDENCIADOS EM TODO O BRASIL ENTRE EM CONTATO COM A BRAZILIAN FOOD E PEÇA A VISITA DE UM REPRESENTANTE. VOCÊ VAI RECEBER UM TRATAMENTO ESPECIAL E UMA SOLUÇÃO ADEQUADA À SUA EMPRESA.



BRAZILIAN FOOD. HÁ DEZ ANOS ENTREGANDO TUDO MASTIGADINHO PARA A SUA EMPRESA.



Lavagem
da
fuselagem.
Abaixo
e na
página
ao
lado: P-47 em
fase
de
montagem.

diante da estrutura do Museu, após ser aprovado pela Comissão de Avaliação da Casa, passou a ganhar forma.

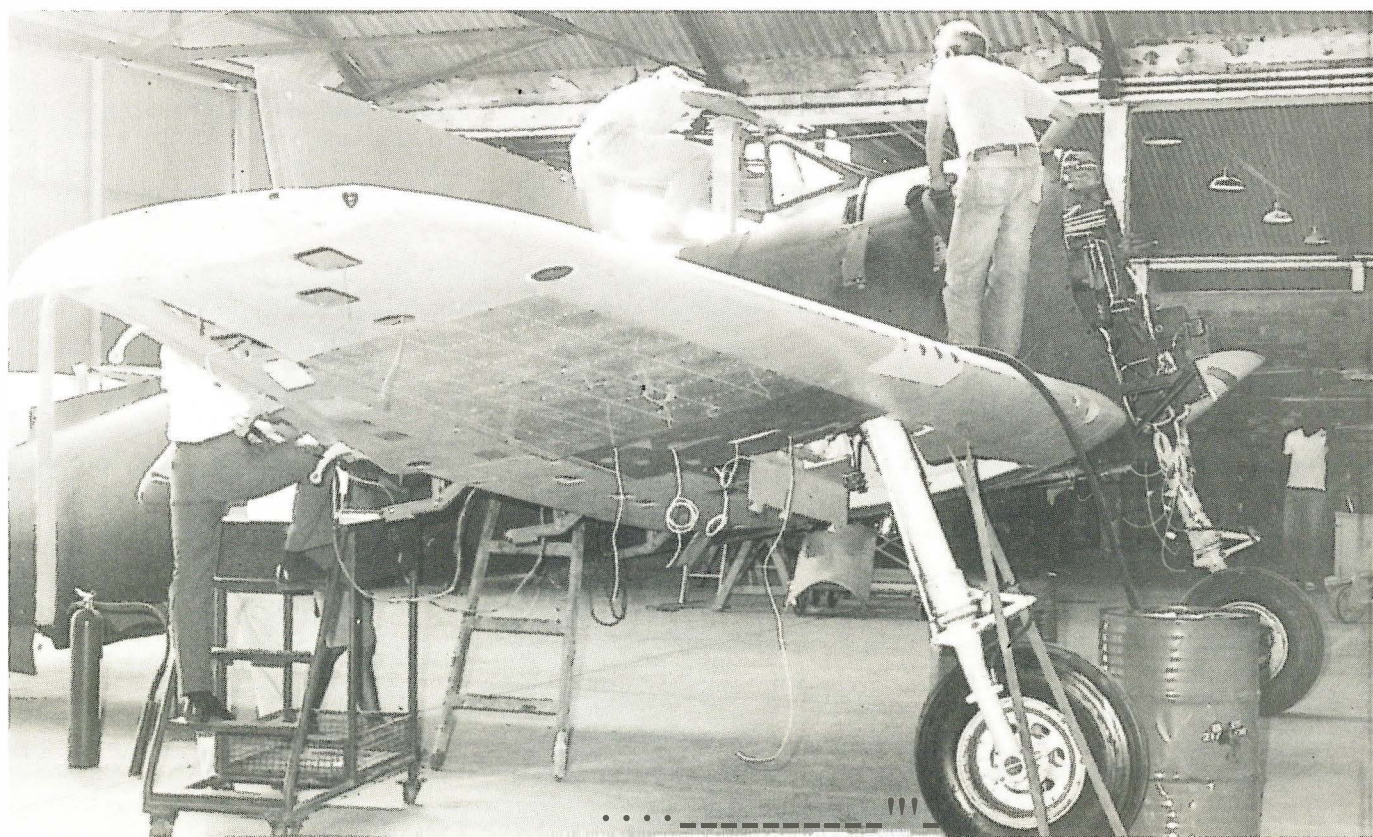
A batalha pela procura das peças originais começou a ser travada. "O nosso trabalho é lento por causa do tempo que perdemos atrás das peças originais. Às vezes, temos de comprá-las nos EUA; às vezes só mesmo mandando fazê-las", declara Armando Ferreira da Silva, mecânico de voo, 53 anos, dos quais 32 dedicados à aviação. Mas Joubert Pinheiro do Nascimento, um especialista em sistema hidráulico de 52

anos (30 de aviação), vai mais além e comenta a dificuldade para se conseguir até publicações técnicas sobre o P-47. Os dois trabalham desde o início na equipe de restauração da aeronave, dirigida pelo coronel Alberto Garcia Mora, diretor da Divisão de Restauração do Museu. "O esforço tem sido redobrado, não é nenhum segredo. Mas as pessoas envolvidas têm um estímulo a mais", constata Mora, fazendo alusão ao orgulho de se trabalhar na recuperação do P-47.

É inegável a importância de um P-47 em condições de voo como parte

do acervo do Museu Aeroespacial. Foi com essa mentalidade que o projeto passou a existir. A restauração foi iniciada com o comandante Leal, ex-chefe da Divisão de Restauração do Museu, um profundo conhecedor de aeronaves, principalmente as históricas. Após um rigoroso exame de toda a aeronave, através de raio-X, Magnaflux e inspeção visual, o comandante considerou a tarefa como complexa e trabalhosa. Convocou alguns mecânicos da Reserva da FAB e o apoio esporádico de técnicos da ativa do Ministério da Aeronáutica. Enquanto os mecânicos e técnicos trabalhavam na parte hidráulica, elétrica, nos instrumentos, chapas e metais do avião, o motor foi enviado aos EUA, recuperado e recebido como novo.

Já na reta final, a restauração do P-47 aguarda o recebimento de duas peças pendentes: o tanque de óleo que está sendo fabricado pelo Parque Aeronáutico de São Paulo e a hélice que está sendo revisada no Parque do Galeão, no Rio. Segundo o coronel Mora, "assim que as peças chegarem, começa a contagem regressiva do teste do solo que o P-47 fará no Campo dos Afonsos,





fechando, assim, um capítulo importante da história do Museu Aeroespacial.

APOIO

O apoio dos Parques de Aeronáutica tem sido total e irrestrito no processo de restauração do P-47. Segundo o coronel Mora, "a restauração deveria estar sendo feita pelos Parques, por terem uma infra-estrutura maior. Mas já que o Museu é o responsável, os Parques estão tendo que apoiá-lo".

Como a proposta e o trabalho dos Parques de Aeronáutica são fazer a revisão anual das aeronaves que estão voando, a estrutura organizacional deles é infinitamente maior que a do Museu. O ideal seria que a recuperação de um avião como o P-47 fosse feita num deles. No entanto, com um programa anual de revisão de aviões já pré-estabelecido, a restauração de uma aeronave antiga seria uma sobrecarga. Restou ao Museu o desafio dessa missão.

Com um efetivo de 32 pessoas na Divisão de Restauração - civis contratados e pessoal da reserva - os especialistas de diversas áreas (como instrumentos, sistema elétrico, etc.) são emprestados pelos Parques ao Museu, por tempo indeterminado. Para conseguir qualquer peça do avião que se esteja precisando, o Museu entra em contato com a Diretoria de Material da Aeronáutica, no Aeroporto Santos-Dumont, a qual faz a requisição aos Parques (seja para enviá-la ou fazê-la). "Dessa maneira, a roda do P-47 foi feita por um Parque; o tanque de óleo, por outro", conta o diretor da Divisão de Restauração.

Quando nenhum Parque tem condições de ajudar o Museu, a Diretoria entra em contato com a Comissão de Compra da Aeronáutica, em Washington, e o problema se resolve. Toda essa transação envolve apenas papéis, requisições e transferências; nenhum dinheiro, no momento. É por isso que o balanço de custo do projeto só ficará pronto com o término da restauração. Ain-

da não se sabe o quanto se gastou para recuperar o P-47.

A ação centralizadora exercida nesse processo de pedidos e transferência pela Diretoria de Material da Aeronáutica, se por um lado ajuda o trabalho do Museu, por outro atrasa.

"Qualquer burocracia torna mais lento um processo", comenta Mora, alegando que, em função do prestígio que a Divisão de Restauração vem ganhando, o Museu obteve crédito do Ministério da Aeronáutica. "Algumas vezes já podemos partir para uma ação direta, para economizar tempo", finaliza.

É importante ressaltar que, apesar de todo o envolvimento da Divisão de Restauração com o P-47, o Museu está restaurando ainda mais três aviões, todos em condições estáticas: um outro P-47 (reliquia), um TF-7 (primeiro treinador biplace de caça ajato inglês, que a FAB adquiriu por volta de 1960), e um Focke-Wulf 58, avião alemão utilizado para ataques.



MELINDROSAS 'DO AR

Muitas mulheres realizaram memoráveis façanhas por estes céus afora, arrebatando do sexo masculino a exclusividade de centro das atenções do mundo aeronáutico. Entre tantas e tantas destacam-se algumas gentis brasileiras, francesas, norte-americanas e inglesas. Todas engajadas na perigosa tarefa das atividades aéreas, das maneiras as mais diferentes, dominando máquinas voadoras igual ou melhor que os homens. Suas mãos comandaram abertura de pára-quedas, puxaram cabos de direção de balões a gás, empunharam manchetes de aviões, conduzindo seus aparelhos, em geral com certa graça, para a glória. E a história registrou todos esses fatos, ou quase todos. Pelo menos, os mais marcantes.

As atividades aéreas praticadas por seres humanos ainda não tinham completado o seu primeiro aniversário (tudo começou em outubro, 1783) e já se verificava a agradável presença de uma mulher nos meios aeronáuticos. Em junho de 1784 a bela mme. Thible, cantora de ópera de certo prestígio, faz uma ascensão num montgolfier (como então se designavam os aeróstatos), acompanhando o pintor Fleurant, fervoroso praticante do balonismo. Na presença de inúmeros convidados e curiosos, o globo ganha os ares transportando o risinho par. Partiu de uma praça no centro de Lyon estarecendo a quantos viram ou aos que da aventura aérea tiveram notícia. Nesta mesma noite, a Comédie, em récita de gala em sua homenagem, coroou a prima-dona sob entusiástica salva de palmas. Alguns anos depois

Quantas centenas de mulheres se destacaram no comando de um avião? Impossível relacionar todas.

O fato é que as aviadoras enfeitaram a aeronáutica com a graça de sua presença.

(novembro, 1798) Jeanne-Genevieve, encantadora futura esposa do balonista Jacques Garnerin, fez o primeiro vôo em balão tripulado só por mulheres, acompanhada de mlle. Henry, tão desembaraçada quanto ela. Quando mais tarde Jeanne-Genevieve desposou Garnerin, balonista e o primeiro ser humano a saltar de pára-quedas, participou com o marido de muitas viagens por toda a Europa (1804) e passou a praticar também o pára-

quedismo. Exibia-se com saltos de baixa altura, para centenas de expectadores concentrados nas praças das grandes cidades, e era notório o cuidado da pára-quedista com a sua aparência. Os riscos dos saltos não abalavam a sua vaidade. A partir de 1815 junta-se ao casal a graciosa Elisa Garnerin, ainda menor de idade, mas cheia de vitalidade e disposição, tornando-se em muito pouco tempo segura balonista e ousada pára-quedista. Praticou mais de 40 saltos durante as turnês com os tios e sua presença atraía solícitos rapazes às praças para auxiliá-la a livrar-se dos arneses dos pára-quedas. Foi a primeira aeronauta profissional da história, quer como balonista ou como pára-quedista. Vivia das suas exhibições.

Mas os riscos do ar não pouparam as mulheres. A notável mme. Blanchard, viúva do primeiro balonista a cruzar o Canal da Mancha em vôo, depois de mais de 60 ascensões na Europa, foi vítima de uma catástrofe em julho de 1819. Durante uma bela queima de fogos de artifício, num vôo noturno por ela mesmo organizado, seu balão foi atingido por um dos artefatos por ela lançado no espaço, e incendiou-se, precipitan-

por 511 oisio Quaáros

do-a ao solo. Foi a primeira mulher vitimada por uma aeronave.

Muito mais tarde, atraindo a atenção dos parisienses (1903), a jovial milionária cubana Aida Costa, do largo círculo de relações de Santos-Dumont, tomou a seu comando um balão a gás, motorizado, praticando alguns vôos solo, depois de uma alegre sequência de exercícios sob a galante orientação do aerosteiro brasileiro. Com invejável determinação, e a cordial assistência do mestre, Aida conduziu o balão "SD No. 9" de Neuville até Bagatelle em vôo solo. Uma graça.

Na década de 20, Adrienne Bolland, decidida voadora francesa, aplicava toda a sua disposição juvenil em vôos de propaganda para a fábrica francesa Caudron. Muito interessada no seu ofício - pensamento sempre voltado para as novidades aéreas -, sentia alguma atração pela travessia da longínqua Cordilheira dos Andes, na remota América do Sul. "A dificuldade de cruzar os Andes é a de possuir um bom avião?", indagou com certa ingenuidade aos diretores da fábrica. Seus pontos-de-vista, aceitos com certas reservas pelo seu aspecto pouco sensato, teve o efeito de desinstalar a diretoria da fábrica. Sob certo ângulo, a ímpida disposição da aviadora traria um largo prestígio à marca. Em plena belle-époque, uma aventura dessa natureza teria uma espontânea e imensa divulgação. Em abril de 1921, a irrequietenha moça acompanhou o acondicionamento de um biplano "Caudron G-3", monomotor de 80 HP, e no porto pressionava monótonos funcionários para a liberação de algumas poucas formalidades alfandegárias. Não tirava os olhos do guindaste com a preciosa carga, até vê-la colocada no porão do transatlântico. Adrienne embarcou cheia de entusiasmo, rumo à América do Sul. Os fabricantes destinaram um mecânico para ir junto e coordenar a montagem do aparelho. Concluída a viagem, o avião foi preparado em Buenos Aires e testado em vôo, sem despertar curiosidade nos meios aeronáuticos. Mesmo desconhecendo a rota Buenos Aires - Santiago do Chile, e sem fazer um único vôo de reconhecimento, Adrienne decolou seu biplano rumo a Mendoza nos contrafortes da Cordilheira, onde abasteceu o aparelho. Duas ou três perguntas ao pessoal que a cercava, e estava no ar outra vez. Forçou o avião até ao máximo de sua potencialidade, e chegou a 4.280 metros de altura. Frio intenso e ar rarefeito. Só a sua juventude e a boa qualidade do motor suportavam condições tão adversas. Frente a frente com o interminável paredão gelado do cume da Cordilheira, estendendo-se indefinidamente tanto para o norte como

para o sul, deu início à ansiosa busca de uma garganta através do qual o avião pudesse atingir a costa do Pacífico. Sob a ameaça silenciosa do ponteiro indicador da gasolina, consumiu preciosos minutos na busca da passagem. Mesmo não conseguindo galgar mais alguns metros de altura, dirigiu-se para um ponto mais favorável, quando foi beneficiada por uma corrente de ar ascendente que a distância dos picos ameaçadores, já próximos do avião. Transpôs a Cordilheira. Voou sobre território chileno. Venceu. Reduziu o motor e começou a perder altura. Procurou orientação pela bússola e tomou a direção de Santiago. Aterrissou quatro horas depois cercada de admiração e atenções dos aviadores chilenos, enquanto o telégrafo sem fio espalhava intermitente, para todo o mundo, aquela temeridade praticada por mademoiselle. O Chile adquiriu o histórico "Caudron" e Adrienne retornou ao seu país, onde prosseguiu sua intensa atividade aérea. Em 1926, num único vôo, fez 212 loopings consecutivos, estabelecendo invejável recorde mundial feminino desta acrobacia, que ficou em seu poder durante muitos anos.

No ano de 1922, o Brasil teve a sua primeira aviadora brevetada piloto. Tereza de Marzo, residente em São Paulo, próximo ao campo de aviação onde o alsaciano Fritz Roesler instruíra alguns jovens na arte de voar, decidiu incluir-se entre os alunos da pequena escola. Seus pais estavam inflexíveis e não lhe concediam permissão para semelhante absurdo. Afinal, poucas mulheres dirigiam automóvel, quanto mais avião, coisa de homem. Mas a decisão já havia sido tomada. A simpática rebelde compareceu às aulas, iniciadas quase de madrugada, e o jovial instrutor cercava a aluna de indisfarçáveis cuidados especiais. Vôos quase diários, intercalados com lições teóricas no hangar, dentro de uma cadência inflexível, conduziram Tereza em pouco tempo ao final do currículo. Submeteu-se a exame sob a fiscalização severa dos representantes da FAI. Submetendo-se a todo o ritual para a concessão do brevê, a aluna voou e respondeu a um questionário com desembarço, conquistando o brevê no. 76 da FAI, sob as vistas da família e a alegria muito especial de seu instrutor. Tornou-se a primeira mulher piloto aviadora do Brasil. Quatro anos mais tarde, conquistou o título de esposa de seu dedicado mestre, abandonando em definitivo a aviação.

Logo depois de expedir o brevê de Tereza de Marzo, a FAI (representada pelo Aeroclube Brasileiro) brevetou a segunda aviadora brasileira: Anésia Pinheiro Machado, brevê no. 77. Anésia, muito identificada com a

aviação, voava com frequência, mantendo um ritmo que, em curto prazo, transformou-a em hábil piloto. Ainda nesse ano, fez a ligação aérea São Paulo-Rio, vôo incomum à época, desencadeando amplo noticiário nos jornais. Outra vez a imprensa ocupou-se com a aviadora para divulgar o seu vôo transportando um passageiro a bordo de seu biplano. Nunca se afastando das atividades aeronáuticas, conquistou em 1940 o brevê de piloto mercante, e, durante a Segunda Guerra Mundial, tornou-se instrutora de vôo sem visibilidade em aparelhos simuladores de vôo (link-trainer). Em reconhecimento à sua dedicação à aviação e atividade aérea ininterrupta, a FAI proclamou em 1954 a decana da aviação feminina mundial.

Estamos agora em 1928. Mais uma vez seria apreciado um "arrojado" salto de pára-quedas, como sempre, praticado por estrangeiros. Uma multidão aglomerava-se no campo de aviação de São João, em Gravataí (Porto Alegre), naquele alegre domingo de 8 de janeiro, para assistir a mais uma "tarde de aviação". O clima agitado era de grande espetáculo. Aviões roncando, aviadores em trajes típicos, banda de música e bandeirinhas. Por volta das 16 horas, passaram dois aviões em grupo, tirando rasante sobre o público: um "Avro" e o "Melindrosa" do piloto civil Reinaldo Gonçalves. Em sequência, haveria uma "elettrizante" demonstração de acrobacias pelos melhores ases da nossa aviação. O público frenético aplaudia os "parafusos", as "folhas secas" e o vôo de "cabeça para baixo". Por um preço módico, podia-se fazer um arriscado vôo sobre a cidade. Os mais ousados enfrentavam o vento fustigando o rosto, numa cabine aberta, e, ao aterrissar, contavam aos amigos coisas incríveis que jamais aconteceram no ar. O ponto alto do show aéreo seria o "salto da morte", com pára-quedas, que a francesa Juliette executaria numa rara demonstração de audácia, já exibido em vários pontos do país (Santos, Recife, Maceió) e muito apreciado na Europa. Só o piloto Reinaldo Gonçalves não estava eufórico. A vedete da demonstração recusava-se a saltar alegando enfermidade inesperada. Ocorrência semelhante já havia sido forjada em outras ocasiões, e a pára-quedista sempre encontrou alguém para substituí-la. Dessa vez, não teve a mesma sorte. A tarde ia chegando ao fim, com o público já impaciente, e a moça continuava irredutível. Nem do hotel ela arriscou sair. Ocorreu ao piloto convidar a empregada doméstica da casa do tenente Roring, onde se encontrava hospedado, para praticar o salto. A menina Vicentina Gomes tinha apenas

15 anos e nunca havia visto um pára-quedas. Confiando nas palavras apressadas daquele aviador "maluco", reuniu toda a coragem e, com inestimável senso de colaboração, desajeitada, começou a prender no seu corpo magro um cormier automático, ajudada pela própria pára-quedista francesa levada quase à força para o campo. Reinaldo repetia sem parar: "Vicentina, não se esqueça. Você não mexe em nada, o pára-quedas abre sozinho. Basta saltar quando eu mandar. Não vacile!" Curiosa e desconfiada, Vicentina tomou seu lugar no avião, que em alguns minutos atingiu mil metros de altura. O piloto, procurando aparentar tranquilidade, reduziu a velocidade do aparelho e comandou com firmeza: "Salta, Vicentina!" A menina obedeceu de imediato e abandonou o avião, mergulhando de cabeça no espaço. O tirante preso ao avião puxou o velame do pára-quedas para fora, e o vento se encarregou de abri-lo. Não houve necessidade de mãos para essa sequência se completar. O avião em largas curvas parecia envolver a pára-quedista, acompanhando a sua descida até o solo, não muito distante do campo, encerrando o salto sob aplausos da multidão. O comentário generalizado era em tomo da coragem da francesa... Entretanto, naquele momento registrava-se o primeiro salto de pára-quedas realizado por uma brasileira, inscrevendo-se o nome de Vicentina Gomes na história da Aeronáutica de nosso país, embora por mero acaso. Mais tarde, Vicentina casou-se, foi generosa mãe de nove filhos, sempre residindo em Gravataí. Nunca mais voou. Entrevistada, certa vez, acerca de seu salto histórico, declarou com muita simplicidade: "Não tive medo". Jamais foi homenageada ou recebeu quaisquer honrarias pelo título que conquistou. Foi logo esquecida pelos poucos que souberam da sua proeza, e ela mesma pouca importância deu ao fato. Lembrava apenas que era um domingo, e à noite estava de folga; não trabalhou. A primeira pára-quedista brasileira naquele dia foi dormir cedo. Humildemente.

Ainda no ano de 1928, o Atlântico Norte foi sobrevoado pela primeira vez por uma mulher. Embora na condição de passageira, a aviadora norte-americana Amelia Earhart, numa travessia em vôo pilotado por Wilmer Stultz e Lou Gordon, conquistou este título. Nos anos seguintes, seu nome seria objeto de grande admiração, até o seu colossal e inacabado vôo ao redor do globo terrestre (1937). Amelia encarava a aviação com seriedade, indo a fundo nos mistérios da navegação aérea, no estudo dos motores, atuando também no planejamento logístico dos grandes vôos. Nada era acrescentado num

plano de vôo sem minuciosa interpelação da aviadora. Em 1932, cruzou o Atlântico Norte pela segunda vez. Agora, pilotando seu próprio avião desde Harbour Grace (Terra Nova) até Londonderry, Irlanda, merecendo por isso o título de primeira mulher a pilotar um avião entre dois continentes. Regressando à América, estabeleceu novas marcas de velocidade para a categoria feminina, e treinava para em novembro de 1935 voar de Honolulu à Califórnia. Um espetacular vôo solo. Seu marido, o jornalista George Putman, coordenou o apoio publicitário e, a partir de sua decolagem, agitou o assunto através da imprensa mundial. Seu derradeiro vôo (1937) num bimotor "Electra" metálico, oferecido pelo fabricante Lockheed, foi grandioso. Havia sido projetado para suportar uma completa volta ao mundo, com dezenas de escalas em diferentes condições climáticas, sobre dois hemisférios. Decolou da Califórnia, escalou no Brasil, cruzou o Atlântico Sul e, da costa ocidental da África, rumou para leste até atingir a Índia. Rumou para Nova Guiné e daí partiu para a sua última escala, a Ilha de Howland, nada mais que um pequeno ponto na imensidão do Pacífico, onde estava programado o último abastecimento do avião, antes da arrancada final para a Califórnia. Nunca chegou a Howland. O navio "Itasca", deslocado para coordenar a navegação, captou com muito pouca nitidez algumas frases do seu rádio-telegrafista Fred Noonan. No meio de compacta cerração, umas poucas palavras da mensagem emitida davam conta nível crítico do combustível, e solicitavam um sinal de recebimento do apelo dramático do ar. Ignoravam que do avião não se ouvia a orientação dada pelo navio. O "Itasca", observando o mais absoluto silêncio, faróis tentando penetrar na neblina, repetia intermitente, cadenciado, nas mais variadas ondas de rádio, a orientação tão desejada. O ronco dos motores do avião não foram mais ouvidos. O rádio-operador parou de expedir mensagens. Não ficou nenhum indício que pudesse esclarecer como foi o fim do vôo.

Madame Maryse Bastier era casada com um piloto, de quem muito admirava as qualidades profissionais. Talvez um vestígio de ciúme levou-a a pilotar aviões. O instrutor foi o próprio marido. Dedicando-se ao esporte com muita consciência, trouxe para a França o novo recorde feminino de velocidade em circuito fechado. Atenta às múltiplas tentativas de outras aviadoras de superar seu índice, treinou até o limite do tolerável, conseguindo em 1930 superar seu recorde anterior. No ano seguinte, voou de Paris a Yurin (Rússia), três mil quilômetros de distância, e estabeleceu

novo recorde feminino nesta categoria. Prosseguiu infatigável na busca de novas marcas, alcançando em pouco tempo nove títulos diversos, todos reconhecidos pela FAI, órgão assaz exigente. A mais difícil das suas conquistas foi a etapa de 12 horas da travessia do Atlântico Sul, arrebatando da juvenil miss Jean Batten (1936) a glória do menor tempo entre os dois continentes. Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu à Cruz Vermelha Internacional e participou dos movimentos clandestinos de libertação de seu país. Convidada para as grandes homenagens à memória de Santos-Dumont (1952) em Lyon, o avião onde se encontrava num vôo de demonstração sofreu sério acidente sobre o campo, vitimando todos os seus ocupantes.

Destaca-se ainda Ada Rogato entre as pilotos brasileiras. Brevê no. 1 de piloto de vôo a vela e primeiro brevê (no. 169) feminino expedido pelo Brasil (abril, 1939), bicampeã de saltos de pára-quedas, Ada sobrevoou os três continentes americanos, sempre em vôo solo, cruzou a Floresta Amazônica mais de uma vez, atravessou a Cordilheira dos Andes por três vezes e fez um intencional vôo pela costa do Pacífico, desde o Fort Yukon no Alasca até a Terra do Fogo, no extremo do continente sulamericano. Pilotando invariavelmente um pequeno monomotor desprovido de rádio, Ada Rogato possuiu o diploma Paul Tissandier, outorgado pela FAI, além de incontáveis brevês internacionais, condecorações e comendas nacionais e estrangeiras, conquistados por sua tranquila coragem.

E a primeira mulher sulamericana a ultrapassar a barreira do som foi a faceira ex-aluna de Charles Astor, Elgita Leite Ribeiro. Convidada em 1958 por Dassault, afamado fabricante francês de aviões de combate, ela tomou seu lugar num possante caça "Mystere IV", comandado por um piloto de provas da fábrica, e, à grande altitude sobre território francês, deslocou-se extasiada a duas vezes a velocidade do som (Mach 2). Recebeu do presidente De Gaulle a medalha do Mérito aeronáutico, e o seu vôo, pelo ineditismo, ganhou repercussão na imprensa francesa e brasileira.

Quantas centenas de mulheres mais se destacaram no comando de um avião? Impossível relacionar todas as conhecidas, e difícil saber quantas outras - com menor projeção ou divulgação - contribuíram para a grandeza da aviação e o encorajamento de outras mulheres. O fato é que as mulheres, mesmo quando não tiveram uma atividade marcante, enfeitaram o ambiente aeronáutico com a graça de sua presença feminina.



ENG . ALEXANDRE

O engenheiro Alexandre G. Silva já foi nosso entrevistado do no. 174, em 1989. Lá se vão dois anos, nos quais à luz de uma administração segura e correta a Companhia Eletromecânica (Celma) viu decrescer sua dependência do cliente Governo (Força Aérea); aumentar para 30% do faturamento suas relações com o exterior; aumentar em números reais este faturamento em quase 25% ao ano; reduzir o efetivo de empregados em 20% (o que dá à Celma uma relação muito baixa de faturamento per capita). Passem: a Celma despende apenas 20% do faturamento em pagamento de pessoal. Por tudo isso, a Celma, com uma série de boas administrações, principalmente a presente, está pronta para o mercado da privatização, pois apresenta excelente saúde financeira, um patrimônio de pessoal especializado e produtivo e uma carteira de clientes muito bons. O resto, confirmam nas respostas do engenheiro Alexandre.

REVISTA: Como está a saúde financeira da Celma?

ALEXANDRE: Vai bem, obrigado. Num tempo de vacas magras como esse, o fato de a Celma estar bem, de ter tido um faturamento crescente nos últimos anos - e em 91 esse faturamento será ainda superior ao de 90 -, isso é um sinal da saúde da empresa.

REVISTA: A que devemos essa saúde, além da experiente administração de seu presidente?

ALEXANDRE: A saúde da Celma se deve, em primeiro lugar, à seriedade com que a empresa foi montada e desenvolvida ao longo desses anos, ao investimento constante em treinamento e em equipamentos - para que a empresa se colocasse sempre na crista da onda em termos de tecnologia.

REVISTA: E qual é realmente o patrimônio da Celma?

ALEXANDRE: Eu diria que hoje o grande patrimônio da Celma é o nome que ela tem junto aos clientes no Brasil e no exterior, o know-how acumulado de seus empregados - que hoje são cerca de 1.500.

REVISTA: Como está o perfil de faturamento da Celma?

ALEXANDRE: O faturamento da Celma hoje é 25 a 30% da FAB; 25 a 30% do mercado externo, e o restante, de companhias aéreas, táxis aéreos e regionais do Brasil.

REVISTA: No elenco de empresas pertencentes ao Governo, por que a Celma foi uma das primeiras a ser escolhidas como privatizável?

ALEXANDRE: Na verdade, a Celma não foi uma das primeiras. A primeira lista de empresas privatizáveis relacionava 12

Às vésperas da privatização, o engenheiro Alexandre fala das potencialidades da Companhia Eletromecânica (Celma)

empresas. Ela foi relacionada na segunda lista. Pelas características da empresa, pela sua "descomplicação" em todos os aspectos, mas principalmente o financeiro, os trabalhos preparatórios para a privatização puderam andar bem. Aliás, a Celma foi colocada na segunda lista pelo ministro Sócrates.

REVISTA: Quer dizer que o presidente da Celma concorda com que a empresa seja privatizada?

ALEXANDRE: Quando fui convidado pelo ministro Sócrates a permanecer na empresa, assim que ele assumiu o Ministério, um dos pontos importantes de nossa conversa foi a privatização da Celma. Nós concordamos que isso era um objetivo nosso.

REVISTA: A Celma tem uma fábrica de componentes de maquinaria de aviação. Aquilo pertence à empresa ou ao Ministério da Aeronáutica?

ALEXANDRE: As máquinas da atividade de fabricação, que foram implantadas na Celma para a fabricação de peças do motor Spey, pertencem ao Ministério da Aeronáutica, a quem continuarão pertencendo mesmo após a privatização.

REVISTA: Após o leilão, nenhuma ação ficará em posse do Governo?

ALEXANDRE: O Governo terá uma ação de classe especial que dará ao Ministério da Aeronáutica - que será o gestor dessa ação - poderes especiais durante 10 anos, renováveis por mais 10 anos, por opção do próprio Ministério da Aeronáutica. Essa ação de classe especial garante no Conselho de Administração um membro do Ministério da Aeronáutica, um membro eleito pelos funcionários, e garante que a empresa nesse prazo não poderá mudar a sua razão social - ela poderá se expandir, mas não poderá deixar de fazer o que faz hoje. Essa ação garante ainda que durante algum tempo, no prazo pré-estabelecido de cinco anos, as empresas aéreas não poderão deter mais de 10% do capital da Celma individualmente ou 30% em conjunto.

REVISTA: Haverá alguma porção de ações oferecidas aos funcionários de maneira subsidiada?

ALEXANDRE: Foi oferecido aos funcionários 10% do capital da Celma, um

deságio de 70% para ser pago em 10 anos, corrigidos pelo INPC a 6% ao ano.

REVISTA: E há um preço mínimo estipulado?

ALEXANDRE: O preço mínimo para o leilão da Celma foi estipulado em US\$ 84 milhões.

REVISTA: Você quer deixar alguma idéia sobre a Celma, sobre a privatização?

ALEXANDRE: Sim. A primeira delas é em relação à evolução do faturamento. Um comparativo do faturamento bruto dos anos de 87 a 90 e estimativa em 91 mostra um crescimento real bastante expressivo da Celma nesses últimos anos. Em 87, era de US\$ 37 milhões; no ano passado a Celma fechou com US\$ 61,5 milhões. Em 91, a empresa deverá passar dos US\$ 65 milhões de faturamento bruto. Em termos de mercado, eu diria que a Celma detém hoje cerca de 40% do mercado sul-americano de motores de médio e grande porte. Em termos de eficiência, procuramos enxugar a empresa ao máximo. Do início de 89 para cá, a Celma teve uma redução de mais de 20% em seu efetivo, passando de cerca de 2 mil funcionários para pouco mais de 1.500, apesar daquele aumento de receita. Em 1988 o faturamento per capita foi de US\$ 28.800, em 89 subiu para US\$ 35 mil (um crescimento de 21%), em 90 foi de US\$ 43.500 (crescimento de 24%), e em 91 o faturamento foi de US\$ 55 mil (crescimento de 26%). Comparando 1988 a 91, houve um crescimento no faturamento per capita de cerca de 100%.

REVISTA: Qual a participação dos salários no faturamento da empresa?

ALEXANDRE: Hoje é aproximadamente de 20%. O salário da Celma está baixo e a produtividade está alta. Há necessidade de ajustes salariais em algumas categorias; evidente que não em todas, mas principalmente na mão-de-obra especializada. Uma outra coisa é o esforço que fizemos para administrar bem nossos estoques. Nos últimos anos, conseguimos reduzir os estoques da Celma, que chegavam perto de US\$ 13 milhões, e hoje são um total de menos de US\$ 10 milhões, apesar do aumento do movimento. Em relação à privatização e ao final de minha gestão, eu gostaria de agradecer ao ministro Sócrates pela confiança em mim depositada e pela confiança na diretoria. Nesse relacionamento com o Ministério, eu só tenho a agradecer; não tenho absolutamente nenhuma reclamação. A Celma sempre foi tratada com cuidado muito especial pelo Ministério. Nunca foi usada politicamente pelo Ministério ou por ninguém do Governo, o que é uma excessão no país. Nesse período em que estive lá, nunca recebi algum pedido de emprego. Isso mostra a seriedade e a importância com que o Ministério tratou a Celma durante esse tempo. Esse é um dos maiores fatores que explicam o sucesso da Celma até hoje.



TRANSBRASIL INAUGURA VÔO BRASÍLIA- WASHINGTON

A Transbrasil, dentro de nova estratégia operacional, está centralizando em Brasília suas linhas internacionais. Em 7 de agosto último, a empresa iniciou vôos regulares para Washington, na primeira ligação aérea de uma capital sul-americana à dos Estados Unidos. O novo vôo - Rio de Janeiro/São Paulo e de Brasília non-stop a Washington - terá inicialmente duas frequências semanais (quinta-feira e domingo), passando a ser diário em outubro, com a inclusão de Nova York na rota.

Brasília, como centro irradiador das linhas internacionais da Transbrasil, receberá os vôos de 15 capitais brasileiras - entre elas Manaus, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre -, que farão conexão imediata com o vôo para Washington. Essa nova rota da Transbrasil, assim como a de São Paulo-Orlando-Miami, diária, será operada com o moderno Wideboeing 767-300 ER, que tem autonomia de 13 horas e capacidade para 208 passageiros, divididos em três classes.

MD-11 DASWISSAIR NO BRASIL

A Swissair está operando desde agosto com o moderno jato MD-11, o sucessor do DC-10 produzido pela McDonnell Douglas, nas rotas da América do Sul. As cabines do avião estão equipadas com 18 assentos na First Class, 72 na Business e 146 na Economy

Class, proporcionando maior conforto aos passageiros. A nova aeronave dispõe de motores mais potentes, menos ruidosos, com maior capacidade e economia de combustível e menor ação poluidora, e informações mais precisas na cabine de comando.

TAM INVESTE US\$ 2,8 MILHÕES EM HANGAR

A TAM - Táxi Aéreo Marília - inaugurou em setembro o maior centro de manutenção de jatos da América Latina. O objetivo da empresa é oferecer à aviação executiva nacional o que há de mais avançado, econômico e confortável em matéria de tecnologia do mundo. O novo hangar e também o maior centro de serviços autorizados Cessna do mundo, fora dos Estados Unidos. Instalado no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, o hangar tem área total de 7 mil metros quadrados, e atenderá, além de jatos executivos, helicópteros fabricados pela Helibrás e aeronaves turboélice. Para a reforma do gigantesco hangar, a TAM investiu US\$ 2,8

milhões ao longo de um ano. Não há prazo estabelecido para o retorno do investimento, mas a empresa, representante exclusiva das aeronaves norte-americanas Cessna/Citation para o Brasil desde 1983, aposta na expansão das vendas a partir do reaquecimento da economia e da inauguração do hangar. Uma das principais vantagens do hangar V será a redução do tempo de parada das aeronaves e dos custos de determinados serviços, que atualmente são realizados apenas nos EUA. Com o novo hangar, a TAM terá capacidade para atender até 20 aeronaves e cinco helicópteros simultaneamente, fato inédito no Brasil.

AMX 81 POSTO FAZ VOO INAUGURAL

A primeira versão biposto do caça-tático AMX fabricada pela Embraer fez seu vôo inaugural no dia 14 de agosto, comandada pelo piloto Luiz Alberto Madureira da Silva (assento da frente) e pelo piloto-chefe Gilberto Pedrosa Schittini (assento traseiro). O vôo durou 1 hora e 5 minutos. Durante o vôo, foram avaliados todos os sistemas da aeronave e verificadas as qualidades da nova versão do caça-tático da FAB, que está sendo desenvolvido em conjunto pela Embraer e as indústrias italianas Alenia e Aermacchi. Nesse vôo, o AMX atingiu a velocidade de 870 km/h e uma altitude de 6.100 metros. Gilberto Schittini informou que no vôo ocupou o assento traseiro para fazer uma avaliação das condições de pilotagem daquele posto, que

considerou excelentes, principalmente quanto à visibilidade proporcionada pela posição em tandem e mais elevada do que no primeiro assento. O piloto-chefe da Embraer ressaltou também que todas as características de manobrabilidade da aeronave foram mantidas pela versão biposto, inclusive nas cinco manobras toque-arremetida (o avião aterrissa e decola imediatamente, sem parar na pista). Concebida para atender um requisito conjunto das forças aéreas do Brasil e da Itália, a versão biposto do AMX operará lado-a-lado com a versão monoposto do mesmo avião, e será utilizada tanto para treinamento dos pilotos que voarão o monoposto como para emprego operacional.

MUSEU AEROESPACIAL REVIVE VÔO DO 14-BIS

Na presença de um público estimado em 80 mil pessoas, o Museu Aeroespacial voltou ao ano de 1906 e reviveu, no dia 21 de julho, a emoção do voo da aeronave 14-Bis.

O objetivo do evento, realizado pelo Ministério da Aeronáutica e o Museu Aeroespacial, foi resgatar a memória de Santos-Dumont e comemorar o aniversário do Pai da Aviação. O grande público se encantou com o espetáculo aéreo, numa tarde de céu azul dosada de forte emoção.

O show aéreo teve início com a apresentação de pilotos civis e militares, que entreteram o público com ousadas manobras, entre elas loopings, tonneaux e rasantes. Em seguida, o major Eduardo José Pastoreiro de Miranda pilotou o AMX, demonstrando toda sua perícia nas passagens baixas e fazendo a multidão tapar os ouvidos diante do ronco que

partia das turbinas da aeronave.

O evento ofereceu ainda a presença de pára-quedistas, com exposição estática do avião C-130, e a exibição da Esquadilha da Fumaça, que, com seus aviões Tucanos, levou a platéia ao delírio, despedindo-se com um enorme coração desenhado no céu.

O ponto culminante ficou com a "estrela" principal da festa: o 14-Bis, que tinha em seus comandos o idealizador da réplica, major Danilo Flores Fuchs, vestido como Santos-Dumont. A aeronave taxiou na pista por 5 minutos e decolou às 17h25, voando por aproximadamente 50 segundos, percorrendo 800 metros a uma altura de 3 metros.

O ministro da Aeronáutica, tenente-brigadeiro Sócrates da Costa Monteiro, prestigiou a festa com sua presença e elogiou a festividade, mostrando-se bastante satisfeito com o espetáculo.



MAIS ILUMINAÇÃO FÁBRICA DA BOEING

Fuselagens de jatos 737 e 757 brilham agora sob a nova iluminação recém instalada na fábrica do Boeing Commercial Airplane Group, em Renton, Washington.

O novo sistema de iluminação, que utiliza lâmpadas com avançada tecnologia, aumenta significativamente o nível de luminosidade, enquanto reduz o consumo de energia em mais de 50%, se comparada com o sistema anterior de luzes fluorescentes. Com isso, a Boeing economizará cerca de

2,3 milhões de kilowatts/hora anualmente em suas diversas instalações, o que é equivalente ao consumo médio de 180 residências durante um ano.

Esse esforço está inserido em um programa da Boeing para economizar energia nas fábricas e escritórios. Outras medidas também serão introduzidas, como as que envolvem a implementação de controles computadorizados de consumo e a substituição de máquinas antigas.

AMERICAN AIRLINES É LINHA OFICIAL DA COPA

American Airlines foi escolhida como a transportadora oficial da Copa Mundial de Futebol de 1994. Na opinião do diretor da empresa no Brasil, Eri Rodrigues, o apoio da American na realização da Copa 94 nos Estados Unidos é decisivo, já que a companhia está empenhada em popularizar ainda mais o futebol entre os norte-americanos.

Entre outras medidas, a American Airlines pretende realizar iniciativas como: publicidade no mundo todo, iniciada com página inteira nos

principais jornais dos países servidos pela empresa; afixar logotipo American-Copa do Mundo em seus aviões; criar uma Equipe Mundial de Futebol, com os mais famosos craques internacionais, como Pelé; e patrocinar os principais torneios de futebol dos Estados Unidos, como a American Airlines Dallas Cup (torneio internacional de futebol para jovens). Para Eri, a realização da Copa 94 nos EUA proporcionará melhor integração do país da comunidade global do futebol.

CANADAIR É LÍDER EM NEGOCIAÇÕES

A empresa canadense Canadair, pertencente ao grupo empresarial Bombardier Inc., também do Canadá, está ultimando negociações com a Líder Táxi Aéreo S/A para a concessão à empresa brasileira dos direitos de distribuição, no Brasil, da aeronave anfíbia CL-215.

Essa aeronave, cuja versão turboélice CL-145 acaba de ser homologada no Canadá, tem sido a mais utilizada em todo o mundo, com enorme sucesso, no combate e prevenção de incêndios florestais.

A Líder pretende elaborar um cuidadoso planejamento da comercialização desse avião no

país, por entender que, fazendo parte de um apropriado sistema de alarme, prevenção de combate a incêndios, o CL-415 poderá ser extremamente útil, quer na preservação dos recursos naturais, quer no apoio aos órgãos de defesa civil estaduais.

Nas ocasiões fora das épocas em que normalmente ocorrem os incêndios, a aeronave pode ter outras aplicações, sem prejuízo de sua imediata disponibilidade para a missão de combate ao fogo, tais como a pulverização de produtos químicos 11a lavoura, o transporte civil ou o patrulhamento marítimo.

ATENDIMENTO NOTA 10

Quem trabalha, transita, perambula pelo Aeroporto Santos-Dumont conhece Antônio Marins Ramos, gerente do Banco Itaú (agência aeroporto). Mais do que uma agência bancária, o Itaú do aeroporto é parte integrante do organismo vivo que é um terminal aeroviário. Atendimento cortez, atencioso, educado qualificam o Itaú do Santos-

Dumont. Confortável, pois no interior do terminal; prático pelo atendimento além do horário normal, ainda conta com gerência educada e paciente em atender e "ouvir" os problemas dos homens do espaço. Parabéns ao Itaú pelos serviços prestados e por sua gerência no Aeroporto, bem como seus funcionárias.



PRIMEIRO ULTRA-LEVE AVANÇADO
BRASILEIRO

O primeiro ultra-leve avançado (totalmente acrobático) da marca RANS S-9 (kit americano importado) já recebeu a matrícula e passou a operar com base no Clube de Aeronáutica (sede de Jacarepaguá). A pequena aeronave, que tem 180 quilos e 8 metros de envergadura, é um monoplano de asa média, estrutura em tubos de aço, asas em alumínio e é todo

entelado. Usa motor Rotax 503 de dupla-carburização e dupla-ignição, com 52 hp/2 tempos. Totalmente acrobático (+6G/-3G), o Rans S-9 pode ser visto nos céus da Barra da Lijuca, no Rio, nos fins de semana, deslocando-se a 100 mph, com uma autonomia de 3 horas e utilizando um aeródromo de 220 metros de pista de grama, que é o da Divisão de Ultraleves do Clube de Aeronáutica.



MAIS 13 BOEING 757 PARA A CHINA

A The Civil Aviation Administration of China (CAAC) exerceu opção para mais 13 Boeings 757-200 avaliados em US\$ 800 milhões. A companhia chinesa já recebeu 18 jatos Boeing, este ano. A CAAC opera com o Boeing 757 em suas rotas domésticas e regionais que apresentam intenso tráfego.

Em 29 de março, um 757 demonstrou suas notáveis capacidade e performance ao realizar pouso e decolagem com apenas uma turbina, em um voo-teste no aeroporto de Gongga, em Lhasa, no Tibete, localizado a 3.542m de altitude, 9 segundo mais alto do mundo. E de 142 jatos, avaliados em US\$11,78 bilhões, o número de encomendas recebidas pela Boeing em 1991.

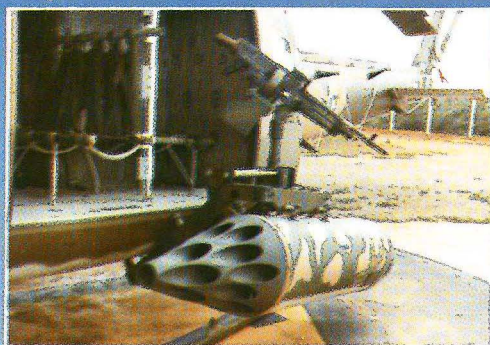
CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLYAÉREO

A equipe do Aeroclube do Rio Grande do Sul disputará, de 17 a 23 de novembro, o 7o. Campeonato Mundial de Rally Aéreo, que acontecerá na cidade de Stellenbosch, Cidade do Cabo, num total de 1.200 quilômetros de percurso, com muitas dificuldades. A organização da prova estará a cargo da SAPFA - South African Power Flying Association, com a supervisão da FAI (Federação Aeronáutica Internacional). O campeonato terá a participação de 65 pilotos, representando os seguintes países: Argentina, Austrália, Brasil, Chile, Dinamarca, Hungria, Itália, Nova Zelândia, Noruega, Po-

lônia, África do Sul, Suécia, Suíça e Reino Unido. Os favoritos são os representantes da Polônia, Tchecoslováquia e Suécia. Cabe salientar que será a primeira vez que o Brasil participará de uma prova deste tipo fora da América. A dupla gaúcha Flávio Lora e Renato Pastore estará com uma aeronave Cessna 182, que está sendo preparada no próprio local da prova, para todas as dificuldades da competição. A principal finalidade é chegar ao final dos 800 quilômetros, utilizando todos os recursos de navegação e da aeronave, e tentar o melhor resultado possível dentro da classificação final.



PARABÉNS FORÇA AÉREA



Sua história de 50 anos
enche de orgulho os brasileiros.
A Avibras que, com seus produtos
de tecnologia de ponta, tem
colaborado em suas missões,
quer estar sempre ao seu lado.



AVIBRAS AEROESPACIAL S.A.





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 DEPAC (Departamento de Aviação Civil) e da F.A.A. (Federal Aviation Administration).

CELMA

Rua Alice Hervê, 356 - Petrópolis - Rio de Janeiro
leis.: (0242) 42-5562 / 43-4962 - Fax: (0242) 42-3684
Telex: 212-1271 / 213-4822