

Revista

AERONÁUTICA

Nº 184 — 1992





É Assim Que Você Vai Se Sentir No 777.

Quando o Boeing 777 decolar, os passageiros vão ser as primeiras testemunhas de um revolucionário avanço na exploração do espaço. O espaço interno do 777 ganhou mais altura. O 777 tem uma fuselagem circular, o que permitiu o rebaixamento do piso da cabine sem reduzir o número de containers e paletes transportados no compartimento inferior de carga. O teto da cabine ficou mais alto e os compartimentos laterais para bagagem de mão, de fácil acesso, foram posicionados de modo a aumentar o espaço livre acima das poltronas. E os compartimentos centrais foram integrados à nova arquitetura da cabine permitindo que passageiros com até 1.93m de altura possam se levantar com facilidade. No Boeing 777, a revolucionária utilização do espaço resultou em muito mais conforto para os passageiros.



BOEING

página UM

Os tempos são outros, um pouco complicado e talvez não estivéssemos preparados para as grandes mudanças que estão ocorrendo no momento, nesta aldeia dita global.

O grande conflito leste-oeste de repente, e não mais que de repente, acabou. E o que é pior, sem quê nem porquê, deixando órfãos os oráculos diários do holocausto nuclear. O precário equilíbrio de confronto, a deterrência, simplesmente não mais existe, acabou e todos ficamos perplexos sem entender o que estava ou o que está acontecendo.

Os conjuntos de repúblicas socialistas do leste, grupados numa união esfacelou-se e em desabalada carreira vão sôfregas em busca de hamburger e Coca-Cola do paraíso capitalista e aqui e ali tropeçam em fenômenos desconhecidos da economia de mercado. No oeste um grupo de países capitalistas resolvem se agrupar numa comunidade econômica que nada mais é do que socializar a produção de bens e serviços. Para uma cabeça conservadora são muitas mudanças para pouco tempo.

Como se não bastasse, instala-se, praticamente no mundo todo, Brasil incluindo, uma recessão braba que tem atingido todos os ramos da atividade humana.

A Revista Aeronáutica não poderia escapar da borrasca que não dá sinais de amainar. Assim um novo rumo foi determinado, visando reduzir custos e aumentar a receita adequando a Revista aos novos tempos. O projeto administrativo passa pelo aumento de tiragem, objetivando atingir um maior público, o editorial pelas matérias mais leves, e o quando possível, afins com avaliação se adequando a um veículo que busca ampliar sua clientela de anunciantes.

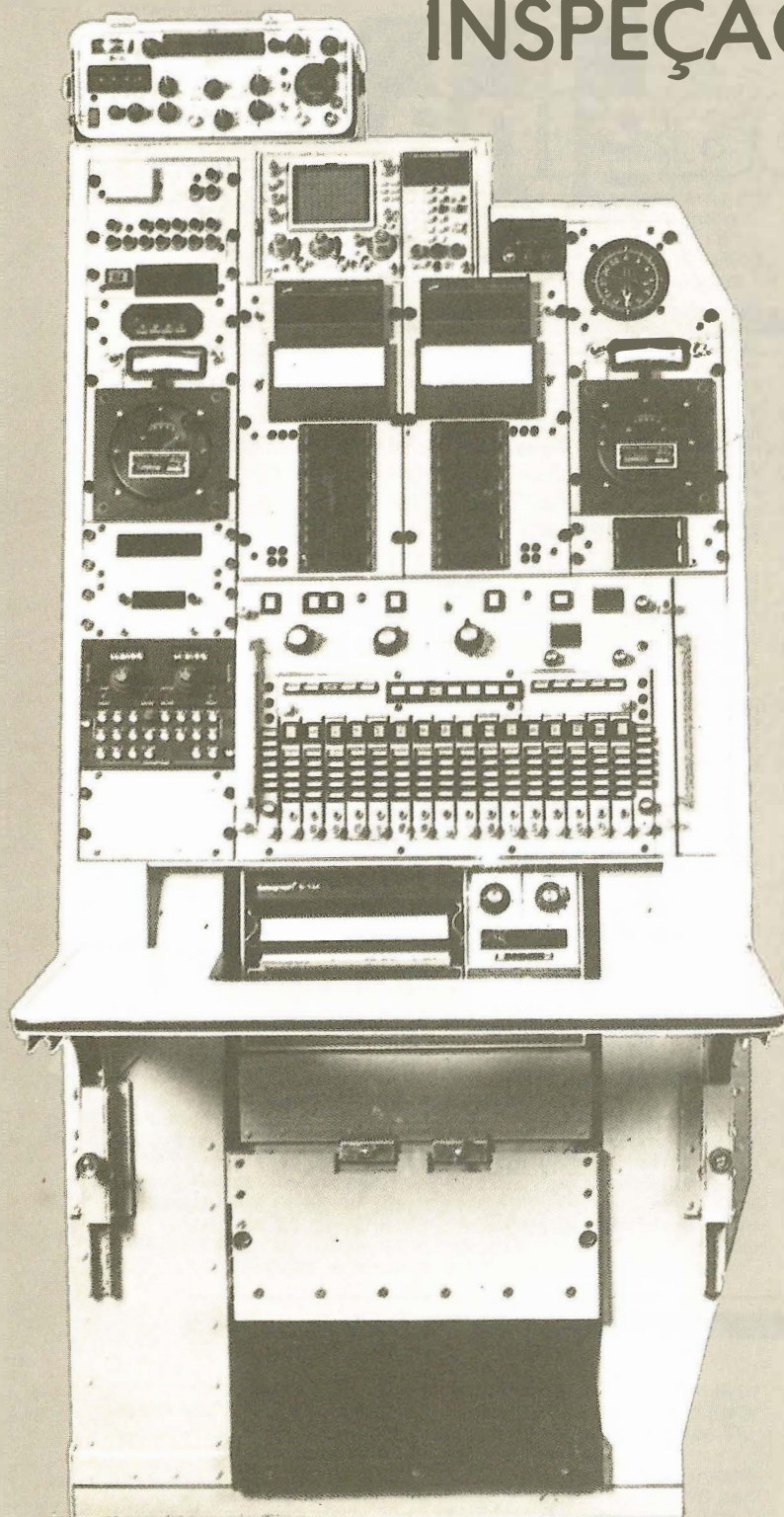
Uma longa etapa foi cumprida. A Revista Aeronáutica de uma ou de outra, iniciou o resgate da história da aviação brasileira e daqueles que ajudaram a escrevê-la, urge agora novos caminhos.

Como diz o poeta popular:
"SONHAR NÃO CUSTA NADA,
OU QUASE NADA".

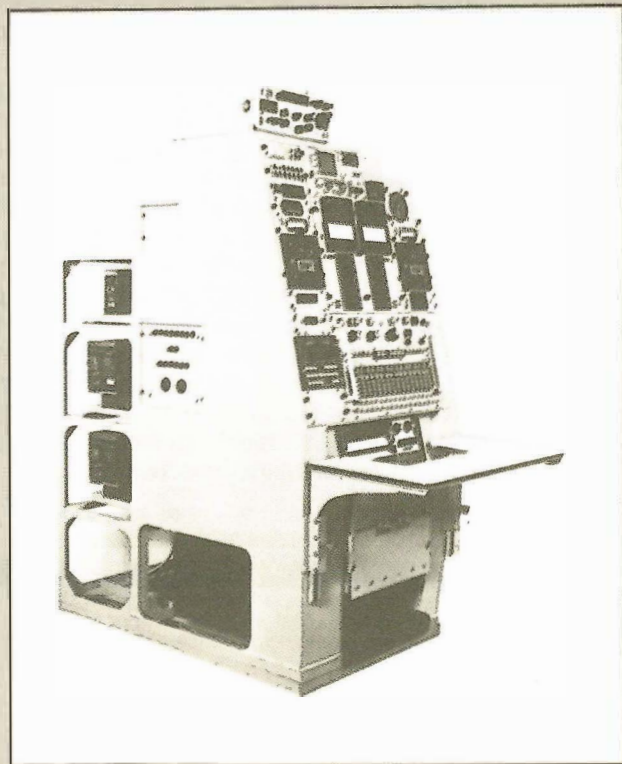
A Redação.

CIV

CONSOLE DE INSPEÇÃO EM VÔO



*FLIGHT
INSPECTION
AIRCRAFT
CONSOLE*



INFRANAV

SUMÁRIO

COLONAS

- 5 REFLEXÕES
Mauro Fernandes Naumann
- 6 FATOS PITORESCOS
P. Mendonça
- 10 MÚSICA
Gilvan Galeno
- 12 COMIDA
Giuseppe Manfredini
- 17 ECOLOGIA
Stela Marney

REPORTAGENS

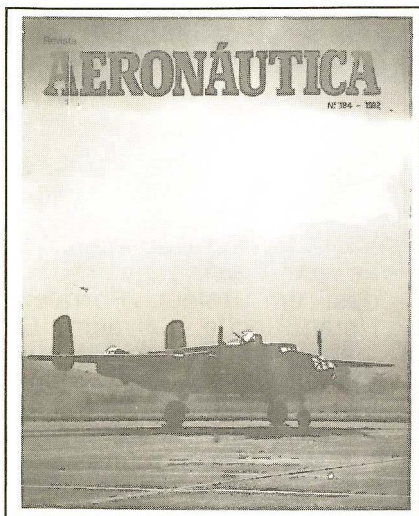
- 30 ACROBACIA AÉREA
Magalhães Motta
- 38 MUSEU AEROESPACIAL: Uma nova fase
- 42 MODELISMO NÃO TEM CLASSE SOCIAL
Ariel Shneider

ESPECIAL

- 26 C-47 2068: O DIÁRIO DE UM DRAMA
Everaldo Breves
- 34 COMIDA DE BORDO
A Redação

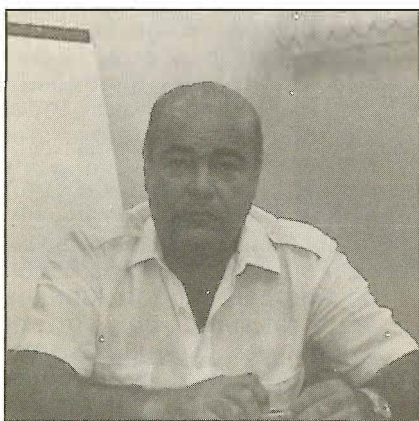
SEÇÕES

- 1 PÁGINA UM
- 4 CARTAS DOS LEITORES
- 14 ACONTECE
- 19 ENTREVISTA
- 46 FATOS E GENTE



Capa: B-25

Foto: MUSAL



Comandante Rolim



Catering-Rio

Diretor do Departamento Técnico-Cultural
Gilberto Pacheco Filho

Diretor da Revista
Gilberto Pacheco Filho

Representante Comercial
Green Point do Brasil

Editoração Eletrônica
Parque de Material de Eletrônica - PAME

Redação

Editor
Gilberto Pacheco Filho

Redator
Bengo Kazavubu

Arte e Diagramação
Joelma de Souza Barbosa

Fotocomposição
25 BAD Cléber José Pereira
CB AAL Ary dos Santos Júnior

Colaboradores
Mauro Fernandes Naumann, P. Mendonça, Gilvan Galeno, Giuseppe Manfredini, Stela Marney B. Gambogi, Everaldo Breves, J. Eduardo M. Motta e Ariel Schneider.

Ilustração
Max Santos Barbosa

Fotografia
Francisco Pereira

Chefe de Secretaria
Ana Paula Barreto Ramos

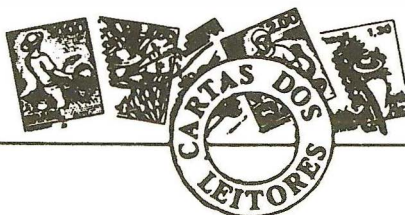
Distribuição
Édson Octaviano de Souza

Assistente
Marcos Irezer Vianna Barreto

Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral da Revista Aeronáutica Editora, com sede à Praça Marechal Âncora, 15, CEP 20021, tel: 210-3212 (r. 164 e 165), Rio de Janeiro, RJ. Número avulso na Redação: Cr\$ 1.000,00. Via postal: Cr\$ 500,00. Para o exterior: US\$ 8,00. Assinatura Brasil: Cr\$ 6.000,00; Exterior: US\$ 40,00. Impressão: Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica - PAME. Fotolito: Mac Color. 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: Maj Brig do Ar RR Octávio Monteiro de Araújo; 1º Vice Presidente: Maj Brig do Ar José Elisland Bayo de Barros; 2º Vice-Presidente: Brig Eng Roberto Della Viazza; Diretor da Chissae: Cel Av Luiz Carlos de Britto; Diretor Administrativo: Cel Av RR Pedro Celestino Angelo de Oliveira; Diretor Social: Ten Cel Int RR José Pinto Cabral; Diretor de Relações Públicas: Cel Av RR Nilson de Queiroz Gardel; Diretor Técnico-Cultural: Cel Av RR Gilberto Pacheco Filho; Diretor de Finanças Cel Int RR Arlindo Cooper Gibson; Diretor de Secretaria: Maj Av RR Ivan de Lanteuil; Diretor da Coopcar: Cel Int Martin Fernandes Martins; Diretor Beneficente: Cel Av RR Nilsan de Queiroz Gardel; Diretor de Patrimônio: Cel Av RR Pedro Celestino Angelo de Oliveira; Diretor do Desportivo: Cel Av RR Édson Carvalho Alves.



“Há muitos anos estou ligado às atividades do Museu Aeroespacial na pessoa do Sr. Thiago Goes, desde quando ele foi a Belo Horizonte buscar o que restava do Foch Wulf. Naquela época, era piloto da Ruralminas, órgão ligado ao Ministério da Agricultura de onde pertencia o avião. Pude dar alguma ajuda ao Sr. Thiago e daí ficamos amigos, visto que na época eu estava construindo uma aeronave em Belo Horizonte e ele me ajudou. Como a vida dá muitas voltas, estou aqui na Cidade de Lavras (MG), coordenando um Curso Teórico de Aviação Civil, na Fundação de Apoio ao Ensino, Pesquisa e Extensão - FAEPE.

Esta Entidade tem uma estrutura de ensino de primeiro nível e já está considerada pelo Instituto de Aviação Civil - IAC como Unidade de Ensino Profissional. É um trabalho sério, bem estruturado e vem atender a carência de ensino teórico da aviação civil no Território Nacional. Por essas razões, solicito sua especial atenção em divulgar, através de um artigo, esse curso na Revista Aeronáutica da qual sou leitor há anos e sei do seu potencial.”

(Vitório Pereira Resende - Coordenador
Curso Aviação Civil - Lavras - MG)

“Com referência ao artigo “Turma de Aspirantes de 1943” do Brigadeiro da Reserva Everaldo Breves, publicado na Revista Aeronáutica n.º 183 de 1991, venho, por meio desta, tecer considerações complementares sobre os 3 primeiros anos de atuação dessa turma de Asp. Av. de 1943. Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em agosto de 1942, os 92 aspirantes declarados em 21 de agosto de 1943, devido a essa grave conjuntura, tiveram a seguinte classificação: 30 foram selecionados para permanecerem na Escola

de Aeronáutica dos Afonsos como Instrutores de Voo. Os outros 62 foram convocados pelo então Coronel Ajalmar Mascarenhas para escolher vagas nas chamadas unidades volantes dos Corpos de Base Aérea, recém-ativados ao longo do extenso litoral brasileiro, de Belém a Porto Alegre, em conjunto com diversas Bases Aéreas Norte-Americanas, construídas no Brasil em tempo recorde, no esforço de guerra Brasil-Estados Unidos. Desta forma os 62 aspirantes de 43 foram se apresentando de acordo com vagas escolhidas, em Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Galvão, São Paulo, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. Em consequência houve um engajamento simultâneo da turma-43 nos seguintes eventos aeronáuticos militares: 1.º) Sortidas de Patrulhas, varreduras e coberturas aeronaves ao longo de todo litoral brasileiro, por força da campanha anti-submarino na denominada Batalha do Atlântico-Sul. 2.º) Participação em todas as rotas do Correio Aéreo Nacional, o já lendário CAN, na época operando com aviões Bechcraft mono e bi-motor. 3.º) Atividades intensas de instrução de voo na Escola de Aeronáutica dos Afonsos. 4.º) Translado em voo de aviões dos EUA para o Brasil em benefício do esforço de guerra. 5.º) Notável participação no ativado 1.º Grupo de Aviação de Caça, para combater nos céus da Itália em 1944 e até o fim da conflagração na Europa, em 1945. Onde os nomes dos já 2.º Tenentes promovidos em meados de 44: Paulo Costa, Keller, Gulart Pereira, Lima Mendes, Lara Russulieres, Jony Cordeiro, Coelho Magalhães e Ritmeister, pertencem ao Acervo Histórico Operacional do 1.º Grupo de Caça, na velha Itália 6.º) Participação em estágios de instrução de guerra com os militares norte-»

americanos no Panamá, nos EUA, no nordeste e no sul do Brasil. Essas e atividades simultâneas desencadeadas em 42, 43, 44 e 45 pela novíssima FAB, muito elevaram o conceito da Aeronáutica em todo Brasil. Sem dúvida, essa grande performance, se deve ao comando genial de homens como: o Presidente Getúlio Vargas, o 1.º Ministro da Aeronáutica, Dr. Salgado Filho, o Brigadeiro Eduardo Gomes acumulando o Comando da Força Aérea no nordeste e o Comando Geral do CAN, através da Diretoria de Rotas Aéreas no Rio de Janeiro, o Coronel Henrique Dyot Fontenelle e seu imediato Major Dario Cavalcante Azambuja, no Campo dos Afonsos e o então Tenente-Coronel Aviador Nero Moura em seu brilhante Comando no 1.º Grupo de Caça na Itália. Durante os 3 anos de guerra, a turma de aspirantes de 1943, engajada nas 6 atividades acima descritas, sofreu baixas-fatais em todas elas. O que justifica plenamente a classificação de "Histórica", emitida pelo Brigadeiro Breves em seu excelente artigo."

(Walter Feliu Tavares - Rio de Janeiro - RJ)

"Caros amigos da "Revista Aeronáutica", meu nome é Gilmar Soares de Lima, tenho 22 anos, faço o curso prático de Piloto Privado. Estou escrevendo para saber se é possível fazer sua assinatura em vossa Revista, pois depois que li um exemplar fiquei muito satisfeito com as reportagens. Gostaria de saber o preço da assinatura e também conhecer outras publicações desta editora. Estou aguardando sua resposta e desde já agradeço pela atenção."

(Gilmar Soares de Lima - Rio de Janeiro - RJ)

"Parabéns. Esta revista continua íntegra através dos tempos; continua o registro real da memória aeronáutica brasileira; valioso ponto de apoio à pesquisas histórico-culturais. Gostaria de deixar a sugestão de que fosse publicado num só volume, todos os fatos pitorescos citados por nossos aviadores militares no decorrer dos números. Sem mais pela atenção, aceitem meus sinceros agradecimentos."

(Moysés Gomes da Silva - Recife - PE)

REFLEXÕES

COMPROMISSO DOS HOMENS DA FORÇA AÉREA

por Mauro Fernandes Naumann (Cap Av)

Conceito é a expressão formal de uma idéia - definição e caracterização. Há algum tempo, a sociedade vem sofrendo uma série de transformações. Tais transformações decorrem da formulação de novos conceitos. Muitos desses conceitos são responsáveis por um verdadeiro processo de inversão de valores, principalmente no que diz respeito à lealdade.

Quando falamos em lealdade, automaticamente, estaremos falando de honestidade, franqueza e sinceridade de propósitos.

Hoje, o que encontramos em muitos grupos sociais são inúmeros homens descrentes, acomodados, sem brio e sem objetivos, voltados apenas para as questões materiais. E sob este clima que a lealdade é interpretada como bajulação, que a honestidade passa por tolice, que o trabalho é apenas uma maneira de aparecer e ser franco é coisa de maluco.

Nós, da Força Aérea, fazemos parte de um grupo social que, eventualmente, também conta com homens assim em suas fileiras. São homens deste tipo que invertem a verdade em meias-verdades ou inverdades, impedindo que informações corretas, nascidas no seio da tropa, cheguem aos escalões superiores, comprometendo seriamente a instituição a que pertencemos.

Cada um de nós, homens de azul, deveria manter durante toda a sua vida profissional o mesmo entusiasmo do primeiro dia na Força Aérea. A partir do momento em que o militar da

Aeronáutica desacreditar de seus objetivos originais, deverá ter a hombridade e a decência de abandonar as fileiras da Força Aérea para não contaminar os mais jovens com seu derrotismo, tão nocivo ao nosso ideal.

As críticas jamais podem deixar de existir, elas fazem parte do assessoramento leal e franco.

A verdade dói, mas a mentira e a omissão corroem.

Os homens da Força Aérea não devem se conformar com a frase "mas isto sempre foi assim".

É difícil, por vezes, ser criativo e original, mas não é impossível. É preciso ter a coragem de ousar.

Na informalidade das conversas, chegamos mesmo a ter um consenso sobre as possíveis soluções mas, para concretizá-las, é preciso, pelo menos, tentar.

Vou dar um exemplo bem simples: todos concordam na economia de energia, porém, quantos apagam as luzes ou desligam o ar condicionado, ao saírem de suas salas? É claro, que sempre haverá uma desculpa para explicar o erro. Atrás de toda desculpa, quase sempre existe a frase: "mas por que eu?".

Lembro que todos os anos muitos jovens ingressam na Força, cabe a cada um de nós contribuir com estímulo e exemplo, porém, sem jamais deixar de mostrar a realidade. Afinal, construir uma Força Aérea melhor é um grande desafio para nós da nova geração; e todos somos responsáveis! □

O doutor Salvador chegara àqueles então confins de Minas Gerais, junto aos cafezais que substituíram as matas do sul. Formara-se na Faculdade de Medicina da Praia Vermelha, no Rio de Janeiro. Tomou o Expresso Misto na Estação Central do Brasil e após seis horas de viagem, baldeação em Cruzeiro, pela bitola estreita da Rede Mineira de Viação, transpôs a Mantiqueira até três Corações. Seu guardapó que um dia fora branco, protegia suas roupas das inúmeras chispas vomitadas pelas entranhas da número 5, - locomotiva fabricada em Buffalo, N.Y., conforme dizia a reluzente placa em cobre - e identificava para o charreteiro o jovem doutor que deveria ser conduzido a Monseñhor Paulo, na época conhecida como Motuca.

O jovem médico trabalhava muito e ganhava pouco. Pagamentos em galinhas que já não botavam, servindo apenas para canja. Leitões pela época de Natal. Às vezes, de um sitiante mais abastado, uma ou duas sacas de café em coco. Mas dinheiro mesmo, nada. A solução foi, na época de Juscelino governador, acomodar-se como médico no posto de saúde e receber minguados cruzeiros, quando a Fazenda distribuía.

Os anos passaram e, tardiamente, se deu conta que permanecia solteiro. Para a sociedade local estava classificado como solteirão. As jovens, quase todas, chegaram ao mundo por suas mãos. As de mais idade, ferrenhas militantes da Pia União das Filhas de Maria, tudo isto impedia uma aproximação e modificaria as coisas.

Eis que surge Magnólia, vinda de Lavras em companhia de sua irmã caçula Margarida, esta recém formada em geografia e professora contratada para o Colégio Imaculada Conceição. Alugam uma pequena casa, que passa a ser o ponto de encontro das professoras para os jogos de buraco. Magnólia, muito prendada, dedica-se a tricôs, crochês, frivoletes, rendas turcas, nhando-

UM CONTO MINEIRO

por P. A. Mendonça



tis, ponto cruz. Margarida, que estudara em Belo Horizonte, demonstra hábitos avançados para a localidade: roupas, fumar, jogar cartas. Seu jeito malicioso, são motivos de comentários e cochichos.

A presença das duas faz avivar no Dr. Salvador a amortecida chama do amor. Vivia há tanto tempo sem outros contatos que adquirira a mineiridade na forma de pensar, e após um balanço de prós e contras, investiu em Magnólia, no que foi correspondido. Os dois já estavam prontos demais, após breve noivado, ao concorrido casamento.

Por parte do Dr. Salvador, uma representação menor. Originário de Campos e com os pais falecidos, vieram seus tios Dr. Álvaro e D. Iracema, este o grande inspirador da carreira, renomado médico e político do PSD, elegeu-se Prefeito de Campos nas eleições de 1955. De Santo Antônio de Pádua, os Perlingeiro; de Itaperuna, os Camargo; de Barra do Pirai, o Coronel Vitória, abastado fazendeiro cujas terras e fama ultrapassavam o Rio Preto

e alcançavam Santa Rita do Jacutinga.

Da parte de Magnólia Mendes Nogueira, além da família e amigos de Lavras, prestigiaram os Lamounier; de Candeias, os Ferreira e os Balbino; de Eloi Mendes, Tia Bilica de Perdões; do ramo de Araxá, os Oliveiras, os Montandom, os Borges, os Azevedos; de Bondespacho, os Félix Ferreira; de Varginha, a família Costa Pereira em peso; de Santa Rita do Sapucaí, o Dr. Hermes Moreira e D. Regina, esta aparentada de Magnólia por parte dos Nogueira, de Guaxupé; vieram ainda convidados de Três Pontas, Campo Belo, Formiga, Divinópolis, Carmo da Mata, Muzambinho, Catas Altas da Noruega, São Tomé das Letras, Guarda dos Ferreiros, São Gonçalo do Rio Abaixo, Dolores do Indaiá, e mais uma infinidade de Mineiros, até mesmo alguns da UDN que, por óbvias razões, não convém citar.

Casamento assemelha-se muito a um rodeio. Todos ajudam a segurar o touro a ser montado, mas depois de solto, montador e montaria que se arrumem. Assim foram as coisas para Salvador, Magnólia e Margarida, pois esta com eles ficou.

A construção da represa de Furnas permitiu às duas irmãs receberem uma razoável indenização por imprestáveis terras situadas em Campo do Meio, que lhes coubera na partilha e pela represa inundadas.

Em boa hora o ardor amoroso dos primeiros tempos assumiu, paulatinamente, as dimensões da bucólica cidade. Pela manhã, religiosamente ia para o pequeno sítio onde ruminavam poucas vacas sem raça mas que garantiam o sustento: algum queijo e uns oito bezerros por ano. Roça também pouca: cana e mandioca para manter o gado na seca, milho para a criação em geral e uns mil pés de café, que mais que lucro lhe permitiam participar das conversas com os fazendeiros da região, conseguir um empréstimo privilegiado, quase sempre transformado em

automóvel do ano e freqüentar, como membro da diretoria, as reuniões da Cooperativa Rural. Voltava do campo para o almoço e em seguida pontualmente para o centro de saúde; a perda das eleições em âmbito estadual lhe obrigavam a não cometer nenhum deslize. Esse pessoal da oposição era muito vingativo.

Magnólia cada vez mais se impressionava com o que ouvia durante as rodadas de buraco. Margarida tinha o poder aglutinador e reunia todas as conversas picantes, casos escabrosos, infidelidades permanentes ou passageiras. Agora, de suas idas a Belo Horizonte trazia e guardava a sete chaves a revista PlayBoy. Caso alguém do colégio tomasse conhecimento de tal revista, estaria despedida na certa.

Furtivamente, Magnólia se escandalizava com o que lia. Quanto mais se escandalizava mais lia, e aguçavam suas fantasias impossíveis de qualquer realização. Certo dia, entretida com um frivolete, não desceu para a rodada de buraco como todas as tardes. Ficou no quarto e ali mesmo recebeu o lanche que vinha, costumeiramente, do bar da esquina. Pela primeira vez notou a presença musculosa de Juventino, garção que as atendia. Demorou na refeição, sorveu

parcimoniosamente o refrigerante, afrouxou o cinto do "pegnoir", deixando visíveis os fartos seios, motivo e um orgulho ainda não revelado. Sentiu a resposta de Juventino. Seus olhos esbugalharam, uma vermelhidão subiu-lhe ao rosto.

Daí para a frente, costumeiramente, Magnólia já não descia para o jogo. Fazia demorados lanches no quarto e as demais parceiras, numa surda cumplicidade, nada estranhavam e nada comentavam.

Somente quem conhece as pequenas cidades sabe que os segredos vagam, e suspeitas surgiram no coração de Salvador. As suspeitas aguçaram-lhe os sentidos. Lembrou seus tempos de remador do Clube de Regatas do Flamengo, que lhe dera um porte invejável. Pensou em utilizar o velho 32 Colt Cavalinho, o que não era compatível com o juramento de Hipócrates, mas colocou-o na cintura.

Munido de um rebenque com trança de três tiras, cabo de Massaranduba, pela primeira vez deixou o Posto de Saúde Dr. Crispim Valadares, protegido do sol escaldante por um legítimo panamá; desconheceu correligionários que conversavam à sombra da grande figueira. Sua decidida presença fez correr um "frissom"

pela mesa de jogo. Margarida recebeu um safanão ao tentar impedir que subisse as escadas. De rebenque em punho, peitou a alta porta do quarto, abrindo, de uma só vez, suas metades e deparou com a cena que não queria ver.

Todos foram muito ágeis. Magnólia, que estava por cima, viu nos olhos esbugalhados de Juventino não prazer e gozo, mas horror. De um salto colocou-se à frente de Salvador e recebeu a primeira chicotada. Juventino agarrado a uma cueca branca - samba-canção - voou pela ampla janela seguido de dois petardos 32. A queda do segundo andar foi amenizada pelos galhos de uma goiabeira, mas seu corpo dolorido misturou-se com folhas de couve, pimentas vermelhas e malagueta. Só parou de correr ao alcançar Campanha. Daí alongou-se pela Zona da Mata, viveu uns tempos em Manhauçu e segundo contam, hoje é proprietário de um bar em Coronel Murta, no Vale do Jequititonha.

As pazes foram feitas aos poucos, porém diante de um rígido pacto: o jogo do buraco ficava suspenso. Magnólia não leria revistas indecentes e Salvador, quer vencesse a situação ou a maldita oposição, não mais abandonaria o serviço antes da hora. □

Cheque Estrela Itaú. Ou você tem, ou deveria ter.

Só quem tem o Cheque Estrela Itaú é cliente mais que especial. Cliente mais que preferencial. É Cliente Estrela Itaú. Por isso seu cheque tem garantia tão alta e atualizada. Basta apresentar seu Cartão Estrela que o Itaú garante o pagamento sem consulta nos estabelecimentos conveniados do país inteiro. E para valores mais elevados, uma simples consulta telefônica garante o Cheque Estrela Itaú. Dinheiro vivo para quem recebe e prestígio para quem usa, o Cheque Estrela Itaú é o mais bem-aceito, bem-vindo e bem-visto. É o cheque do Cliente Estrela Itaú. Ou você é Cliente Estrela Itaú, ou deveria ser.

O máximo que um cheque pode ser.

Disque Itaú: Serviço de Atendimento a Clientes.

São Paulo: (011) 37-4545 • Rio de Janeiro: (021) 276-2488

Outras localidades: (011) 800-8944 (ligação gratuita). De 2ª a 6ª, das 9 às 18 horas.

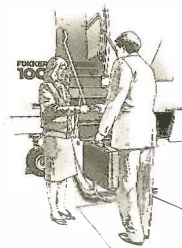


Declaração d Passageiro

No encerramento da primeira etapa de renovação da nossa frota, com a aquisição de mais um Fokker 100, com capacidade para 108 passageiros, achamos que chegou o momento de tornar público um compromisso que já vem fazendo parte da nossa filosofia de trabalho desde o princípio.

Nós achamos que uma viagem aérea não precisa nem deveria ser impessoal e fria. Impessoal a ponto de você se sentir simplesmente como um cartão de embarque. E fria a ponto de fazer um executivo se sentir como se não existisse.

1 Todo passageiro da TAM tem o direito de ir e vir. Cada vez mais e melhor.



Nós sabemos que seu tempo é pouco e caro. E que a comodidade é decisiva para você. E é por isso que a nossa preocupação com este item tão importante cresce a cada dia: ampliando nossa frota e oferecendo sempre cada vez mais opções de rotas e horários.

Para que você possa ir e vir cada vez mais e melhor.

2 Todo passageiro da TAM tem o direito de se sentir nas nuvens. Na terra ou no ar.

Para nós, uma viagem não é simplesmente um espaço de tempo entre uma decola-

gem e uma aterrissagem. A viagem pela TAM começa exatamente no momento em que você pensa em viajar. E quando você chega ao nosso balcão, já tem uma mostra em terra do tratamento que você tem no ar, com seu lugar marcado e ainda com opção de fumantes e não-fumantes.



3 Todo passageiro da TAM tem o direito de se sentir em casa, mesmo que esteja voando.

A bordo de um vôo da TAM, você vai se sentir realmente nas alturas. E desfrutar de um serviço de bordo que certamente vai fazer você afrouxar um pouco mais o cinto. Nós queremos que você sempre tenha uma refeição servida com cuidado e atenção.

TAM

Nós queremos voar cada vez mais alto. Por você.

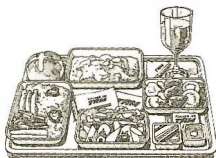
os Direitos do o da TAM.

Nós achamos que uma viagem de avião tem que ser mais humana do que isso. Nós ainda não somos uma das grandes. E é exatamente por isso que podemos assumir esse grande compromisso. O compromisso de fazer de cada viagem uma experiência tão agradável que você vai querer repetir. Porque nós queremos voar cada vez mais alto. Por você.



Comandante Rolim Adolfo Amaro

Além de jornais para cada um dos passageiros em nossos principais vôos. Tudo para que você saboreie o vôo do princípio ao fim.



4 Todo passageiro da TAM tem o direito de transformar sua viagem a negócios em lazer e sua viagem a lazer num grande negócio.

Existe diferença de classe na TAM. E a diferença é que você sempre viaja de primeira classe. Só isso já é um grande negócio. Ou, se quiser, um grande lazer. E para essa

viagem ficar melhor ainda, a TAM aceita todos os cartões de crédito. Em todas as nossas rotas.



5 Todo passageiro da TAM tem liberdade de escolha.

Nós sabemos que não somos a única empresa aérea com que você pode voar. Você tem outras escolhas. É um direito seu. Mas nós temos que fazer de tudo para que você nos escolha cada vez mais. Para ser sua companhia. Isso significa investir sempre em gente, equipamento e manutenção. Sig-

nifica abrir cada vez mais e maiores opções. E o mais importante de tudo: ouvir a sua opinião. Porque nós achamos que você tem o direito de voar mais alto.





APRENDENDO COM OS SOFÁS

por Gilvan Galeno

Costumam dizer os analistas econômicos que um dos maiores pecados que pode cometer um empresário é não estar atento às inovações tecnológicas passíveis de afetar o comportamento do consumidor.

Em passado não muito distante, uma fábrica de sofás-cama instalou-se na América do Sul, investindo pesado em seus produtos, todos revestidos em tecido.

Animados com a fatia cada vez maior do mercado que conseguiram abocanhar nos primeiros anos, resolveram os executivos da citada empresa partir para uma produção maciça, com vistas à estocagem em larga escala.

Pois bem, a indústria petroquímica já ensaiava sua alquimia e acabou por despejar um grupo de sintéticos no mercado, alterando as expectativas de utilização de tecidos em alguns campos tradicionais. Eram as imitações de couro que saíam dos laboratórios, com uma vantagem primordial anunciada na estratégia de marketing: "Se sujar, basta passar um pano úmido".

Foi "vapt-vupt", como diria o Prof. Raimundo, personagem vivido pelo Chico Anysio na televisão. Os consumidores se apaixonaram de forma mais fulminante do que o referido humorista pela ex-ministra Zélia - lamentavelmente, de não muito feliz memória (Ainda dói minha Poupança!). E não deu outra: O "sofá-caso" do Cabral, confeccionado com tecido de qualidade inadequada para as exigências do presente, virou coisa do passado; igualmente, transformou-se

em notícia pra vender jornal que nem gente grande - só que não apareceu nenhum Fernando, o Sabino, para explorar o filão na literatura. Em resumo curto e grosso: a empresa, que era brejeira, foi pro brejo.

A história tende a se repetir, agora no mundo fonográfico, e quem estiver atento já sabe que o long-play tem seus dias contados. Para se ter uma idéia de como a coisa está adiantada, analisando-se os 10 maiores mercados fonográficos do globo em 1990 - e o Brasil se inclui na relação - as fitas em cassetes dominaram em quantidades comercializadas com 57%, seguidos dos CDs com 30%, restando aos LPs a magra fatia de 13%.

No aspecto financeiro, os CDs - cujo lançamento oficial se deu em 1984 - levaram vantagem, porque seu preço unitário ao consumidor é, em média, mais que duas vezes o de uma fita cassete. Para um futuro não muito distante, existe no ar uma forte tendência a despencar o preço, em face da expansão da demanda - fenômeno esse reproduzido com as calculadoras de bolso, rádios a pilha etc.

Outros sintomas importantes: a W.S.Smith, uma das maiores redes de distribuição de produtos fonográficos da Europa, situada na Grã-Bretanha, simplesmente suspendeu a venda de LPs. Motivo: constatação do fraquíssimo desempenho de vendas desse item (menos de 8%) no ano passado, em confronto com CDs e cassetes, que empataram em quantidades comercializadas em suas lojas. Por sua vez, a Deutsche Grammophone e a EMI,

botando as barbas de molho, decidiram não mais produzir LPs de músicas clássicas, já que o ouvido dos aficionados, nessa faixa do mercado, exige uma qualidade não mais satisfeita pelo vinil.

Em nosso país, o mercado de CDs entrou num crescendo, mas não chega a representar a moda. Diríamos até, sem medo de errar, que os números do mercado brasileiro auxiliaram numa puxada para cima com o desempenho de venda dos LPs, em virtude da tal recessão.

Embora as estatísticas de 1991, aqui entre nós, ainda não estejam tabuladas, o que se acredita é que CDs e fitas cassetes estão em alta e continuarão nessa tendência até a suplantação total e irreversível das bolachas negras.

Mas os próprios produtores de CDs devem se acautelar, pois o seu reinado, nem bem começado, pode ser ameaçado nessa roda-viva de novidades eletrônicas, desde que permitiram a entrada do "japonês esperto, não?", na concorrência. O DCC (som digitalizado em fita cassete, da Philips) e o MCD (mini-compact disk, da Sony) em breve estarão revolucionando o mercado e deixando a gente embasbacado diante de tanta opção e tão pouco cifrão, aqui na terra dos tupiniquins.

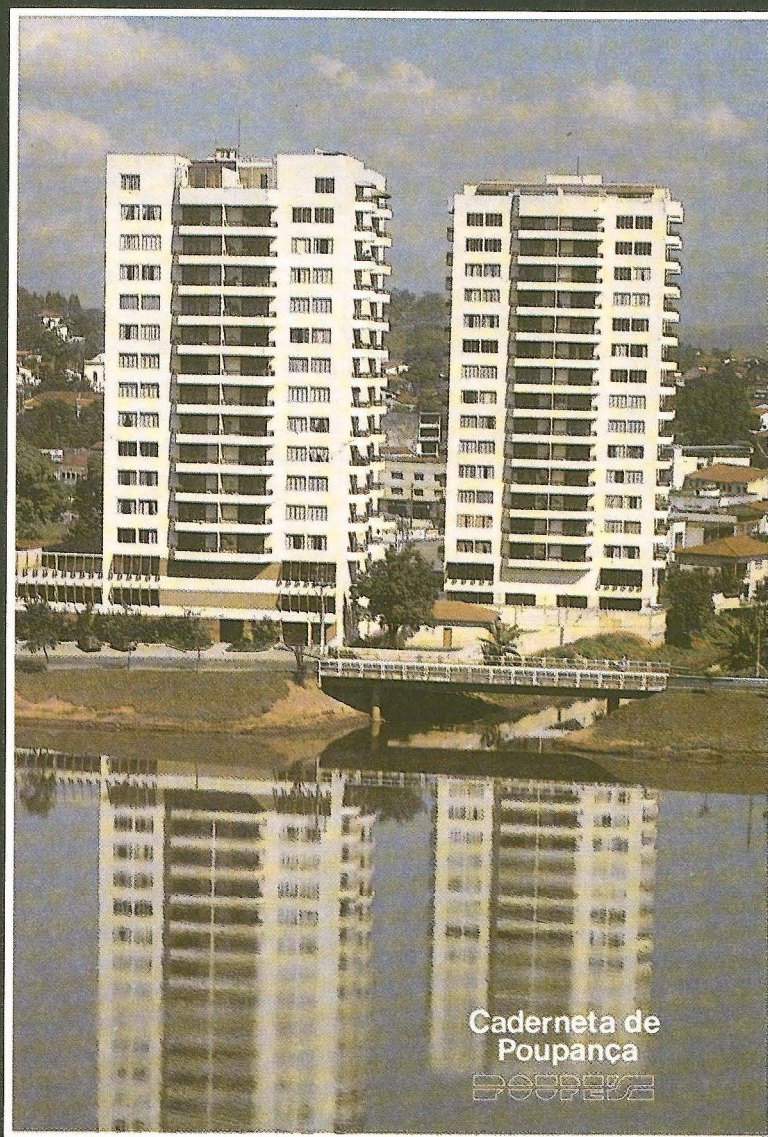
As duas novas engenhocas vão permitir que seja gravado o mais puro som pelo mais neófito dos amadores, sem necessidade de estúdios especiais e demais mistérios do gênero.

Como essas coisas vão demorar um pouquinho para chegar nas nossas vitrines, teremos um tempo para meditar e decidir quando jogaremos fora o equipamento que compramos no Natal passado.

"Tem nada não, sô, a gente péra o trem passar por aqui" - como diz a sabedoria mineira. "Tardar, tarda, mas um dia ele passa, uai!"

Enquanto isso, as gravadoras nacionais que se cuidem. Depois não digam que não lhes avisei que poderiam sentar ... no sofá. □

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.

Algum dia, ele se chamou sandwich e participou da alimentação fundamental da hora do recreio escolar. Era pão francês com ovo estrelado, com mortadela, ou com presunto, queijo, omelete. Assim como o Volkswagen virou Fusca, por uma imposição do consumidor brasileiro, ele também se abraçou e virou Sanduba. Curioso é que passou a frequentar os mais diversos estratos sociais e faixas etárias, com receitas e tipos cujos limites são a criatividade humana. Naturebas, vegetarianos, rocamboles, com pão de forma, enfim, a lista é infundável.

Hoje, há os que são servidos em chiques coquetéis e os de 3 andares, "rangados" num "fast food" sem nenhuma preocupação com requinte, acompanhado de "refri" ultragaseificado e, perdoe-nos, coadjuvado por um arroto da garotada geração "saúde de educação zero". Sinal dos tempos.

E por falar em tempo, vamos viajar nele e pesquisar um pouco da história do sanduba. Correndo para trás, vemos um personagem que viveu no século XVIII (1718 a 1792), na Inglaterra: John Montagu, o quarto Conde de Sandwich.

Comenta-se que este senhor passava as noites na gandaia, na mais inveterada jogatina e por isso não atinava com a hora de poder alimentar-se dentro dos conformes de então. Um dia, sem poder se ausentar do "pano verde", teria pedido a um serviçal que lhe trouxesse um pedaço de carne assada entre duas fatias de pão. A moda pegou.

Vamos ver algo mais a respeito da vida do nobre Sandwich. Montagu foi educado em Cambridge, teve seu lugar na Câmara dos Lordes e chegou a se tornar Primeiro Lorde do Almirantado, no período de 1771 a 1782. Diz a História que sua administração foi um período terrível, misto de

corrupção e incompetência. O fato é que "viciadão" pelo cartedado, não lhe sobrava tempo para outros afazeres.

Vamos agora de volta para o futuro e vejamos o que os especialistas de agora dizem sobre a invenção de Montagu. Nove regras são consideradas básicas para que o seu sanduba esteja nos "trinqes":

Regra N.º 1 - Salvo quando houver indicação em contrário na receita, ele deve ser preparado e servido imediatamente.

Regra N.º 2 - Use sempre fatias finas dos ingredientes tomados para recheio.

Regra N.º 3 - Se o recheio é demasiado úmido, utilize uma camada de manteiga ou maionese, uniformemente espalhada pela superfície do pão.

Regra N.º 4 - De um modo geral, os quentes devem ser comidos com garfo e faca.

Regra N.º 5 - Se estiver usando pão de crosta firme, retire o miolo.

Regra N.º 6 - Sandubas, de um modo geral, combinam com refrigerantes, refrescos, cerveja clara bem gelada, mas não combina jamais com água.

Regra N.º 7 - Os sanduíches de pescados, verduras e aves, podem ser acompanhados de vinho branco (frio) ou até de champagne.

Regra N.º 8 - Sanduíches de codeguim, de rosbife, zampone, de pancetta, podem ser servidos com vinho tinto (temperatura em torno dos 18°C).

Regra N.º 9 - O forno de microondas é o pior inimigo do pão.

E para encerrar, vamos deixar aqui uma receita que se encaixa bem em (quase) todos os gostos.

SANDUICHE SALADA DE PRESUNTO E AZEITONA

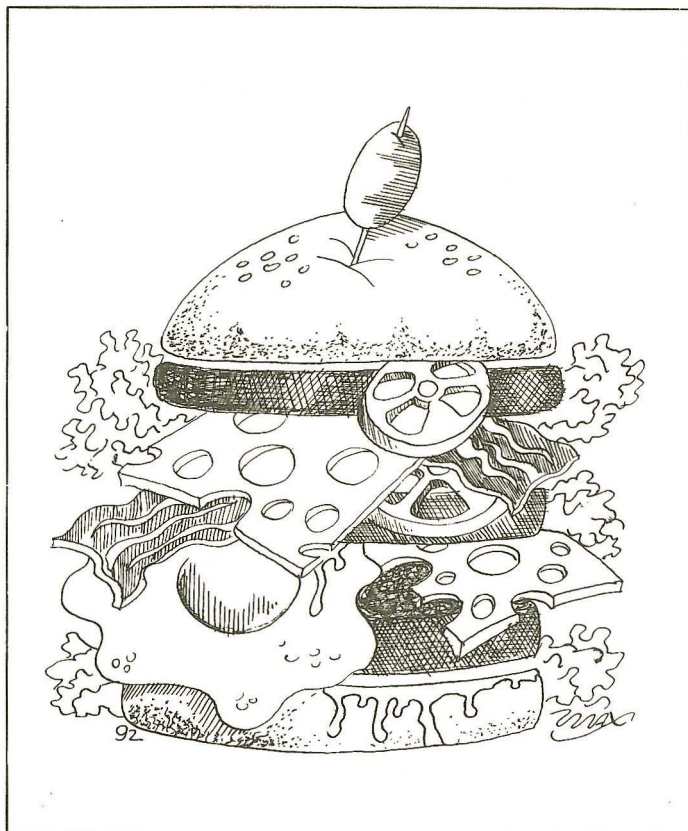
Ingredientes:

Pão de forma, uma xícara de presunto cru picado fino, maionese, duas colheres de sopa de azeitonas verdes picadas, uma colher de sopa de mostarda, duas colheres de sopa de cebola picada, sal-são, pimenta-do-reino moída e alface picada.

Modo de Preparar:

Num prato fundo, misturar bem o presunto, o sal-são, a maionese, as azeitonas, a mostarda e a cebola, até formar uma pasta. Tempere com pimenta-do-reino a gosto. Levar a pasta à geladeira e esfriá-la bem. Retirar da geladeira e passar numa das fatias do pão, cobrindo com alface picada. Besuntar a outra fatia com maionese pura. Fica bem com cerveja gelada, com refrigerante ou suco de frutas.

Aproveite! □



O SANDUBA

por Giuseppe Manfredini

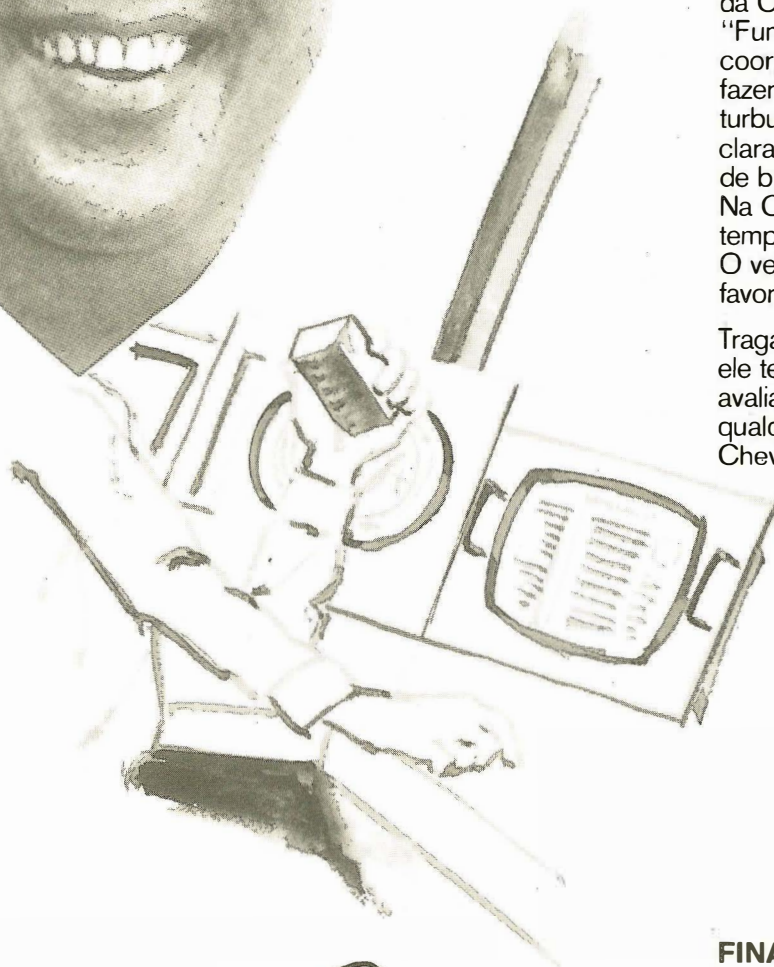


**A melhor rota
para você ter o
carro do momento:**

Chevrolet 92 da Cipan.

Da torre de controle da Cipan, Cruz, o "Fumaça", dá as coordenadas para você fazer um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan, é sempre tempo de bons negócios. O vento sopra a seu favor.

Traga seu carro usado, ele terá a melhor avaliação na troca por qualquer modelo da linha Chevrolet 92.



**Monza
Kadett
Ipanema
Chevette
Opala
Diplomata
Comodoro
Chevy 500
Pick-up.**

**FINANCIAMENTO DIRETO
DA FÁBRICA - BANCO GM**

Cipán
PROFISSIONAIS CUIDANDO DO SEU CHEVROLET

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

COOPCAR

Clube da Aeronáutica, escolheu a Cipan para atender com exclusividade seus associados

ACONTECE

INOVANDO NA CRIATIVIDADE



NOVIDADE BARBIE FALANTE

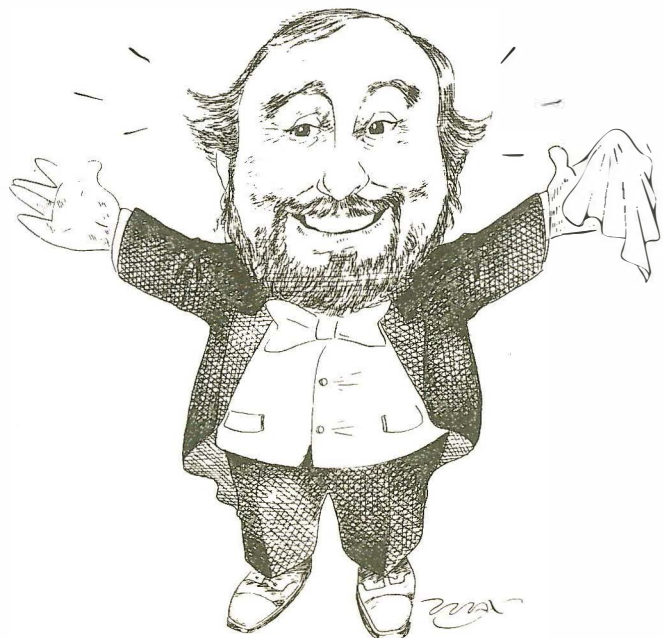
Além de ser a boneca mais popular pelas menininhas do mundo, agora a Barbie vem com uma grande novidade: falar. Tendo sido lançada no mês de fevereiro em Nova York, Barbie pronuncia palavras como "que roupa devo vestir" e "não vejo a hora de chegar o verão". A fabricante da boneca, a Mattel, prevê recorde de vendas. Seu preço é calculado em Us\$ 27 - o dobro do que custa uma Barbie tradicional. Haja charme! □

CULTURA NOVO ESPAÇO CULTURAL NO RIO DE JANEIRO

O Rio de Janeiro ganhou mais um espaço dedicado à cultura. A Casa da Gávea, idéia de um grupo de artistas, pretende dirigir suas atividades para estudos, debates e divulgação de várias formas de arte no país. A casa, um antigo sobrado de 1922 foi totalmente reformada. Terá salas dedicadas a ensaios de peças, vídeo, biblioteca e bar. O local servirá também entre outras coisas, para encontros da classe artística, pois será um espaço democrático. Já está sendo apresentada uma exposição de fotos e vídeos. Terá início um ciclo de palestras sobre ética. □

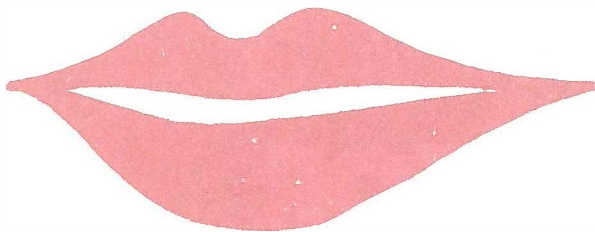
Para quem vai fazer vôos internacionais, as empresas de aviação estão oferecendo programas super criativos. A Varig promete vídeos novos a bordo dos seus vôos sobre a Amazônia, Mata Atlântica, Pantanal e temas sobre meio ambiente, que serão veiculados durante a realização da Rio 92. A companhia aérea também incluirá programas jornalísticos produzidos pela CNN e continuará exibindo o documentário "Ícaro", de assuntos variados. Na Vasp, há vídeos do tipo destinations em sua nova rota para Califórnia: um documentário sobre São Francisco e Los Angeles. Nos vôos para Aruba e Buenos Aires também há vídeos sobre essas cidades. Quem embarca para Paris nos Boeings 747 e Airbus 310-300 da Air France é brindado com um filme sobre o Nordeste brasileiro, com texto e narração emocionada, em francês fluente, do escritor Jorge

Amado. Pela Alitalia, viaja-se na companhia de Luciano Pavarotti, onde apresenta uma completíssima e exclusiva coletânea dos melhores momentos do cantor em shows realizados em diversas partes do mundo. Na Lufthansa, além dos filmes inéditos passados durante a viagem, seus aviões são equipados com o CVIS - Cabin Vídeo Information System - um mapa computadorizado com informações sobre velocidade, altitude, temperatura, tempo de vôo e distância. A Aerolineas Argentinas e a Swissair também possuem o mesmo equipamento. Na British Airways, o skyvision inclui documentários, comédias, shows musicais, balé, cobertura dos principais campeonatos esportivos realizados no mundo. A British e a Lufthansa oferecem ainda um confortável serviço extra para aqueles que viajam em primeira classe: pequenos aparelhos individuais de TV. □



LANÇAMENTO CARTUCHO VOLTA À IDADE DA PEDRA

"Yabba Dabba Doo"! Os Flintstones ganharam um jogo para Nintendo, lançado nos EUA pela Taito. A aventura chama-se "The Rescue of Dino / Hoppy" e faz Fred viajar no tempo atrás das suas mascotes. O game já está circulando nas locadoras brasileiras. □



BELEZA BOQUITAS ETERNAS

Qual a mulher que não sonhou com um batom que não sai jamais? Pois a fábrica de cosmé-

uticos francesa Anne Saint-Prieur acaba de lançar o Magique Kiss, um verniz que mantém o batom em seus lábios o dia inteiro. Não deixa marcas em copos, nem em colarinhos. □

EXPOSIÇÃO SOBRE O MEIO AMBIENTE

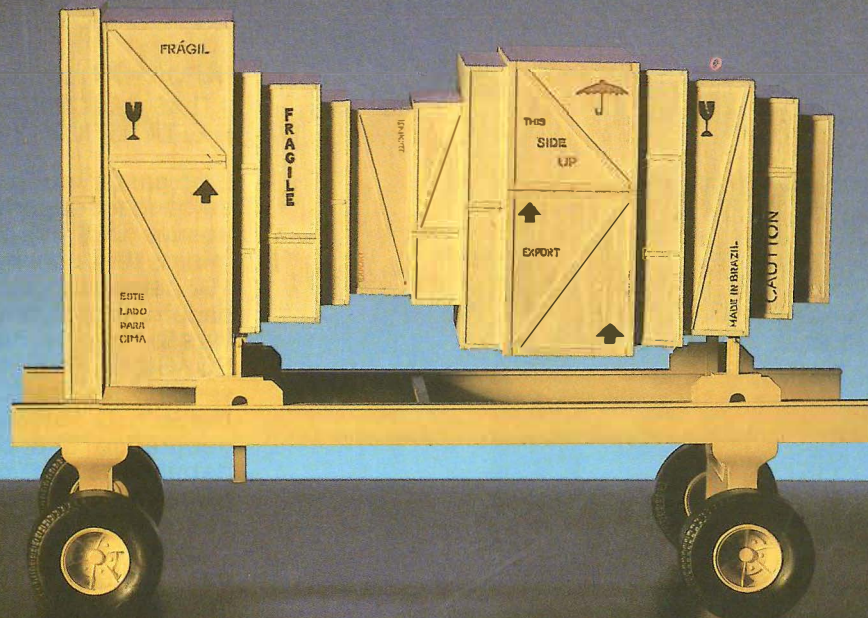
A SGI - Soka Gakkai Internacional, em paralelo à "Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento" (UNCED), estará realizando a "Exposição sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - Tema da Humanidade: O Desbravar do Século da Vida" no período de 28 de maio (visitação pública a partir de 29) a 21 de junho, ficando instalada na Biblioteca Estadual Celso Kelly, no Rio de Janeiro. Esta exposição já foi realizada sob a denominação de "Exposição Guerra e Paz", numa promoção conjunta com a ONU, sendo inaugurada na Sede das Nações Unidas em Nova York e percorreu as cidades de Boston, Genebra, Moscou, Oslo e Hiroshima, tornando-se num grande evento que alcançou ampla repercussão internacional. Esta exposição foi adaptada aos propósitos da Conferência das Nações Unidas

e será apresentada tendo como tema central as questões da ecologia e do meio ambiente. Este evento será instalado pela primeira vez em todo o hemisfério sul. A SGI é uma entidade acreditada nas Nações Unidas como NGO e possui seus associados em mais de cem países do mundo e é uma entidade que promove as atividades em prol do desenvolvimento da paz, cultura e educação tendo o homem como foco de seus princípios. Através desta exposição e em torno das Nações Unidas, a SGI pretende prestar sua contribuição para ampliar o movimento de conscientização para a preservação do meio ambiente, tema comum de toda a humanidade. A exposição tem a realização da SGI - Soka Gakkai Internacional, INPA - Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia, USP - Universidade de São Paulo e outros. □

INFORMÁTICA ATLAS GEOGRÁFICO E ESTATÍSTICO INFORMATIZADO

Sem gastar muito dinheiro pode-se conhecer agora o mundo. Por apenas US\$ 69, os usuários de micros têm a chance de viajar por 190 países do globo sem sair da cadeira. O programa "PC Globe", versão 4.0, da norte-americana PC Globe Inc. começa a ser vendido no Brasil pela empresa BraSoft. O software é um atlas geográfico que contém mapas detalhados de continentes e países e informações estatísticas sobre saúde, demografia, economia, educação e energia de cada um. Também é possível ver a localização das principais cidades, as elevações e hidrografia. Se quiser, o usuário pode conhecer a bandeira do país e ouvir seu hino nacional. A base de dados é o grande diferencial do software. Além de informações como Produto Internacional Bruto, renda per capita, índice de alfabetização, etc., ela oferece recursos adicionais interessantes, como por exemplo, comparar, através de gráficos de barras, diversos países. A versão 4.0, lançada nos EUA em 91, contém mapa e informações atualizadas sobre a Alemanha unificada. A venda nas revendas BraSoft. Informações pelo telefone (011)421-3711. □





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

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

CELMA

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

Em dezembro de 1989, a Assembleia-Geral da ONU (Organização das Nações Unidas), Órgão deliberativo máximo daquela Organização, decidiu convocar uma Conferência sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, aprovando a resolução 44/228. Essa mesma resolução também estabeleceu os termos de referência para o evento e definiu as bases para sua preparação.

Na mesma ocasião, a Assembleia-Geral aceitou o convite formulado pelo Brasil para sediar a Conferência. Posteriormente, em julho de 1990, o Presidente Collor aprovou a proposta do Ministro Francisco Rezek de oferecer a cidade do Rio de Janeiro para abrigar o evento.

A sessão inaugural da Conferência será na manhã de 1º de junho deste ano e seu encerramento está previsto para o dia 12 seguinte. O dia 5 de junho, declarado pela ONU como o Dia Mundial do Meio Ambiente, será devidamente comemorado por todos os participantes.

O processo preparatório da Conferência deve levar à adoção dos seguintes instrumentos:

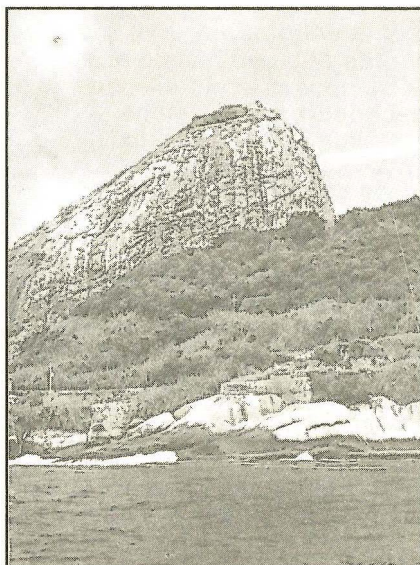
- uma Carta da Terra, ou seja, uma declaração de princípios básicos a serem seguidos por todos os povos com respeito ao meio ambiente e ao desenvolvimento;

- pelo menos duas convenções internacionais, sendo negociadas no Comitê Preparatório, que procuram firmar o consenso da comunidade internacional sobre os grandes temas de relevância global, e que estabeleceriam as normas jurídicas para a proteção da atmosfera e para a



VEM AÍ A RIO - 92

por Stella Marney



preservação da biodiversidade;

- Um plano de ação, chamado Agenda 21, com metas aceitas universalmente para o período pós-1992 e entrando pelo século XXI, com prioridades, estimativas de custo e atribuições e responsabilidades;

- finalmente, o Comitê Preparatório está negociando um conjunto de medidas que têm por objetivo criar mecanismos de financiamento para projetos de preservação do meio ambiente e para a transferência de tecnologia ambiental.

Para coordenar a organização da Conferência, centralizando as atividades que competem ao Brasil como país-sede, foi criado um Grupo de Trabalho para a Organização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecido como GTN Rio-92. Do GTN participam como representante do Governo do Estado, o Secretário do Meio Ambiente Roberto D'ávila, e da Prefeitura do Rio, o Diretor do Fundo-Rio Ricardo Rottenberg, além do Presidente da Embratur, de representantes da Embratel, da Infraero, da Radiobrás, da Polícia Federal, da Receita Federal e do Gabinete Militar da Presidência da República.

O GTN Rio-92 está coordenando a organização de um intenso programa que envolva todos os espaços culturais do Rio de Janeiro e os órgãos de cultura das áreas federal, estadual e municipal, bem como empresas e entidades privadas, visando realizar eventos culturais de 30 de maio à 14 de junho. Assim, pretende o GTN organizar uma agenda cultural digna da Conferência e de sua importância. □



PALAVRAS DO MAJ BRIG ARAÚJO

Em minhas primeiras palavras, desejo externar a honra de ter-me sido confiado o cargo de Presidente do Clube de Aeronáutica.

Em meu próprio nome e dos demais membros eleitos da Diretoria, agradeço a todos que participam do Conselho Deliberativo e, em particular, ao Ten Brig do Ar José de Miranda Gandra, a honraria e confiança com que fomos distinguidos.

Das minhas palavras de despedida, quando da passagem do cargo de Comandante do Comando Aerotático e que, também, coincidiu com a minha despedida do Serviço Ativo da Força Aérea, destaquei algumas palavras que não são minhas, mas que me apropriei pelo que representaram em minha vida profissional, que gostaria de nesta oportunidade relembrar: "O homem se torna mais digno em sua existência, quando na sua caminhada desenvolve um trabalho que represente uma contribuição - por menor que seja - para a sociedade que participa, quanto mais nobres e elevados forem os seus objetivos, mais perene será a recordação de sua passagem pelos caminhos que percorreu. Em sua passagem

pelo mundo, do homem nada restará, senão aquilo que ele construir.

Assim também são as Organizações; elas mantêm-se vivas ou desaparecem, tão somente em razão do resultado do trabalho desenvolvido em benefício da comunidade a que se destina servir".

Dentro desta mesma idéia vejo o Clube de Aeronáutica, e dentro de seu conjunto sua Diretoria, que a partir de hoje tenho a responsabilidade de conduzir. Julgo oportuno, neste momento, fazer algumas reflexões sobre o nosso Clube, bem como, sobre suas atividades.

A tradição e a importância que o Clube de Aeronáutica sempre representou para toda Família Aero-náutica e, em especial, para os Oficiais da Força Aérea, exigirá, por certo, um elevado grau de dedicação, de desprendimento e de idealismo de toda a equipe que compõe a nossa Diretoria, e que não faltará em todos os momentos de nossa Administração.

As transformações estruturais, com suas decorrentes implicações econômicas que o País atravessa, tornam nosso horizonte um pouco nublado, sinalizando dificuldades que haveremos de enfrentar, que antes de desestímulos devem ser encarados como fontes geradoras de criatividade, a fim de que nossos objetivos possam ser atingidos.

É necessário que nosso Clube seja adaptado a uma nova realidade. Sua modernização me parece indispensável. Para que possamos atingir o objetivo básico do Clube, que é, fundamentalmente, a melhoria dos serviços e benefícios aos associados, nossas atividades devem ser conduzidas de forma mais profissional e por pessoas também com conhecimentos profissionais.

A perfeita compreensão dessas idéias, pelo Conselho Deliberativo, Conselho Fiscal, Diretoria, Associados e Funcionários, será fundamental para o futuro do Clube.

Os associados mais jovens deverão merecer uma atenção especial de nossa parte, procurando oferecer atrativos que os motivem à frequência ao Clube, e também, a participação na organização dos eventos sociais, desportivos e culturais.

Excelentíssimo Senhor Ten Brig do Ar Humberto Zignago Fiúza, no momento em que recebo de suas mãos este honroso cargo, desejo externar a admiração e agradecimentos de todos os associados do Clube de Aeronáutica a V.Exa., pelas profícuas gestões que realizou como Presidente de nosso Clube.

Agradeço também a maneira fidalga e amiga com que procurou aconselhar, quanto aos diversos aspectos administrativos que envolvem o Clube e as atenções pessoais com que me distinguiu, bem como, aos demais membros da nova Diretoria.

Agradeço a presença dos Exmos. Srs. Presidentes do Clube Naval e Militar, o que dá um destaque especial a esta cerimônia.

Aos companheiros da Aeronáutica, Marinha, Exército, amigos associados, minha mulher e meus filhos, meus agradecimentos pela presença e que Deus ajude a todos.

Obrigado.

Uma conversa franca com um empresário da indústria de transporte aéreo que atravessa a maior crise de sua história.

Em uma época de tempestades e fortes ventos na área da indústria do transporte aéreo, o Táxi Aéreo Marília S/A, holding de todo o grupo TAM, como dizer de seu presidente o Cmte. Rolim vai bem obrigado.

Natural de Pereira Barreto, SP, o Cmte. Rolim cedo desenvolveu sua vocação de aviador tirando sua licença (1960) de piloto de Aeroclube de Catanduva, SP. Após cimentar sua experiência como piloto em companhias como a Lider Táxi Aéreo, TAM, VASP, inicia sua carreira de empresário fundando em 1970 a ARAGAUIA TAXI, ATA, que após dois anos de operação possuía uma frota de 10 aviões. Com fu-

sões, associações e tomada de controle, torna-se majoritário em 1977 da TAM, posição que mantém até hoje.

Empresário de primeiras lutas pela implantação do transporte aéreo regional, teve ao longo de sua carreira, demonstrando além de sua disposição incomum para o trabalho, aliada a uma capacidade de lutar pelos pontos de vista que acredita certo para o setor em que o seu grupo opera.

Empresário carismático e à moda antiga, conhece, segundo a lenda, todos os seus empregados, madruga na companhia, e periodicamente recebe à porta das aeronaves os passageiros de seus aviões para melhor avaliar o

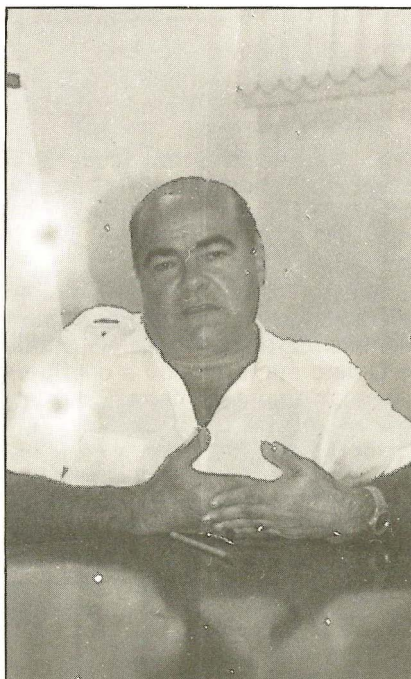
desempenho operacional de sua companhia.

Criativo, ocupou todos os espaços disponíveis no no setor da aviação regular, sendo expandido para outras áreas além daquela a TAM reservado; tudo criando o voo VDC, direto ao Centro, ou introduzindo aeronaves jato puro de última geração em certos segmentos de sua malha viários; ou mesmo competindo com turbo hélice na rota Rio-São Paulo.

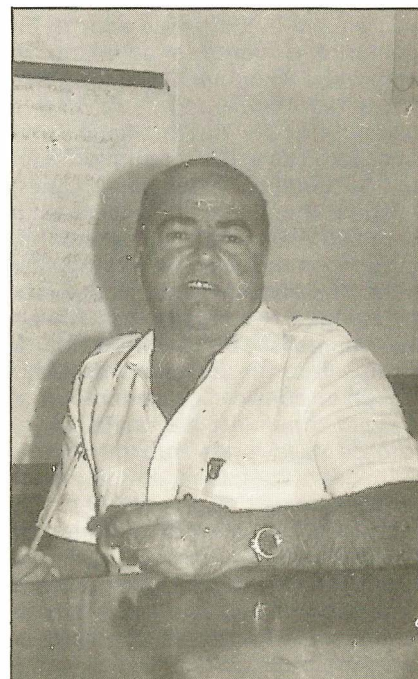
E isto aí. Um empresário polêmico, brigador, mas que já faz parte da história que é escrita dia-dia com o suor do trabalho e apreensões deste setor tão difícil que é a indústria do transporte aéreo.



"As pessoas renunciaram a propriedade egoísta individual de seu avião para cotas de uma empresa de prestação de serviço público ao usuário."



"Acho que a competição entre os iguais é saudável... mas tem que haver especialização mercadológica."



"A diferença entre um país desenvolvido e um subdesenvolvido vai ser, no futuro, a velocidade das decisões..."

RA - Nós queremos saber quando, como e onde começou a TAM?

CR - A TAM - Táxi Aéreo Marília -, que é a Holding das nossas empresas, quer dizer, - a empresa que tem o controle acionário das outras - é um conjunto de várias companhias, sendo a principal delas a Táxi Aéreo Marília. Ela foi fundada em Marília em 17 de janeiro de 1962 por um grupo de pilotos que juntaram seus aviões e se tornaram cotistas de uma empresa única. Eu acho que aí começou o germe de uma filosofia muito correta, porque as pessoas renunciaram à propriedade egoística individual de seu avião por cotas de uma empresa de prestação de serviço público ao usuário.

RA - E quem era o administrador, o líder?

CR - Eram vários. Cada um tinha uma especialização. Tinha o sócio que tinha um pouquinho mais de capital e era o homem político; agora aquele que tinha um pouco mais de saber técnico era o homem da manutenção; aquele que tinha um pouco de pendores para a área comercial, era o homem do comércio.

RA - Era um colegiado?

CR - Era um colegiado que andou muitos anos e depois na hora da expansão, faltou recursos de capital. Em seguida, veio a revolução de 1964. Houve o plano econômico do ministro Roberto Campos e uma certa recessão no primeiro ano. A Companhia, então carente de capital, fez com que seus acionistas vendessem seu controle acionário pro Ometo, que era um industrial do açúcar. Ele comprou o controle acionário da empresa e a companhia se desenvolveu a partir daí, em torno da inspiração política do Ometo. Mas o fato é que, como os acionistas minoritários foram perdendo posição, o Ometo acabou transferindo a companhia para São Paulo, e como o Ometo não era um homem do setor, a companhia nunca foi superavitária. Nessa altura, eu que tinha entrado na TAM em 1963 como piloto, já tinha saído da companhia; fui ser piloto da Líder, trabalhei com o Comandante José Afonso com muita honra. Fui ser piloto da Vasp, onde trabalhei com o Brigadeiro Pamplona, até que resolvi fazer o meu próprio negócio. Em 1967, o Grupo do BCN - Banco de Crédito Nacional - resolveu abrir uma fazenda na Amazônia e me convidou para pilotar o avião deles e morar na fazenda. Eu fui com a condição de eles me financiarem um avião. E assim foi feito e, no começo de 1970, já tinha meus 10 aviões e passei, a partir de 1971, a ser maior que a TAM. RA - Em quantos anos você conseguiu

este crescimento?

CR - Em dois anos. E isso tem uma explicação lógica. Muitas fazendas da região, com projetos da SUDAM compravam um avião pensando que era a solução dos seus problemas, e todo projeto da SUDAM tinha um avião; e aí é que realmente começavam os problemas, porque se comprava o avião para se ter independência de transporte, mas passava-se a ter dependência de quem? Do piloto, de oficinas, de revisões, enfim, de uma série de coisas que não eram seu meio. E o que era uma solução passou a ser um problema. Então eu comprei nessa época muito avião para pagar em serviço. Comprei avião a crédito.

RA - Você deve o crescimento da empresa a quê, além disso? Como ela cresceu depois?

CR - Aí em 1971, 72, o Ometo já não fazia mais nada na TAM. Eu morava em Goiânia e o Ometo em São Paulo.

*“... O Bandeirante foi o
indutor da implantação
regional...”*

Resultado: cada vez que o Ometo tinha um problema aqui na TAM, ele me consultava. Até que no final de 1971, o Ometo falou: “Rolim, não agüento mais. Vou fechar a TAM. É Comandante, é piloto, é DAC, é Infraero. Eu não güento mais isso. Vou vender. Vou fechar. Vou decolar pro Rio e vou jogar a chave da TAM num oceano. Vou tirar um avião pra mim e acabou”. E de fato, para as pessoas que não tem cultura setorial, é complicado isto. Por mais simples que as coisas sejam, sempre são complicadas. Resultado: o Ometo me telefonou e queria me vender a empresa inteira. E eu disse que não queria. Queria somente 50% da empresa. E o Ometo, à partir daí, resolveu me vender 50% da empresa apenas, porque uma das condições para que eu tocasse, era que ele, Ometo, ficasse sócio da empresa. Porque ela necessitava de crédito, de capital, coisas que eu não tinha. Então a composição do trabalho “ERA DO RAMO” com quem “NÃO ERA DO RAMO”, mas que tinha capital e que tinha crédito; foi uma simbiose muito feliz para a TAM. Porque no ano de 72 mesmo (nós

fizemos um negócio em 71), eu continuei morando lá em Goiânia e no dia 7 de março de 72 eu assumi a Diretoria da TAM.

RA - E fundiu a...

CR - Não. Eu peguei a empresa que tinha no Norte e a transferei para meu irmão. Eu vendi 5 aviões dela e com o dinheiro comprei 50% da TAM. Ao fazê-lo, aconteceu o seguinte: eu vim pra São Paulo e comecei a ver que haviam os mesmos problemas que existiam nas fazendas do centro-oeste. Foi assim que comprei vários aviões, também pra pagar em serviços. Comprei um avião da Federação do Comércio, do Unibanco, de várias grandes organizações que tinham avião e tinham problemas. Resultado: no final de 72 nós já tínhamos aqui na TAM, em março, 2 Astecas e 2 Navajos comprados a crédito. No final de 1972, já tinham 12 aviões. Aí em setembro do mesmo ano fui com o Ometo para os Estados Unidos, visitamos a CESSNA e compramos os primeiros aviões utilizados em táxi aéreo no Brasil que tinham radar e escada para passageiros. Enfim, o avião tinha um apil de conforto. Compramos dez 402 e trouxemos os aviões para o Brasil. Em 1973 assumiu o governo o Presidente Geisel e houve uma crise muito grande. Nós tivemos que vender 4 aviões aqui da TAM, porque na minha sociedade com o Ometo havia uma combinação; - eu jamais poderia pedir dinheiro a ele. Ele me concedia aval, porém dinheiro não. Quando nós compramos os dez 402, vendemos parte da frota que tínhamos para dar como entrada no pagamento dos aviões. Tivemos então que vender quatro aviões para continuar pagando aqueles seis. E logramos sucesso: vendemos os aviões, recapitalizamos a companhia e seguimos em frente. Nessa época, o fazendeiro que hoje mora na Austrália, Sebastião Ferreira Maia, conhecido como Tião Maia, tinha importado um Learjet. E esse Learjet era fonte de problemas pra ele também: colocou então o Learjet na companhia e mais um Cessna 310 que possuía. Assim, o Tião Maia ficou com 31%, eu com 33% e o Ometo com 33%. Nessa altura, começamos a comprar mais jatos. Adquirimos outros Learjet no mercado, compramos da Líder, que era a nossa principal competidora, e desenvolvemos o mercado do avião a jato. Até que em 1975, quando houve uma crise muito grande do transporte aéreo, nós começamos a utilizar os 402 para fazer linhas pioneiras, porque queríamos criar o sistema regional no Brasil. Eu combinei com o Osiris, da Embraer...

RA - Nessa época o Brig Deoclécio já estava no DAC tratando de um embrião de...

CR - Vou lhe explicar. O Brig Deoclécio teve uma visão fantástica do setor. Mas tinha uma preocupação muito grande em saber se uma empresa pequena teria condição de prestar serviço público fazendo linha regional, como era o nosso propósito. Bom, então nós combinamos com o Osiris e o Brig Deoclécio. Fez-se um grupo de trabalho no DAC, de um ano; do outro lado, a Embraer pagou esse grupo de trabalho, porque o DAC não tinha dinheiro para pagar, contratou uma empresa especializada para estudar o assunto - aviação regional - e nós começamos a fazer algumas linhas pioneiras como São Paulo-Araraquara e São Paulo-São José dos Campos-Rio de Janeiro, autorizadas pelo DAC para provar a viabilidade do empreendimento. Trabalhamos mais de um ano fazendo esses vôos a nosso custo. A Embraer pagou o projeto, nós mostramos a viabilidade e o DAC tornou-o factível através de portarias e decretos especiais, que constituíram as cinco regionais. Foi-nos dada a área centro-oeste; então a TAM fez uma sociedade com a VASP.

RA - Como é que foi essa sociedade com a VASP? Por quê a VASP? Porque era da mesma área?

CR - Não. A VASP tinha nove Bandeirantes e tinha cinco ou seis deles já parados. E se você observar o balanço da VASP de 1972, 73, 74, 75, verá que auditado pela Price, se dizia no balanço que o grande prejuízo que a VASP tinha era causado pelos Bandeirantes. Portanto, passaram a ser um peso na Empresa.

Então criou-se uma nova empresa, porque os sócios da TAM não queriam que TAM - Táxi Aéreo Marília - se transformasse em regional. Então, a Táxi Aéreo Marília foi preservada como sociedade original e ela constituiu, com os 402 e com recursos do seu capital, uma sociedade com a VASP, onde esta entrou com os Bandeirantes e nós com os Cessna 402. RA - Mas naquela época a regulamentação não determinava que fossem três sócios?

CR - A regulamentação previa a possibilidade de se ter até 3 sócios. Não dizia que tinha que ser sempre três sócios. O que foi estabelecido desde o início, era que nenhuma empresa regular pudesse ter mais que 31% das ações, para evitar o controle. Só determinava isto. Não previa que os outros 66% pudessem pertencer a qualquer um.

RA - E foi assumido pela TAM?

CR - A TAM assumiu 46% e a VASP 33%.

RA - Aquela história - que a VASP não repôs o capital numa chamada e que a TAM aí ficou majoritária...

CR - Não. Isso não é verídico. A história é sempre distorcida. Sobretudo que nós, latinos, não estamos preocupados em garantir um lugar no céu. Estamos, isto sim, empenhados em garantir um lugar no inferno para o vizinho. Isso é da característica latina. Vou lhe explicar qual é a história. Quando a VASP se associou, ela entrou com 6 Bandeirantes. Três deles ficaram para serem constituídos como capital, junto com a VOTEC. A VASP não chegou a um bom termo com a VOTEC: teve problemas na constituição da companhia. Os Bandeirantes ficaram parados no pátio um ano. E nós voando com 6 Bandeirantes e seis 402. Aliás, com nove 402; era uma frota mista, porque também tínhamos Navajos e Beechs que arrematamos da FAB (os "muriçocas"). Quando um dia, o Dr. Tomás Magalhães, Secretário de Transportes do Governo de São Paulo me telefonou e disse assim: "Rolim, a VASP tem 3 Bandeirantes estragando no pátio. Vai lá e pegue-os. Nós já fizemos uma reunião e decidimos que eles vão entrar no futuro aumento de capital na TAM. Então vamos avaliar os Bandeirantes e numa próxima chamada de capital que a TAM fizer, subscreveremos essas 3 aeronaves como capital da TAM". Assim foi feito. Os Bandeirantes vieram para cá numa conta, para futuro aumento de capital. Eis aí o fenômeno que a inflação cria. A inflação cria o quê? A figura da correção monetária do capital. Mas a lei das sociedades anônimas deprecia, por outro lado, o patrimônio. Então o DAC, através da Price Waterhouse, esclarece a seguinte norma da sociedade civil: o que for depreciado não pode sofrer correção monetária. Senão a depreciação não ocorreu. Então, a Price Waterhouse nos proibiu de fazer correção monetária sobre ativos que estavam sofrendo depreciação. Nós temos todos os documentos.

RA - Bom, você era majoritário, mas a VASP tinha participação na diretoria?

CR - Claro, A VASP tinha o Osvaldo Müller, filho do conselheiro Libório, que era diretor e tinha dois do conselho.

RA - E hoje, qual a situação da VASP?

CR - 15%. Foi caindo. Ela não acompanhou mais os aumentos de capital. RA - ... não tem aquela legislação...

CR - Tem um representante... Como ele se chama? é um barbudo. O César Rômulo. Esse é o representante

da VASP. Sempre foi o Engenheiro Cozi, e o advogado da VASP, Dr José Fernando. Tanto que eu tenho o orgulho de dizer que em quinze anos de sociedade com a VASP, nós aprovamos tudo com liberalidade. Nunca a VASP botou um voto divergente. Nunca! Nós só tínhamos uma divergência e a VASP entendia nossa posição.

RA - Qual era a divergência?

CR - Era que não podíamos pagar correção monetária sobre um bem que está em depreciação, porque a lei das SA nos impede disto. Resultado: criou-se uma imagem por causa dessa característica que eu lhe disse, que tomamos os Bandeirantes da VASP, como se pudéssemos fazer isso. Bom, aí o tempo passou, o Brig Délio tentou fazer um acordo para acabar com a "marola" política. Não conseguiu e depois, no governo do Dr. Franco Montoro, o Ministro Dilson Funaro assumiu o problema, e me disse: "Rolim, você está coberto de razão. Nós reconhecemos. Mas abra mão de alguma coisa para podermos fazer um acordo". Na época a Vasp tinha 18% das ações da companhia. Então nós fizemos conta de receita, de débito, de crédito e a VASP passou para 23% do capital da companhia. Fez-se o acordo e acabou o problema.

RA - Quando é que a TAM começou com serviços paralelos de revisões e quanto isso representa no ...?

CR - Não vamos confundir. Isso para Táxi Aéreo Marília é rotina. Nunca deixamos de fazer. Estamos falando agora da TAM - Linhas Aéreas Regionais, que é uma outra empresa que a VASP participa. Na TAM - Táxi Aéreo Marília, que é a nossa principal empresa, a VASP não tem absolutamente nada.

RA - É uma empresa separada?

CR - Sim, é uma holding que controla as outras. A Táxi Aéreo Marília é uma empresa separada, representante da Cessna e mais 18 corporações americanas no Brasil, que tem uma frota de 15 Citations e que atua no mercado de táxi aéreo. É uma holding operacional. É esta a holding que foi fundada em Marília em 1962.

RA - Voltando às Regionais. Sempre foi dito que a Regional foi implantada para viabilizar o Bandeirante. É verdade isso?

CR - Eu não penso assim. O Bandeirante foi o indutor da implantação da Regional. Somou-se a isso. Mas o Brasil, na visão do Brig Deoclécio, grande Diretor de Aviação Civil, verificou que, das 350 cidades servidas por transporte aéreo, nas décadas 50/60, caíram para 53 na década de 70. Por quê? A medida que os aviões

foram se sofisticando, foram dependendo de infra-estrutura maior e mais cara. Os aviões são muito baratos se têm passageiros, do contrário não são.

RA - E a suplementação tarifária, foi um fator preponderante na implantação do sistema?

CR - Eu diria vital.

RA - Ainda acha vital no momento?

CR - Eu acho vital para manter as cidades de pequeno e baixo potencial de tráfego. Mas tenho um orgulho pessoal: a TAM foi liberando-se da suplementação tarifária no correr dos anos. Aliás, sempre foi o meu objetivo como empresário. Lembro-me que nas primeiras receitas da companhia, para cada um cruzeiro que entrava aqui, nós tínhamos um outro cruzeiro de suplementação tarifária. E hoje, graças a Deus, pra cada um cruzeiro que entra aqui de receita, menos de 0,1 centavo é de suplementação. A TAM não depende de suplementação para viver. Esta, em que pese, ter sido extremamente importante para viabilizar o avião nas pequenas cidades de baixo potencial de tráfego, nunca chegou a ser o que deveria nos atos de concessão e nas assinaturas do nosso contrato com o DAC.

RA - Na sua maneira de ver, a empresa deve ser regionalizada? Cada regional operar estritamente numa região ou pode haver superposição?

CR - Ao meu ver, há competição entre elas... Acho que competição entre os iguais é saudável. Agora, o que eu acho é o seguinte: tem que haver especialização mercadológica; não existe a empresa que possa fazer tudo.

RA - Então, quando a linha viabiliza por demanda, sai a regional e entra a nacional, vamos dizer assim, como alguns imaginam. O senhor é contrário?

CR - Claro que sou contrário. Se existe aceitação de algum país civilizado do mundo...

A - Algumas pessoas pensam assim.

CR - Claro, porque estão totalmente distorcidos da realidade. Se sentarem aqui, verão como funciona isso. Porque não existe esse conceito na atividade econômica. Não há nenhuma hipótese de você desenvolver o mercado e passar para outro. Onde é que se viu isso no mundo?

RA - Quem tem esse conceito também entende que uma regional deveria ser uma "feeder-line", que nós imaginamos que aqui não funciona...

CR - Bom, eu acho que tudo é uma combinação. Não é esse o entendimento da legislação e dos operadores. Se eu for contratado pra fazer um frete da Varie, ou de quem quer que

seja, todo dia São Paulo-Galeão ou Galeão-Curitiba, ou Galeão-Ponta-Porã, eu estou contratado para uma tarefa específica. Agora, se me dão um desafio de desenvolver o mercado e através de investimento maciço e de trabalho ao longo dos anos, desenvolvê-lo, você acha que alguém vai passar isso para outro? Esse conceito é o mesmo que, estando eu aqui, estabeleço um restaurante. Observo que o restaurante está bom, desenvolvo um mercado, faço propaganda do ponto, da comida e vou passar isso para outro?

RA - Nós temos observado que a TAM está reduzindo a sua frota de Bandeirantes trocando pelo Cessna Caravan, para viabilizar melhor o...

CR - Deixa-me explicar a outra confusão. Não é a Trade Brasil Central que sucedeu a Votec. A Trade não está fazendo isso. No lugar da regional, ela é uma empresa que tem participação da VASP. Nós temos 85% do capital, a Vasp tem 15% hoje. Nesta empresa nós estamos tratando de padronizar uma frota, ocupar um espaço do segmento mercadológico, desenvolvê-lo e nos tornarmos especialistas dentro desse setor que produzimos. Agora, a Brasil Central, uma outra empresa do grupo...

RA - A Brasil Central, como foi criada?

CR - Em 1984, eu era muito amigo do Cláudio Relki, aliás, um pioneiro da aviação...

RA - É aquela história que as pessoas usam e vivem e às vezes legislam e não sabem como as coisas acontecem.

CR - E eu cometi um erro ao comprar a Votec. Nunca devia ter feito isso na minha vida. Faço um ato de contrição. Não é pelo mercado. Não tenho medo dele. É porque quando tem uma, duas, três empresas indo mal, o governo toma muito mais cuidado com o setor. Quando um compra e resolve o problema, aí o setor passa a ter outra visão. Mas o fato é que em 1975, começamos uma negociação com o sr. Cláudio Relki (o dono da Votec), E vinha se arrastando porque nós tínhamos muita coisa em comum. Nós íamos até Brasília, ele vinha até aqui. Enfim, nós os apoiávamos, eles nos apoiavam. Nós tínhamos um relacionamento muito próximo, comercial e técnico. A frota era igual. Nós tínhamos F-27, eles também; tínhamos Bandeirante, eles também; Então, isso tudo causava uma certa simbiose operacional. Mas ele vinha com muito problema econômico para tocar o resto dos negócios dele, porque estes eram problemas na área de helicópteros;

na área das oficinas; então ele resolveu sair do mercado regional e nós, por não querermos entrar numa sociedade que já vinha com problemas, que era o grupo Votec e Motortec, fizemos um negócio de comum acordo e assinamos um protocolo de intenção, onde a Brasil Central foi criada para suceder a Votec, uma empresa nova, sem nenhum vício de passado e de passivo. A partir daí, havia todo um protocolo que tínhamos que cumprir. Nós, o Governo e ele. E assim foi feito. Tanto que em 1986, nós colocamos 15 milhões de dólares nesse investimento e, com esses 15 milhões, viabilizamos a Votec. Da antiga Votec fizemos a Brasil Central. Agora, é uma região difícil? É. É uma região complicada? É. Nós temos na Brasil Central uma participação acionária de 66% e um grupo econômico aqui de São Paulo liderado pela Corretora Barros Ribeiro, tem 33% do capital da Brasil Central. Esse grupo está conosco até hoje. Nós temos um contrato com eles, porque são especialistas em ações e mercado. Nosso contrato é de passarmos a ser minoritários quando o mercado tiver condições de absorver essas ações. Entramos nisso para resolver um problema e criamos outros. Mas eu quero sair deles.

RA - Quais os problemas criados?

CR - O primeiro problema é que, como se trata de uma área muito extensa, o custo de administração é alto; segundo, nós passamos a ter, desde quando a Embraer anunciou a "morte" do Bandeirante, problemas extremos da aeronave do Bandeirante e que se caracterizou por um grande custo das peças de reposição. E nós não tínhamos um avião adequado para substituí-lo até que surgiu o Cessna Caravan 208; avião ideal para operar em regiões pobres, de baixa densidade de passageiros. E agregado ao fato de que, ao assinarmos o protocolo com o DAC para assumir a Rede da Votec através da Brasil Central, muitas empresas de âmbito nacional avançaram sobre a Rede da Brasil Central e com isso matou o principal pólo gerador de receita que possuía, que era Marabá, Uberaba, Imperatriz, Araguaína.

RA - Qual é a situação financeira dela? É superavitária ou está no vermelho?

CR - Eu vou mostrar depois da entrevista para você uma análise de uma revista de todos os setores de transporte aéreo, marítimo, ferroviário e de carga, as margens das empresas aéreas brasileiras. O fato é que a Brasil Central, hoje, é a empresa que

menos deve, é a mais capitalizada e agora, com essa troca de aviões, estou absolutamente certo que ela vai ser uma empresa extremamente rentável.

RA - Então não precisa mais passar as ações?

AR - Não precisa. Tem uma combinação, tem um acordo.

RA - Já que partimos para a Brasil Central, eu pergunto como nasceu a idéia do VDC (Vôo Direto ao Centro); de quem foi a idéia?

CP - A idéia não foi de ninguém. Foi da sociedade. Essa é que é a história. Estão aí os documentos para provar. O que aconteceu foi o seguinte: em 1985, quando foi transferido o aeroporto principal para Cumbica, muitos clientes ficaram sem opção de transporte nos aeroportos, que nós chamamos de centrais. E isso é sabido em toda a história. Está lá no DAC. Por quê? Porque a Associação Comercial de São Paulo, Federação das Indústrias de São Paulo, de Curitiba, de Belo Horizonte, do Rio, começaram a se manifestar, porque os empresários perceberam que mesmo o avião de velocidade e performance inferiores, estava aqui nas imediações dos aeroportos centrais: Pampulha, Santos Dumont e Congonhas; ganhava tempo nos seus deslocamentos. Com isso, o DAC nos chamou em 1985, e resolveu transferir para um "pool" de Regionais esses serviços. Porque nenhuma empresa nacional, a não ser a Varig, até então, tinha um avião adequado. E com a mudança dos aeroportos daqui para Guarulhos, o DAC tornou os aeroportos centrais privativos da Ponte-Aérea e das Regionais. Com isso desenvolveu o seu serviço em regime de "pool".

RA - E todas as empresas participaram?

CR - Todas as empresas participaram.

RA - E ainda participam?

CR - Não.

RA - Por que não?

CR - Porque em todo serviço aéreo do mundo, os primeiros meses são de investimento. Não há condições de se instalar uma linha e lotar no primeiro dia. A não ser que se tire de outro. Os primeiros dezoito meses do serviço VDC foram extremamente deficitários e quem bancou o serviço foi a TAM, a Brasil Central e a Rio Sul, porque nós tínhamos que dividir a receita e a despesa com a Taba e a Nordeste, que nunca nos puderam pagar esses prejuízos. E com isso pediram para se retirar fora do "pool". Saíram do "pool" e nós arcamos com o prejuízo. Não recebemos o nosso crédito. Eis aí

o crédito até hoje contabilizado. Com isso nós sustentamos o VDC. E o VDA foi se desenvolvendo ao longo dos anos e a desenvolveu e maturou. Esta maturação redundou, seis anos depois, na troca de equipamentos. Não foi do dia para a noite. Nós começamos em 1985 e a TAM, em 86, tirou os F-27 e incorporou os Fokker 100. Em parte do VDC. Não no todo, porque no trecho Rio-Belo Horizonte ainda temos o F-27.

RA - O "pool" existe atualmente?

CR - O "pool" foi desfeito em 1990 entre a TAM e a Rio-Sul, porque esta empresa tinha uma tendência de ficar só com o trecho de Brasília. Então nós desfizemos o "pool".

RA - Por que o "pool" previa uma uniformidade de equipamento?

CR - O "pool" só funciona com uniformidade de equipamento, senão não há maneira de se operar. Como é que se vai dividir custo?

RA - Como o crescimento da demanda

"...Eu quero provar que

transporte aéreo nesse

Brasil é viável..."

do VDC é racional, e lógico que as Regionais utilizem aviões de maior porte nessas ligações?

CR - O problema não se trata da Regional. Essa pergunta não deve ser feita assim. Ela deve ser da seguinte maneira: "o cliente que está voando nessa rota, quer continuar voando num avião de 30 anos?". O avião é apenas uma máquina; não importa se ele é velho ou novo. O usuário é que está reclamando um serviço melhor, e tem. O problema da empresa é descobrir o momento de fazer isso.

RA - Mas aí não abre as portas para que retorne a nacional?

CR - Eu me recuso a acreditar nisso! Eu não penso assim. Eu acho que as autoridades do meu país fazem um regulamento e a TAM cumpre o regulamento "Ipse Literis". Se mudar o regulamento, é outra questão.

RA - Mas dentro desse raciocínio - pois continuo insistindo na pergunta -, nós vamos dar contra-mão na lógica da Regional.

CR - Por quê?

RA - Porque a Regional ocupou um espaço que anteriormente pertencia à nacional, da qual foi alijada por questões ecológicas, crescimento

em volta do aeroporto, falta de atendimento, possibilidade de crescimento dessa nacional nesses aeroportos considerados: RJ, Congonhas...

CR - Mas eu não estou examinando o mérito dessa questão. Quem fez esses aeroportos regionais foi o governo, não fui eu. Eu estou dentro do regulamento. Quando o governo disser que eu não posso dirigir antes das 18:00hs, então eu não posso dirigir, senão eu transcrevo o regulamento.

RA - Quer dizer que, em termos de filosofia, continua sendo jus...

CR - Não. Eu estou cumprindo o que diz o regulamento. Nada mais.

RA - E quais são os seus prognósticos do futuro? É continuar crescendo?

CR - Eu acho que o problema não se trata de continuar crescendo.

RA - Bom, a pergunta ficou mal formulada. Crescendo com o equipamento de acordo com a demanda, colocando jato em todas as ligações?

CR - O meu projeto é fazer lucro. Eu quero provar que transporte aéreo nesse Brasil é viável; porque nos últimos dez anos tornou-se inviável. A Transbrasil desfez-se de toda a sua frota e a VASP está no que deu. O setor acumula prejuízos e todas as empresas aéreas, inclusive esse nosso orgulho, que é a Varig, tem patrimônio líquido negativo. A TAM está trabalhando para ter patrimônio líquido positivo e fazer lucro.

RA - Então na sua visão, qual é historicamente o problema?

CR - Com o lucro feito, vamos nos capitalizar. Capitalizados vamos crescer; porque é impossível crescer com dinheiro de terceiros. É louco quem pensa assim. Isso é impossível. Vê-se o custo do dinheiro no mercado: 30% ao mês. A minha visão disso é a extrema intervenção do governo no setor. Esse é o problema. A tarifa saiu do Ministério da Aeronáutica para o Ministério da Fazenda...

RA - Mas a tarifa hoje não está praticamente liberada?

CR - A tarifa está liberada, mas o Brasil é cíclico: libera tarifa quando não tem passageiro. Quando voltar o passageiro, vem o controle. Nos últimos dez anos não foi assim?

RA - Mas com a tarifa liberada, o empresário pode cobrar o preço que ele quiser...

CR - Sim, mas isso tem um limite. A pirâmide do mercado é assim.

RA - Mas com o governo impondo a tarifa, vai fazer com o que passageiro pare de voar, não?

CR - Não é só a tarifa que causou corrosão nas empresas. A tarifa foi um indutor principal, mas tem uma

série de somatórios aí.

RA - Quais?

CR - Política salarial, política de combustível, reajuste de dólar. São coisas que se somam. Na política social, você vê agora os problemas com a previdência, os 147%. Vai aumentar a contribuição das empresas e vai aumentar a contribuição do empregador e do empregado; ICMS sobre a tarifa aérea e coisas que foram crescendo. Os custos da tarifa de pouso também no Brasil estão em 7% da receita.

RA - O transporte aéreo não é um transporte elitista?

CR - Coitado de quem pensa assim. Num país de 8 milhões e meio de quilômetros quadrados pensar em transporte elitista. Eu defendo a política de que nós temos que ser flexíveis. Não existe governo - seja do Ministério da Economia, Ministério da Aeronáutica, DAC, quem quer que seja, que conhece a minha empresa melhor que eu. Eu sei quanto é que faz aqui; não é o governo que tem que me falar.

RA - Mas é a economia que tem que reagir, não o governo.

CR - A economia é sazonal aqui e agora. Porque durante o plano cruzado não haviam vagas em nenhum dos aviões; todos lotados. E era mais barato você ir a Curitiba de avião do que de ônibus. E era o governo que dizia quanto eu devia cobrar. Cada passageiro que embarcava, perdia-se 14 dólares. E nós nunca deixamos de atender.

RA - Qual o fenômeno que está ocorrendo, em que as empresas cada vez mais não têm equipamento próprio e busca um leasing?

CR - O fenômeno é que as empresas se descapitalizaram. Venderam seus aviões e fizeram lease-back. Isso significa o seguinte: pegar todo o seu patrimônio e inserir na operação altamente deficitária. Até que um dia isso acaba.

RA - Isso não é autofagia?

CR - Isso é autofagia. Mas é o último recurso que a empresa tem antes de falir. Você sabe qual a diferença que há entre uma empresa fraca e uma forte quando há crise? É que uma dura dois meses mais.

RA - Nós estamos vendo aí uma série de companhias no vermelho...

CR - Eu sou um empresário da aviação regional. Quem sou eu para falar da aviação nacional! Não devo meter nisso. Só de fazer o VDC o pessoal acha que nós estamos "roubando" passageiro de quem o criou; imagine se nós formos nos meter nesta área. No setor regional o panorama é bom. Nós acreditamos extremamente na política, que agora

estamos praticando, no Ministro Sócrates, no Diretor Geral, no Brig Burger. Nós acreditamos no processo da flexibilização e acreditamos no discurso do Ministro Sócrates, que diz que a Aeronáutica tem que ficar no controle técnico das empresas e deixar o comercial e o operacional por nossa conta. Nós já estamos achando que isso vai chegar: é uma questão de tempo. E sabemos que isso é um processo que dá ação e reação. Eu sou um homem crente de que a solução do problema das empresas está no mercado. Não está em outro lugar. Agora, aquele que dá um passo maior que sua perna, vai pagar pelas consequências. Não precisa o governo falar. Você viu o que aconteceu aí com quem aumentou em 51% a oferta, e só teve aumento de 2% na demanda. A TAM é uma empresa que não dá um passo maior que sua perna. Os 15 anos de aviação regional, os 30 de aviação total demonstram isso.

RA - Na aviação, de uma maneira geral, os custos de atendimento, e prestação de serviço personalizado ao passageiro, não são um excesso?

AR - Eu acho que a nossa ação já é o espelho do que você está falando; tanto que nós não tivemos nenhuma, mas nenhuma barreira ao fazer dois programas extremamente ambiciosos: colocar um avião de alta tecnologia onde o cliente existe; porque não adianta querer fazer o VDC de F-27. O cliente não quer mais. Ele quer um avião do porte do 100. E, em contrapartida, colocar o avião mais simples que opera no Brasil, que é o monomotor na área da Brasil-Central. Por quê? É o equipamento adequado à sua região. Não se deve querer colocar o Fokker na área de Conceição do Araguaia. Então, estamos fazendo inclusive, um negócio novo no mundo. Não tem nenhuma empresa aérea no mundo fazendo um trabalho desse. De um lado, um avião extremamente sofisticado, de outro um mais simples, adequado ao seu mercado. Isso é a prova do que você está falando.

RA - Dada as dimensões continentais brasileiras, que se presta a esse tipo de coisa, isso não cria antagonismo dentro da empresa com dois tipos de operação?

CR - Criaria se fosse uma empresa só. Mas são duas empresas, com administrações separadas. Participam de um holding, onde a política é discutida, mas a ação operacional não é discutida, é feita.

RA - E dentro do conceito de regional, a carga tem alguma participação, é pensado, tratada ou está em projeto?

CR - Nós evidentemente não gostamos de andar com o porão vazio, mas não podemos também sacrificar o tempo no solo dos nossos aviões. Nós fazemos a carga como complemento, mas não fazemos a carga como a razão máxima da nossa existência. A razão máxima da nossa existência é a satisfação do usuário. O discurso da TAM se baseia em dois grandes pilares: um é a satisfação do usuário. É conhecer o mercado; é estar de braços dados com o usuário. O outro é a capacidade técnica de fazê-lo. Aí tem sempre um complicador, não? É quando a política deixa. RA - Como é um ping-pong, eu volto a umas idéias já tratadas anteriormente: é que, ao se colocar um avião muito sofisticado no VDC, e como as etapas são muito curtas e os equipamentos estão se tornando muito caros, - volto àquela pergunta: as tarifas não serão muito altas para sustentação desses vôos?

CR - Quem é que está falando isso?

RA - Eu estou perguntando...

CR - O que ocorreu no Brasil é o seguinte: é que todo mundo aqui vem defender o usuário. O usuário nunca se defende. O que nós temos que ter é a flexibilização tarifária. Você experimenta ir na Rede de TV Globo e colocar um anúncio na hora do Jornal Nacional. Quanto custa? Custa dez vezes mais que o preço do anúncio da meia-noite, do meio-dia. Então o que que nós precisamos? Flexibilização para as 07:00hs da manhã para Brasília ou para Belo Horizonte, cobrar o que se precisa, porque quem voa aí é pessoa jurídica. Às seis horas da tarde cobrou-se o que se precisa. Quem paga a passagem é pessoa jurídica. Agora, da meia-noite ao meio-dia, tem-se que fazer um programa promocional.

RA - É adepto da tarifa diferenciada?

CR - Eu sou adepto de uma política de flexibilização neste setor. O DAC deve estar fazendo isso. Nós estamos em reuniões com o DAC nessa hora cuidando exatamente disso; porque é o único caminho. Quem sabe desse assunto é a empresa. Eu sou a favor de bonificação tarifária no Brasil, porque isto facilita muito a vida do usuário; porque ele pode fazer endosso, compensação... agora quando tem empresa que não dá endosso a ninguém, para que tarifa unificada? Você sabe disso. Por quê? Vende com desconto. Como é que vai dar endosso? Vai pagar?

RA - Agora, a tarifa diferenciada específica, como existe em outros países, seria do seu agrado?

CR - Vou explicar o que é política da tarifa diferenciada. A TAM pratica

tarifa de 130 pontos nos aeroportos centrais. Os aviões não andam cheios nem vazios, andam na média nacional, porque aquele que está voando aqui está podendo pagar. Eu sou a favor, porque quem sabe do mercado é a empresa que está identificada com ele. Não adianta se fazer uma política tarifária para o Brasil inteirinho porque o problema é distinto entre São Paulo, Rio, Curitiba, Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio Branco, Acre... são coisas distintas. Então eu acho que a empresa tem que conhecer o mercado e praticar; ter liberdade nesse mercado e praticar a tarifa que ela entende para aquele mercado. Se ela não tiver identificado esse mercado, não vai fazer isso nunca. Por isso eu defendo a especialização, os segmentos de transportes especializados. Quer dizer, uma empresa tem que estar vinculada a uma região. Não existe a empresa que pode fazer tudo. Se insistir, quebra, não aguenta. Esse é o meu raciocínio. Eu acho que nós devemos buscar sim, essa política de flexibilização.

RA - Quer dizer que é uma empresa multifacetada; empresa que trata de passageiro, regional, quer abarcar tudo: carga...

CR - Eu acho que os anos 90, desembocando no ano 2000, vão acontecer algumas coisas no mundo. Primeiro, os gigantes estão começando a sofrer a consequência do gigantismo. Segundo, é preciso especialização mercadológica. Terceiro, menos controle. Quarto, é preciso dar condição de surgirem no Brasil outros tantos empresários que comecem pequenos e que um dia ficarão médios e em condições de ficarem grandes. O mercado é extremamente dinâmico, por isso fomos os primeiros a apoiar na Conac (Conferência Nacional de Aviação Civil), a abertura do mercado para a constituição de novas empresas regionais. Claro, é vital isso. Eu aliás, desde o primeiro dia - o Brig Deoclécio está aí de testemunha - quando se resolveu fazer cinco empresas de regional no Brasil, eu propunha dez.

RA - E tem mercado para isso?
CR - Especialize-se. Faz-se micro região. E depois, à medida que o sujeito vai crescendo, vai-se induzindo ao desenvolvimento e não cercear o crescimento. A autoridade tem que agir induzindo e não cerceando. O cerceamento é complicado.

RA - O governo praticamente liberou a tarifa; Liberou a tarifa básica e o empresário tem de menos 50 mais 130 pontos pra alterar. Mas pelo que se depreende e se ouve, alguns empresários batem na porta do

governo para que o governo estabeleça a tarifa.

CR - O que há é o seguinte: O governo liberou, não o mecanismo de liberação total, porque no Brasil há a Constituição, que é a lei maior, onde diz que serviço público tem que ter preço fixado pelo governo. É por isso que o desenvolvimento de serviço público no Brasil é de país de quarto mundo. Telefone não dá linha, ninguém consegue um aparelho, ninguém bota uma empresa de rodovia, ninguém bota uma empresa de ferrovia, de nada, a light quebrou; quebrou tudo quanto é empresa de prestação de serviço ao público. Ninguém se mete nisso no Brasil. Agora, o governo libera assim: "Está liberada para o Ministério da Aeronáutica". Aí vem um ministro heterodoxo e descentraliza tudo de novo.

RA - Mas no momento atual?

CR - Bem, no momento atual, estou

"... Teremos uma aviação civil forte, quando teremos uma FAB mais forte..."

achando que esses empresários estão querendo que o governo libere sim...

RA - Porque se o indivíduo está operando a cem pontos, ela terá liberdade de operar com 130, como a Brasil Central opera em determinada região. Mas não, ele quer que o governo diga que ele passou para 130, e isso, aliás, está nos jornais.

CR - Mas eu não acompanhei. Eu acho o seguinte: se a tarifa é liberada, é liberada para valer. Ou as empresas fixam suas tarifas ou estas são fixadas também no sindicato e tira todo mundo disso.

RA - O que prevê pra essa década?

CR - Eu acho que a TAM não vai fazer nenhum programa de expansão irresponsável; ao contrário, a TAM vai consolidar gradativamente o que ela faz. Nós vamos continuar no segmento de mercado a que nos propusemos; nós vamos agora devagar e com cuidado resolver o problema da Brasil Central, já que nós temos compromisso com os nossos sócios e vamos ficar alerta ao setor, pois este está descapitalizado e com problemas. Eu acho que houve muitas coisas que contribuíram para isso. Primeiro, a política tarifária e ultimamente uma certa expansão desordenada.

RA - E a sua mensagem?

CR - A mensagem que eu deixo é a seguinte: sou seguidor das idéias do Brig Deoclécio. Aprendi muito com os Oficiais-Generais da FAB em uma regra geral. São todos homens da maior seriedade, do melhor nível. Um exemplo disso, é que nós temos 3 aqui na TAM e um deles é meu exemplo, e eu não faço nada sem ouvi-lo, que é o Brig Osvaldo Pamplona Pinto. Agora eu sou um adepto da teoria do poder aéreo unificado. Acho que a Aeronáutica precisa prestar um pouco mais de atenção ao setor.

RA - Como?

CR - Diminuindo a rotatividade do Departamento de Aviação Civil. É um órgão absolutamente sem memória, em primeiro lugar; em segundo lugar é preciso dar uma certa conotação um pouco mais voltada à realidade no serviço de proteção ao voo - tem-se um macro serviço de proteção ao voo dos melhores do mundo. De São Paulo a aeronave vai para Brasília; o radar localiza e informa que está 3 minutos fora da rota e tal, tal, tal. Perfeito. Só que as empresas regionais, a TAM, por exemplo, para ir de São José do Rio Preto a Marília faz a sua própria proteção de voo há 15 anos. Há 15 anos não se coloca um auxílio à navegação em nenhuma dessas cidades paulistas. Então a máquina de proteção ao voo no Brasil é uma maravilha e temos que render uma homenagem outra vez ao Ministério da Aeronáutica. Mas a micro proteção é um desastre. E nós temos que cuidar disso se quisermos continuar operando. Este é um assunto extremamente sério. As regionais ainda têm um custo elevado em bancar esta operação nessas cidades, caso ela queira ter regularidade e pontualidade nessas cidades que opera. Eu acho que a diferença entre um país desenvolvido e um sub-desenvolvido vai ser, no futuro, a velocidade das decisões dos empresários e dos órgãos controladores e coordenadores. E tanto nós teremos uma aviação civil forte, quanto teremos uma Força Aérea mais forte. Controlando isso se formos eficientes. Então o DAC precisa ter memória, necessita ter gente que entenda da atividade econômica. Porque, em que pese os Oficiais-Generais serem homens da melhor qualidade - eu boto a mão no fogo por todos com quem eu convivi - eles costumam não entender muito do fenômeno da atividade econômica. Eis o problema. Essa é a mensagem que eu dou para o Ministério da Aeronáutica. E para o setor, é exatamente isso que eu disse: é cabeça, é não querer fazer expansão maior do que precisa, porque quebra mesmo.

“**A**s buscas, a localização, o resgate dos cinco sobreviventes e o dramático dia-a-dia vivido por eles”

O autor deste artigo, na época do acidente (15.06.67) era Chefe do Estado Maior do COMTA tendo participado das operações de buscas, em terra e no ar, na Região Amazônica, colaborando com o SAR (Serviço de Busca e Salvamento) do COMAR I instalado em Manaus, chefiado pelo Major Cardoso.

Sem veleidades literárias, levando apenas pelo desejo de transmitir às novas gerações da FAB alguns detalhes sobre a tragédia ocorrida em plena selva amazônica com o avião C-47 da FAB 2068, que se constituiu em verdadeiros exemplos de bravura, decidiu apresentar à Revista Aeronáutica este trabalho, referente a um episódio ocorrido no ano de 1967.

São histórias dignificantes que enaltecem o valor e o espírito de solidariedade existentes na Força Aérea Brasileira.

O avião saíra de Belém, no

dia 15.06.67, pousando em Jacareacanga, às 18:30 horas, tendo sido abastecido com 800 galões de gás, suficientes para oito horas de voo. A sua missão era prestar socorro ao Destacamento de Cachimbo ameaçado por incursões de índios. Levava ao todo 27 militares, incluindo os 4 tripulantes. A missão era considerada de emergência. Os pilotos eram os Tenentes Newton Nogueira e Moisés Silva.

A decolagem para Cachimbo ocorreu às 21h15m. Como não conseguissem localizar Cachimbo, às 24:00 horas, iniciaram o regresso para Jacareacanga, informando estar com problemas nos dois rádios compassos.

Horas depois, uma mensagem rádio dava ciência que estariam voando no R.M. 330º com a esperança de alcançar Manaus ou Tefé. As condições atmosféricas desfavoráveis devido a um nevoeiro típico naquela época do ano conhecido por “Aru” ou “Barba de Bode” que inesperadamente cobriu toda a região entre Jacareacanga - Tefé - Manaus.

Na sexta-feira, dia 16.06.67, à partir das 04:30 horas, o avião passou a ser considerado desaparecido. O SAR de Belém iniciou as buscas preliminares.

Entre 15.06.67 e 29.06.67 desenvolveu-se uma intensa atividade de buscas cobrindo as áreas prováveis de localização da aeronave desaparecida.

Foram missões racionalmente planejadas e executadas com disciplina, dedicação e elevado espírito de solidariedade humana. O COMTA contribuiu colocando à disposição do SAR vários aviões.

No teatro das buscas os aviões da FAB voaram cerca de 1.000 horas.

Foram realizadas 140 missões aéreas com a participação de 136 tripulantes, 12 equipes médicas, 43 homens trabalhando em terra, 17 paraquedistas do SAR e 10 do Exército. Ao todo foram engajados 250 homens naquelas missões.

Foi uma das maiores buscas até então realizadas no mundo.

C-47 2068: o diário de um drama



QUINTA-FEIRA - 15.6.67

Com destino a Jacareacanga, aonde chegamos às 18:50 horas, jantamos e recebemos da 1ª Zona Aérea ordem para decolar para Cachimbo. Decolamos às 21:15 horas (com destino a Cachimbo), porém, ao chegarmos ao destino (presumimos), o campo de pouso não foi encontrado até às 24:00 horas. O piloto tentou encontrar Jacareacanga, também não foi encontrado. Abandonando a idéia de encontrarmos Jacareacanga, partimos com destino a Manaus mais ou menos às 01:30 hora da madrugada do dia 16. Houve pane de radiocompasso antes de encontrarmos Cachimbo, por esse motivo também não foi possível encontrarmos Jacareacanga. Através do rádio comunicamos a Belém, Manaus, Jacareacanga e Cachimbo, e foi dada a altitude do avião, e o rumo de 330° para Manaus. Eram 04:30 horas quando faltou gasolina. Jogamos todo o armamento e munição fora, a fim de diminuir o peso. Às 04:40 horas batemos numa árvore, e o avião espatifou-se. Só salvaram-se o Dr. Paulo, Ten. Velly, 2S Botelho, 3S Barbosa, Cabos Calderara e Barros e o S2 Brito, todos feridos.

SÁBADO - 17.6.67

Hoje, sábado, estamos sem alimentação e água.

DOMINGO - 18.6.67

Às 02:00 horas da madrugada fui acordado por pedidos vindos da parte do Dr. Paulo e Ten. Velly os quais queriam água. O Cabo Barros não pode levar por se encontrar com as pernas doentes e dormentes; eu só poderia se fosse me arrastando, pois minha perna esquerda continua ruim e não posso andar; consegui com muito sacrifício descer do avião e ir até eles me arrastando; a escuridão me dificultava tudo e eles estavam distantes um do outro. Com muita dificuldade, consegui atendê-los. O Cabo Calderara também me pediu, mas só quando terminei de entregar para os dois primeiros, diante da escuridão e não saber o local exato para apanhar água não consegui atendê-lo. Às 06:00 horas do dia o Cabo Barros ficou em condições de andar e levou água para os dois oficiais e o Cabo Calderara. O Cabo Barros disse-me que conversou com o Cabo Calderara e que o mesmo estava bom, isto é, bom de entusiasmo, porque na realidade ele estava com a perna cortada na rótula. À tarde, após ter feito duas muletas, fui visitar, emocionado, os doentes. Encontrei, então o pobre do Cabo Calderara morto. Até o momento não apareceu um avião sequer, já estou perdendo as esperanças de viver e rever minha família. Imobilizei a perna quebrada, ou melhor fraturada do Dr. Paulo. Ele é quem nos anima. O Ten. Velly está perdendo as esperanças de ver sua família. Mandou que, se eu fosse achado vivo, fosse em sua casa e dissesse ao Major Cardoso que tudo foi feito para se cumprir a missão, mas a caminho de Jacareacanga e Cachimbo houve a pane de rádio. Só restam seis dos que escaparam, sei que não vou passar muito tempo vivo, Deus que nos ajude, todos nós temos família e precisamos viver, mas Deus sabe o que faz. Os únicos que estão apanhando água e andando, com muita dificuldade, somos eu e o Cabo Barros. Que Deus faça com que amanhã não apareça outro morto, pois nos entristece muito, e que apareça um avião para nos salvar. O mau cheiro dos que morreram, já com mais de 72 horas, é horrível.

SEGUNDA-FEIRA - 19.6.67

Hoje consegui encontrar um olho-d'água, o que nos animou muito para continuar a luta pela vida. O Cabo Barros veio comigo para ver onde era e está carregando água para todos. O doutor disse que esse achado foi maravilhoso. O S2 Brito desceu da cauda do avião, onde fizemos nosso alojamento, e foi até a parte dianteira do mesmo, a qual está completamente destroçada e com vários cadáveres. Lá ele encontrou no chão várias latas de salsichas e conservas; estão queimadas, mas dão para comer. Por falar em comida, isto só fazemos uma vez por dia, assim mesmo, uma salsicha para cada um. O 2S Botelho melhorou um pouco da perna e já está se movimentando, graças a Deus, com minha perna traumatizada, mas andando com muletas, consegui trazer, com auxílio do colega Botelho, o Ten. Velly para perto de nós. Achemos umas latas contendo caramelos e uns pacotinhos de café e açúcar. Estes achados nos animavam muito. Encontramos um rádio portátil GIBSON GIRL, para dar avisos de socorros se algum avião passar aqui por perto. Não apareceu nenhum avião, mas nossas esperanças continuam, pois, sabemos, a FAB não nos vai abandonar. “Nossa Senhora do Perpétuo Socorro e meu Glorioso São José, olhai por nós e nos tirai deste desespero.”

TERÇA-FEIRA - 20.6.67

“...encontrei
o pobre Cabo
Calderara
morto...”

Hoje amanhecemos mais animados, pois o colega Botelho fez um café para nós. Nunca tomei café tão gostoso, todos gostaram dele. O Cabo Barros está com a coxa esquerda queimada e, também, as cotas, mesmo assim é o único que pode andar bem. O S2 Brito está com a perna esquerda quase que decepada, até o osso da canela está aparecendo, ele quase que não pode se locomover. Pedimos a Deus para que minha perna e a do colega Botelho fiquem melhor e nos permitam andar sem muletas. Pela manhã fui dar uma volta nas imediações do avião, para ver se conseguia encontrar um caminho ou um rio que nos leve até a civilização, mas, infelizmente, estamos longe de tudo e de todos. À tarde colocamos 100 m de fio de antena para o rádio, através da clareira onde se encontra o avião. À noite, vamos ver se conseguimos mandar umas mensagens. “Deus permita que elas sejam ouvidas.” São 18.00 horas e não apareceu um avião sequer para nos socorrer, só os urubus é que estão voando por cima de nós. “Tenho fé em Deus que amanhã vai nos chegar socorro.” “Deus permita-nos voltar para nossas famílias e para junto de amigos e colegas.”

QUARTA-FEIRA - 21.6.67

Hoje, mais um dia que passamos aqui na selva. Pela manhã tomamos um pouco de chá, feito pelo colega Botelho. O Cabo Barros continuava trazendo água, pois é o único que, apesar de ter a perna esquerda queimada, pode se locomover sem muletas. Hoje, alcançamos uma grande vitória; conseguimos trazer para dentro da parte traseira do avião (a única que sobrou) o Dr. Paulo e Ten. Velly; os dois desde sexta-feira encontravam-se do lado de fora, expostos à chuva e sereno, pois o Dr. Paulo, como já falei antes, está com a perna esquerda fraturada, sua perna direita e o braço direito estão com luxação e provavelmente com fraturas. O Ten Velly está com fratura de bacia. Por esses motivos acharam que não poderiam

subir. Diante das chuvas caídas e a falta de conforto, apesar de que aqui dentro não temos quase nenhum, pois dormimos no piso frio do avião, resolveram dar o máximo para subirem e conseguiram, graças a Deus. À tarde, o amigo Botelho fez uma sopa de aveia queimada; para nós foi a melhor que já tomamos. O socorro que tanto esperamos não apareceu ainda, mas temos fé em Deus e nossos superiores e colegas, que logo hão de vir. “Ó DEUS, OUVI AS NOSSAS SÚPLICAS”.

QUINTA-FEIRA - 22.6.67

Hoje o dia amanheceu bonito, tomamos um pouco de café. Procuramos hoje mais latas de carne no avião, isto é, na parte destroçada. Só encontramos umas sardinhas queimadas, mas que dão para nos alimentar. Eu, Botelho e o Cabo Barros fomos até a cabine do avião ver se encontrávamos alguma coisa de utilidade. Encontraram, ou melhor, tiramos dos bolsos dos mortos, Ten. Nogueira e Ten. Silva Filho, suas carteiras de identidade e de cédulas e uma lanterna; seus corpos estão em adiantado estado de putrefação. O Cabo Barros viu o corpo do colega Fávaro, o qual viajou o tempo todo ao meu lado. Na hora do impacto eu consegui por milagre me salvar e o pobre ficou preso nas ferragens do avião. Desde ontem que apareceram urubus-reis por aqui. São bonitos, mas eu gostaria de vê-los era num zoológico e não nesta agonia. Também apareceram uns macacos; estamos pedindo a Deus que sejam frutas que eles estejam nos mostrando. Não apareceu nenhum ronco de avião. “Meu amado São José, fazei com que eu veja minha esposinha”. “Deus, fazei com que todos nós possamos ver nossas famílias.”

SEXTA-FEIRA - 23-6-67

Hoje está completando 8 dias que houve o desastre, só mesmo com a graça de Deus é que continuamos vivos. Passamos a noite de ontem muito mal, minha perna inchou muito, a do colega Botelho também. O Dr. Paulo gemeu muito, foi necessário às 24:30 horas eu retirar as tábuas que estavam enfaixando sua perna. Por coincidência, todos, menos o Ten. Velly, estão com a perna esquerda doente. O colega Botelho, quando chegar a noite, é capaz de não dormir. O Ten. Velly também. São 13:30 horas, neste momento está chovendo muito, trovejando e relampejando, ela molhou o Ten. Velly todo, pois o mesmo foi até a parte de fora do avião quando de repente a chuva caiu. Estamos sem poder fazer um fogo, pois restam uns dois fósforos, mas, diante da umidade, não queremos arriscar a perdê-los. Hoje, às 17:30 horas, ouvimos um ronco de avião; ficamos tão alegres, mas a alegria durou pouco, pois a zoadá dos motores logo desapareceu. À noite, rezamos todos juntos 6 Padres-Nossos e 6 Ave-Marias. “Ó DEUS, QUE AMANHÃ ESSA ZOADA DE MOTORES CHEGUE MAIS PERTO DE NÓS”.

SÁBADO - 24.6.67

Hoje o dia amanheceu muito chuvoso, com má condição atmosférica; isto vai impedir que os aviões apareçam. Começamos a comer das 5 latas de salsichas que nos restam. Ouvimos 3 vezes, nítida mas longinquamente, os roncões dos aviões de busca. A nossa esperança é que o deslocamento do pente esteja vindo em nosso sentido, pois nossos suprimentos estão diminuindo, embora sejam

usadas rações minguadas (1 salsicha para cada um por dia). O rádio GIBSON tem sido acionado; todas as vezes que ouvimos os roncões dos aviões pedimos a Deus que os pilotos captem esses sinais de socorro.

DOMINGO - 25-6-67

Hoje o dia ainda amanheceu muito chuvoso, isso vai prejudicar as buscas dos aviões. Nossas rações estão cada vez mais minguadas. Demos uma volta na floresta para ver se encontrávamos algumas frutas; infelizmente, nada foi encontrado. Só a água é que é muito boa. Ouvimos novamente os roncões dos aviões, Deus queira que eles se aproximem mais de nós. O moral do pessoal ainda está elevado. “Deus, fazei com que sejamos socorridos.”

SEGUNDA-FEIRA - 26-6-67

Hoje o dia amanheceu lindo. O sol já saiu e o céu está limpo. A nossa esperança está toda no dia de hoje. Ontem passamos uma noite terrível; o Dr. Paulo delirou a noite toda, Ten. Velly gemeu muito. O amigo Botelho também não passou a noite muito bem, por causa da rótula. O S2 Brito continua com a perna esquerda e as costas queimadas, tem sofrido muito. Eu e o amigo Botelho é que fazemos os curativos nos mesmos. Quanto a mim, 3S Barbosa, não passei a noite lá muito bom, pois à tarde retirei da perna um pedaço de alumínio de avião, estou com duas feridas na perna esquerda, não posso andar sem muletas. Todas as noites estamos rezando, todos em conjunto. São 10:30 do dia, passou agora por cima de nós um avião ALBATROZ. Tornou a passar, novamente. Oh, meu Deus, será que eles nos viram? Todos gritam de emoção. Agora, à tarde passaram por cima de nós um C-130 e um B-17. Estamos certos de que Deus e Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, São José, Nossa Senhora da Aparecida ouviram nossas rezas e nos concederam essa graça de sermos vistos por eles. Às 17:35 horas, apareceu um CATALINA e sobrevoou nossa posição; daqui de baixo, vimos um túnel aberto do mesmo e alguém nos acenou com a mão, nós chorávamos de alegria, porque esse maravilhoso acontecimento nos deu a certeza de que fomos realmente avistados.

TERÇA-FEIRA - 27-6-67

Hoje o dia amanheceu um pouco chuvoso, esperamos que daqui para as 10 horas ele melhore, a fim de facilitar nosso resgate, que julgamos não passar de hoje. Ontem o CB Barros piorou, pois apresentava sinais diferentes; não conseguia comer bem, sua boca quase que não abria, à tarde ele não conseguiu jantar. Há uns 5 dias ele estava com a respiração ruim, estamos pedindo a Deus que ele melhore, perguntei ao mesmo se tinha feito alguma promessa, ele me respondeu que sim; com Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. São 10.35 horas, não ouvimos ainda ruidos de avião, pedimos a Deus que logo eles apareçam. São 11:15 horas, o Cabo Barros faleceu, tentei abrir a boca do mesmo para que ele respirasse, mas infelizmente a mesma estava tão trincada que não conseguiu. Rezamos pelo nosso herói, pois ele que nos abasteceu de água quase o tempo todo e arranhou latas de conservas queimadas entre os destroços do avião. Para todos nós foi uma grande perda. O helicóptero apareceu às 11.40 horas.

“...às 17:35 h
apareceu um
Catalina e
sobrevoou nossa
posição...”

Meu Deus, que felicidade, eles estão tentando pousar em nossa clareira, mas, infelizmente, é impossível. Estamos nos comunicando com a tripulação do mesmo, através dos braços. Estamos chorando de alegria. Eles foram embora, pois não conseguiram descer, mas nos tranquilizaram. Entre as 14:00 e 15:00 horas, ele apareceu novamente. Que felicidade, meu Deus! Desceu agora o primeiro homem para nos socorrer, é o Cap. Guaranis; abraçamos o mesmo e choramos de alegria. Em seguida, desceram o Cap. Sérgio, o Dr. Santos e o Sgt. Lins; todos pertencem ao PARASAR; tomamos conhecimento, através dos mesmos, que existem mais de vinte aviões nessa operação para nosso resgate. Nós sabíamos, meu Deus, que a FAB não nos abandonaria, por esse motivo, por orientação do Ten. Velly, não abandonamos os destroços do avião. O Dr. Santos cuidou de todos e imobilizou a perna do Dr. Paulo. Nos trouxeram comidas e agasalhos, estamos bem agora. Rezamos antes de dormir agradecendo a Deus essa felicidade. Usamos durante toda essa aproximação das aeronaves o rádio GIBSON-GIRL, e sinalizador manual alaranjado, pois o sinalizador pirotécnico falhou.

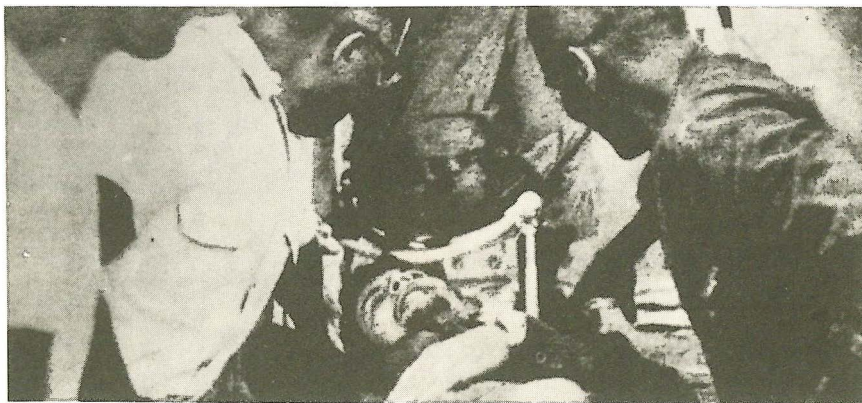
QUARTA-FEIRA - 28-6-67

Hoje o dia amanheceu chuvoso, mas graças a Deus e à força de vontade dessa equipe do PARASAR que está abrindo uma clareira, para o helicóptero descer, esperamos sair hoje daqui. Todos estão medicados e alimentados. O Ten. Velly disse que a noite passada foi a única que conseguiu dormir. Estamos radiantes de alegria porque sabemos que vamos voltar ao convívio de nossa família e de nossos amigos. Graças a Deus, o nosso moral, que em momento algum falhou, agora é que continua elevado, só lamentamos as perdas dos nossos companheiros que faleceram nesse desastre. Chegaram mais 3 capitães pára-quedistas do Exército que estão também trabalhando na abertura da clareira, para o nosso resgate. Chegaram mais 3 sargentos da FAB pertencentes ao

PARASAR. Chegou também no fim do dia de hoje, o Cap. Cordovil, também pertencentes ao PARASAR. Vamos passar mais uma noite aqui, todos dizem que nós nos salvamos por milagre, quando viram nosso avião. Disseram que a cidade mais próxima de nós fica a 20 km. Não poderíamos de jeito nenhum alcançá-la, diante de nossas condições físicas, senão aparecesse socorro.

QUINTA-FEIRA - 29-6-67

Hoje o dia está nublado, graças a Deus a equipe do PARASAR e os pára-quedistas do Exército estão trabalhando desde as sete horas do dia, até os 2 doutores estão trabalhando com machados e serras, para que essa clareira termine logo para podermos sair daqui e ir para um hospital. O Ten. Velly não passou muito bem a noite passada, o mesmo queixava-se de dores e falta de ar. O Dr. Santos lhe deu uns calmantes. São 10.30 horas, o Ten Velly continua um pouco incomodado, esperamos e pedimos a Deus que ele melhore e se reanime. Todos nós, isto é, menos o Ten. Velly, dormimos bem essa noite, para mim foi a melhor noite. Estamos aguardando que o helicóptero venha logo de São Pedro (campo de pouso improvisado ao qual deram esse nome, é o mais perto de nós) e nos traga combustível e explosivos para a derrubada de árvores, pois o pessoal está trabalhando com serras de mão e machados. Todos esperam que o helicóptero traga o guincho, o qual poderá nos puxar numa maca até seu bôjo, e, assim, poderemos sair hoje daqui. O Ten. Velly está tomando sôro no braço. São 14.30 horas, começou o nosso resgate. Graças a Deus, o 1º a ser colocado no helicóptero foi o Ten. Velly; o 2º foi o S2 Brito; o 3º, Dr. Paulo, 4º, 2S Botelho e o 5º, eu, 3S Barbosa. Estamos dando adeus a esse lugar que tantos dissabores nos deu, mas no final muitas alegrias nos trouxe com a graça de Deus e essa fabulosa equipe do PARASAR e dos pára-quedistas do Exército Brasileiro. ●

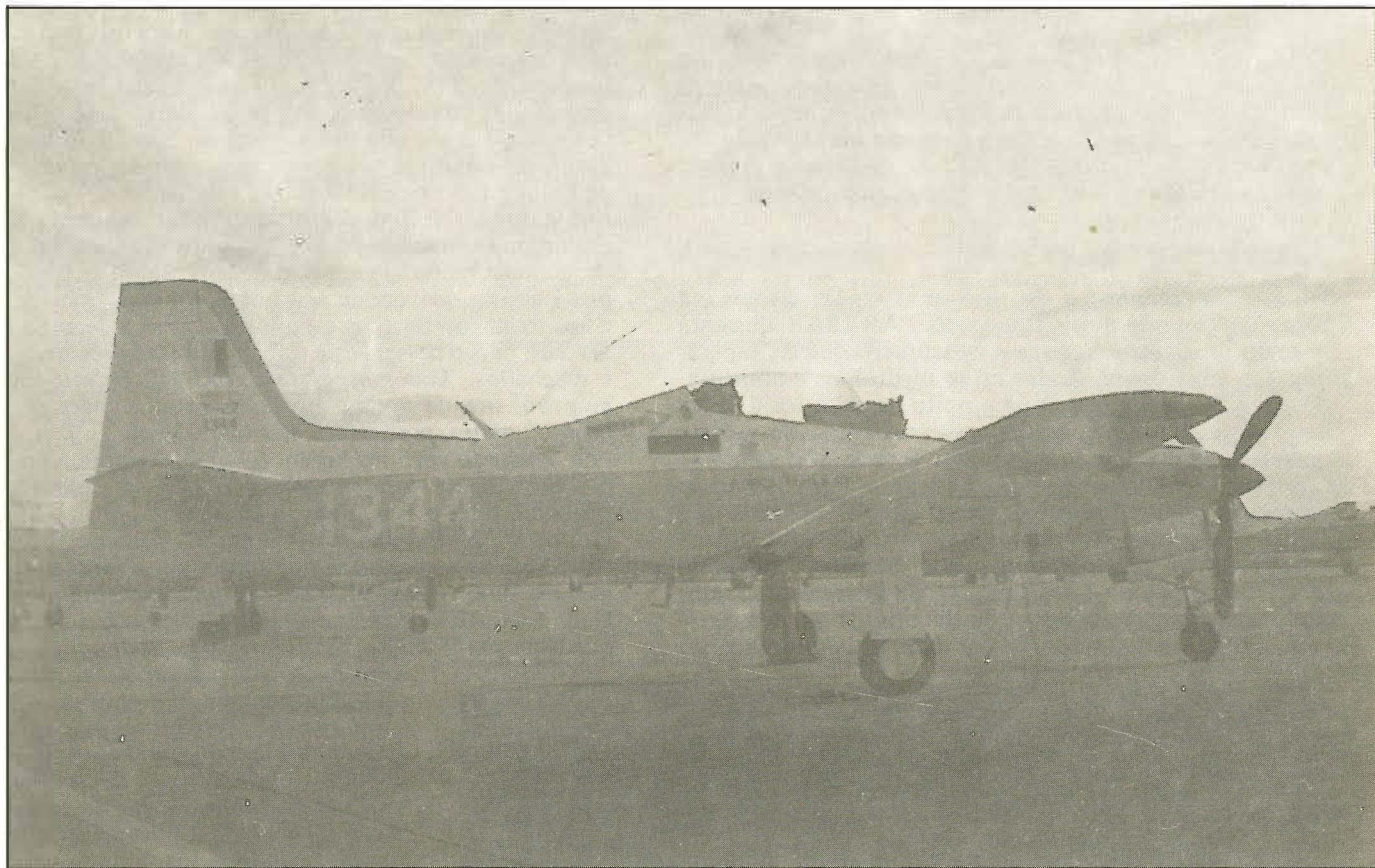


Emocionante foi a operação-resgate dos cinco sobreviventes pelo helicóptero UH1D-8530 tripulado pelo Major Muniz e pelo Tenente Xavier que possibilitou o lançamento de elementos do PARASAR e dos primeiros socorros aos feridos.

Estava certo o articulista do J.B. em seu editorial publicado em 28.06.67, do qual extraímos o seguinte trecho: "A dívida do Brasil litorâneo, do Brasil político e do Brasil administrativo para com os brasileiros que trabalham no interior e para com os elementos das Forças Armadas é uma dívida imensa. De Rondon a Bernardo Saião, aos irmãos Vilas Boas, aos pilotos da FAB, temos e continuaremos a ter no interior do País uma raça heróica.

Lá eles não abandonaram aos que se perdem ou caem nas selvas." E foi o que aconteceu durante as operações de busca e do resgate acima transcrito. Um exemplo dignificante para as gerações presentes e futuras de nossa Força Aérea que procura com as demais Forças co-irmãs construir uma Pátria grande e soberana a despeito das dificuldades e da politicagem mesquinha de maus brasileiros. □

ACROBACIA BRASIL



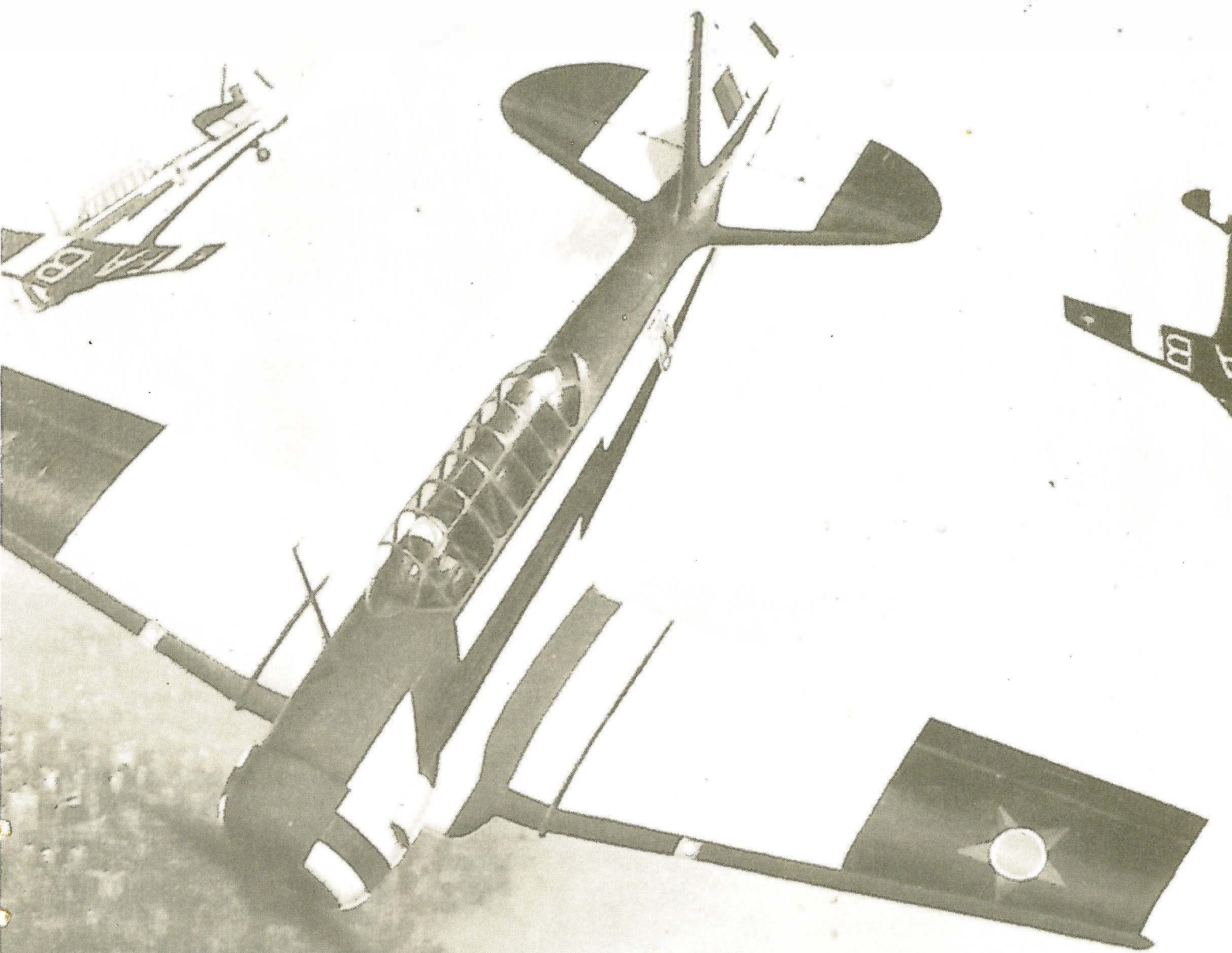
por J. Eduardo M. Motta

O último Campeonato Brasileiro de Acrobacia havia ocorrido em 23 de outubro de 1941. Era o Dia do Aviador. Fôra na parte da manhã, em Mangueirinhos - seu vencedor, Réne Tacola, estudante de medicina recém admitido na Panair do Brasil, onde seria co-piloto, na busca de uma carreira na aviação comercial.

O Iate Clube oferecia almoço ao Ministro da Aeronáutica - Salgado Filho - oficiais da FAB e pessoas ligadas à Aviação Civil. Por volta das 15:00 tudo chegava ao fim. Na pista junto ao hangar, o último modelo Henrique Lage, HL-4, foi apresentado às autoridades e o novo campeão convidado para fazer sua apresentação. Era o primeiro asa baixa da fábrica. Todo mundo tinha os olhos grudados no pequeno avião vermelho, que se deslocava veloz - todos que-

riam ver o vôo do Tacola. Ele voava bem e as manobras se sucediam. Do lado da Urca, lá vem descendo em busca de velocidade...as asas não suportam o esforço, fecham-se e a fuselagem vai afundar nas águas de Botafogo. Desaparecia o último campeão, no dia de sua vitória.

Veio a guerra e a acrobacia tornou-se inviável como atividade aerodesportiva. Vez por outra via-se um T-6 a cambalhotar por nossos céus, a escrever mensagens com fumaça ou o Bertelli a voar de dorso com o Buecker branco e vermelho. Acrobacia organizada e de competição não mais existia. Uns poucos entusiastas continuavam a sonhar com campeonatos, com aviões especializados e a se contentar observando a Esquadilha da Fumaça ou alguns "shows" em festas de aeroclubes.



Em 1986, seis pilotos se reuniram no Incaer para discutir a fundação de uma entidade que desse vida à acrobacia. Surgiu a ACRO:

Quaracy de Oliveira, Décio Correa, Antônio Arthur Braga, Alberto Bazaia Jr, Alberto Bazaia, Raphael Iodice, José Fernando Portugal Mota, João Eduardo Magalhães Motta.

ACRO - Associação Brasileira de Acrobacia Aérea

O início foi difícil, mas em 1987 conseguimos registrar nossa Associação e pensar em voar alguma coisa.

O DAC havia importado sete Cristen Eagle II, na forma de "kits", para serem montados pelos Aeroclubes e previa-se que o primeiro voaria até o fim do ano, o que realmente ocorreu com o de Nova Iguaçu.

Era o início de uma nova fase. Dois americanos foram convidados para vir ao Brasil nos mostrar o que era acrobacia de competição, como praticada nos EUA e Europa nos tempos modernos, dentro dos regulamentos da FAI (Federação Aeronáutica Internacional). A Rio Claro veio um ex-campeão mundial, o suíço Eric Müller.

O AVIÃO MODERNO DE ACROBACIA - O EAGLE, embora desenhado como avião de treinamento, aproxima-se muito dos Fórmula I da categoria - deixa apenas a desejar um pouco na relação peso/potência, e na razão de rolagem de aileron. Foi um salto muito grande em relação a tudo que existia no país.

Biplano, biplace, com motor de 200 HP, sistema de combustível para voo de dorso, hélice de velocidade constante e reforçado para + 9 e - 6 G's. Tem seis metros de envergadura e perfil de asa simétrico. Praticamente não tem diedro e seu ângulo de incidência é nulo. Isto faz com que tenha certas características que, muito importantes para a acrobacia, o tornam diferente dos aviões a que estávamos acostumados. A principal delas é que, de dorso ou normal, sua atitude é a mesma, já que o ângulo de ataque não se modifica ao se virar de cabeça para baixo. Seu pouso é muito veloz, sua visibilidade no solo muito precária, instável e muito sensível aos freios.

No ar, é uma delícia para se voar. Extremamente sensível aos comandos, obedece rápido e, praticamente, não tem limitações.

Seus irmãos maiores, os PITTS, os LAZER, os EXTRA e os SUKOI são a quintessência da arte e o sobrepujam, principalmente, pela menor razão peso/potência e menor arrasto.

AS COMPETIÇÕES - Na década de 50, um piloto espanhol, Conde ARESTI, desenvolveu um sistema de organização e avaliação de competições de acrobacia, pelo qual tornou-se possível realizar campeonatos e comparar seus resultados em qualquer lugar do mundo.

Ele catalogou todas as possíveis manobras e suas combinações, dividindo-as em famílias.

A cada manobra ou combinação atribuiu um grau de dificuldade e um peso correspondente: os juízes, cinco para cada prova, atribuem nota de 1 a 10 para cada um. A média desses graus, multiplicada pelo peso é o "escore" da manobra e a soma dos "escores" é o total de pontos da prova. Existem cinco categorias de competições:

- Básica; Esporte; Intermediária; Avançada; Ilimitada

A complexidade e a dificuldade vão crescendo à medida em que se caminha da BÁSICA para a ILIMITADA. No campeonato MUNDIAL só se voa esta última. No BRASIL, por falta de equipamento adequado, ainda não chegamos lá.

Em princípio, para qualquer categoria, a competição se compõe de:

Uma SEQUÊNCIA DE MANOBRAS conhecida por todos com antecedência e que pode ser praticada à vontade.

Uma SEQUÊNCIA DE MANOBRAS desconhecida, entregue aos pilotos na véspera da prova e que, uma vez distribuída, ninguém mais pode voar.

Uma SEQUÊNCIA PESSOAL, preparada pelo próprio piloto e apresentada ao Juiz Chefe com 24 horas de antecedência. Esta terceira sequência só existe nas duas últimas categorias.

CRITÉRIOS DE JULGAMENTO - O que se pretende atingir é a perfeição das manobras. Não está em jogo o avião utilizado - o que se quer é que uma vertical seja uma vertical, que uma subida de 45 graus seja realmente de

45 graus e que um "looping" seja um círculo perfeito. Não interessa se o vento está deformando a figura - cabe ao piloto aplicar a correção necessária para que os juízes vejam um círculo perfeito.

A CAIXA - As provas são voadas dentro de uma CAIXA hipotética, marcada no solo - um cubo de 1.000 metros de lado. Essa CAIXA tem quatro pisos, dependendo da CATEGORIA:

- Básica e Esporte - 450 metros (1.500 pés); - Intermediária - 360 metros (1.200 pés); - Avançada - 240 metros (800 pés); - Ilimitada - 100 metros (328 pés)

A saída dos limites da CAIXA, para qualquer dos lados ou para cima, é penalizada com perda de pontos e o desrespeito ao mínimo do PISO, invalida toda a prova, zerando a SEQUÊNCIA.

CAIXA ACROBÁTICA - Até o final de 1991 voamos três Campeonatos Brasileiros.

Cada um é composto de várias etapas, sendo que o resultado final é a média do resultado da Etapa Final e o melhor dos resultados do CAMPEONATO BRASILEIRO - 1992, com a primeira Etapa sendo voada em UBATUBA. Deveremos ter cerca de 45 competidores, distribuídos por quatro categorias.

Os campeonatos brasileiros de 1991:

Categ. Avançada - Fernando - CR
Categ. Intermediária - Gobetti - SP
Categ. Esporte - Haupt - CR
Categ. Básica - Strelow - Erechim

PITTD S-2A CAMPO DOS AFONSOS Nov 91 - No Brasil existe um PITTD S-2B, com 30% a mais de potência do que apresentado, e capaz de voar a Categoria Ilimitada.

ACROBACIA DE DEMONSTRAÇÃO

- O público admira um avião em suas evoluções. E o "ballet" aéreo, com seu ritmo, coreografia e harmonia. O ronco do motor é a sua música. A impressão de risco faz os corações pulsarem mais rápido.

Nossa ACRO também se dedica a essa espécie de acrobacia. Suas regras são diferentes. O que se pretende é um colírio para os olhos.

Quer na de PRECISÃO, quer na de DEMONSTRAÇÃO, nossa preocupação primeira é: **SEGURANÇA**. □

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 torna imprescindível a presença de controladores de tráfego aéreo. O atendimento aos clientes é feito em qualquer ponto do território nacional.

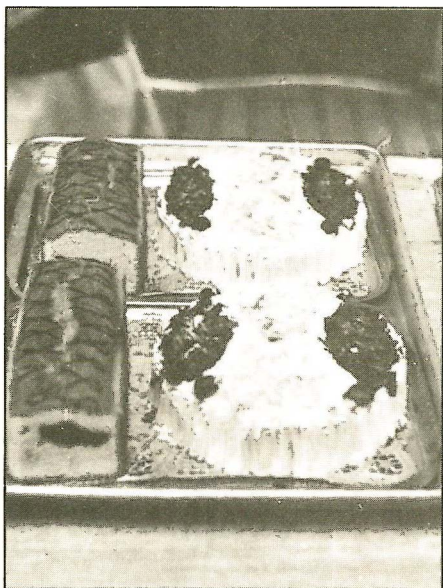
Com sede no Rio de Janeiro e sete Superintendências Regionais, a TASA hoje é responsável por projetos, instalação, operação, manutenção e modernização das comunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, atuando no Sistema de Proteção ao Voo ao lado da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao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



TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

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





Uma viagem
de dar água
na boca

fotos: Gilvan de Souza



C A T E



RING - RIO

O serviço de bordo da Varig, com suas características atuais, tem a função de suprir as aeronaves VARIG / CRUZEIRO, com o pessoal tecnicamente preparado para dar cobertura à segurança e ao conforto dos passageiros e dos próprios tripulantes.

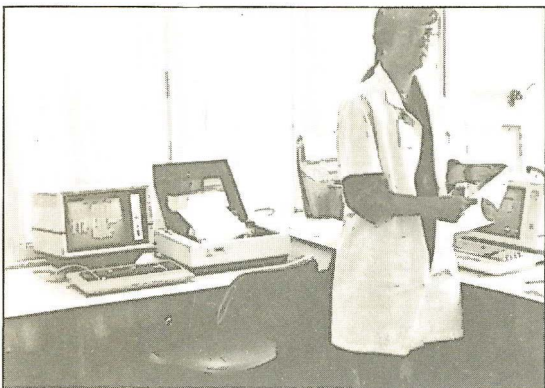
A Varig possui, o maior complexo de Serviço de Bordo da

para atendimento às aeronaves.

O serviço de bordo está subordinado à Vice-Presidência de Recursos Humanos da Varig. O Catering tem ainda uma Gerência Geral de Comissárias que responde por toda a infraestrutura terrestre de apoio às aeronaves, no que se refere ao Serviço de Bordo direto, dentre os quais se destacam a elaboração de

mês; 20000 kg de frango por mês; 2000 kg de batata por mês e 16000 dz de ovos por mês.

O perfeito funcionamento do Jato Catering se inicia com a chegada dos materiais comprados, que são conferidos e pesados por nutricionistas, onde verificam primeiramente a qualidade, depois a apresentação e o preço.



América Latina: CATERING-RIO.

Localizado no setor industrial do AIRJ (Aeroporto Internacional do Galeão) tem 17.800m² de área construída, sendo 16.000m² de área útil e ocupa 04 andares de um prédio monumental, onde conta com ar condicionado central, duas cisternas, que somadas dão um total de 1.583.000 litros d'água, área de lavagem equipada com eficazes máquinas de lavar, 04 holding boxes, 16 docas para carregamento e descarregamento dos vôos, 03 elevadores de carga, 01 elevador social, 02 esteiras rolantes, 25 câmaras frigoríficas e 04 congeladores.

O Catering-Rio conta com 1220 funcionários, funciona 24 horas ininterruptamente, com capacidade de produção de 30.000 refeições por dia, produz atualmente, uma média de 14.000 refeições independente dos serviços de alimentação previsto

cardápio e sequência de serviços, controla o equipamento fixo e móvel de comissaria, mantém um grupo técnico de cozinha para instruir nas cozinhas próprias, ou de terceiros, as modificações de padrões de serviços específicos da VARIG/CRUZEIRO; administra os serviços gerais de todas as comissárias dos sistemas Nacional e Internacional.

COMO FUNCIONA O CATERING?

Em diálogo com a Assistente Gerencial, Alain João Cláudio Bertin, ele deu-nos um perfil da quantidade dos principais bens comestíveis adquiridos pelo Catering: 1200 kg de filet mignon por dia; 1800 kg de salmão defumado por semana; 5 kg de caviar por dia; 69000 pacots de biscoito Creme Craker por mês; 72000 kg de queijo por mês; 50000 molhos para salada por

Dali ele segue para o laboratório de controle de qualidade, que é dividido em duas partes:

- Laboratório de Microbiologia que cuida da manutenção do padrão de qualidade dos produtos quanto à parte bacteriológica, que possam vir a causar uma tóxica-infecção alimentar.

- Laboratório Físico-Químico: controla as transformações que ocorrem desde o recebimento e armazenamento dos produtos, checando sua composição e ou adulterações sofridas, de acordo com os padrões estabelecidos por lei.

Prosseguindo, seguimos para o cérebro do Catering, onde encontra-se o setor de Processamento de Dados, que recebe todos os pedidos de vôos da empresa. Além das refeições normais programadas, os passageiros podem, no ato da reserva de lugar, solicitar menus especiais. Eles vão desde a comida



vegetariana ou infantil á comida hindu ou mulçumana. Tudo a pedido do passageiro.

Dali vamos ao coração do Catering, que é a Cozinha, com os chefes Manoel Messias da Cruz e Francisco Chagas. Dentre esses vários setores em que a cozinha se divide temos o setor de pré-preparação de frutas e legumes, - antes submetidos a um processo de higienização - onde são lavados, descascados e cortados. Para os vôos executivos, a preparação é feita manualmente e para os vôos econômicos a preparação é feita semi-manualmente.

No açougue, existem as divisões para carnes brancas e vermelhas e a peixaria, também separada.

Passeando, temos a cozinha quente, que além de vários pratos, prepara uma média de 1500 a 3000 omeletes por dia.

Continuando, vemos a cozinha fria, que prepara as caixas de lanches, que para os vôos executivos, são montadas em trabalho artesanal, ou seja, em mesa.

Adiante, passa-se pela padaria e confeitaria, onde são preparados as mais belas e gostosas guloseimas, que vão desde bolos e sobremesas a sorvetes.

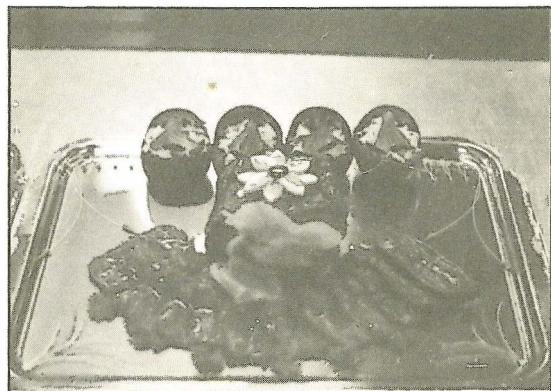
Neste jato, temos o setor de montagem de bandejas, o setor de arrumação e manutenção de copos, toalhas - onde são enroladas 25000 por dia -, e talheres, que são embalados á vácuo.

Encontramos ainda o setor

de bebidas, que têm desde vinhos internacionais - os franceses e o branco alemão -, que são safras especiais selecionadas para a VARIG.

Para vôos nacionais, todas as matérias primas são 100% nacionais e nos vôos internacionais são 80% importadas.

Os cardápios são alterados mensalmente nos vôos internacionais e semanalmente nos vôos domésticos. No Rio, Porto Alegre, Brasília e Recife a cada três dias.



A alteração dos cardápios tem início quando faz-se a proposta aos Chefes de cozinha. Reune-se todos e cada um faz a sua sugestão, colocando o que acham que está na moda.

Participam da seleção do cardápio os comissários, gerentes, e mestres-cozua uma média de 14 pessoas.

Para a seleção são considerados os seguintes requisitos: beleza de apresentação, criatividade, colorido, olfativo, paladar, gramatura (peso) e foto, formalizando a apresentação. Após ter-se escolhido o vencedor, prepara-se para entrar a bordo.

Ainda no Catering-Rio, está localizado o centro de Treinamento de Comissários, com quase 50 instrutores, onde são ministrados - entre outros - cursos de gastronomia, etiqueta, rotinas de serviços, anúncios de bordo, documentação, primeiros socorros e outros.

Aí está: uma viagem a bordo do Catering-Rio. Embarque nessa viagem e experimente o que de melhor há em serviço de bordo. □



Agradecemos à Diretoria e Gerência do Catering-Rio e a Assessoria de Imprensa da VARIG pela contribuição para a realização desta matéria.

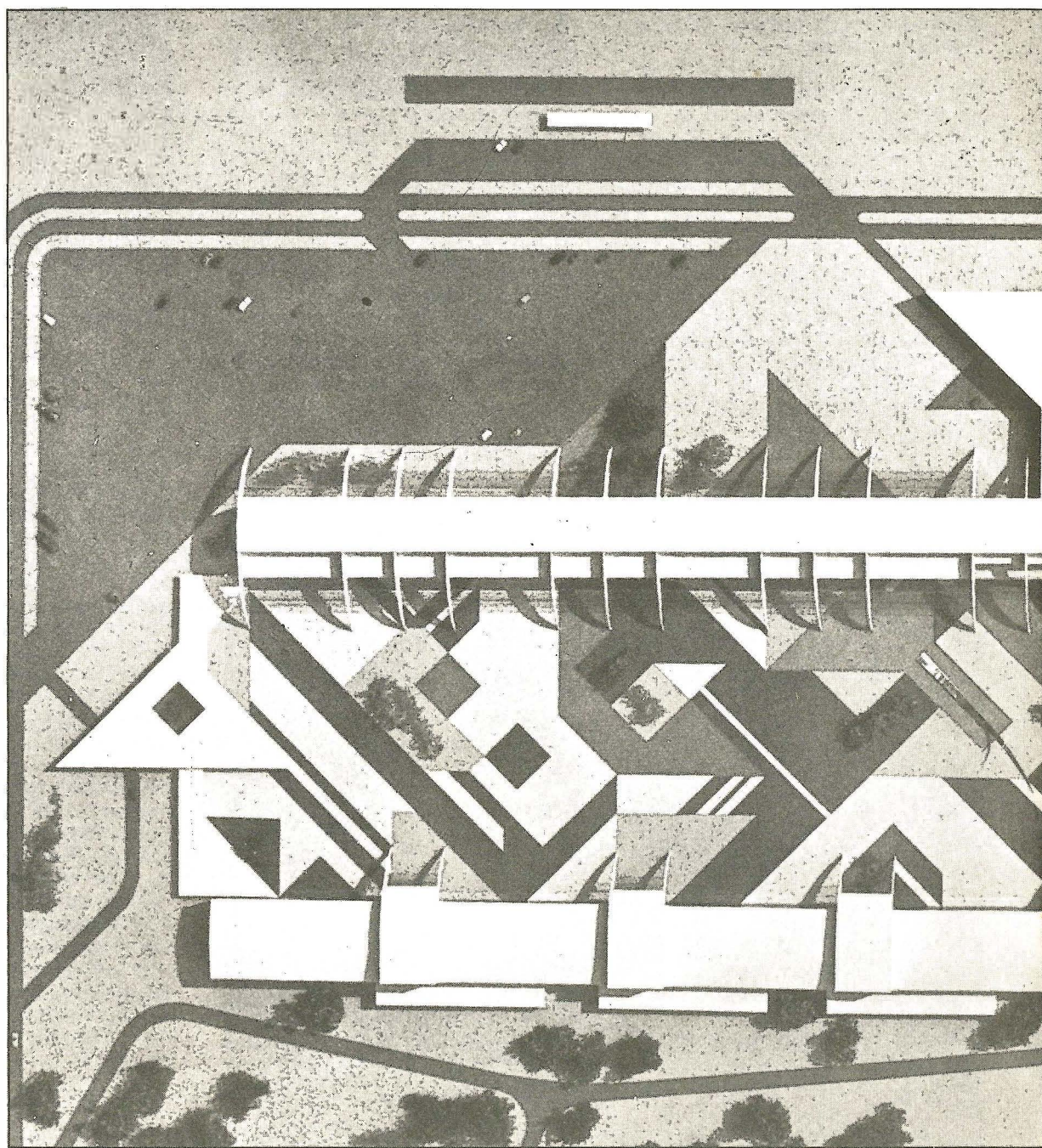
M

UMA NOVA FASE

S

E

U

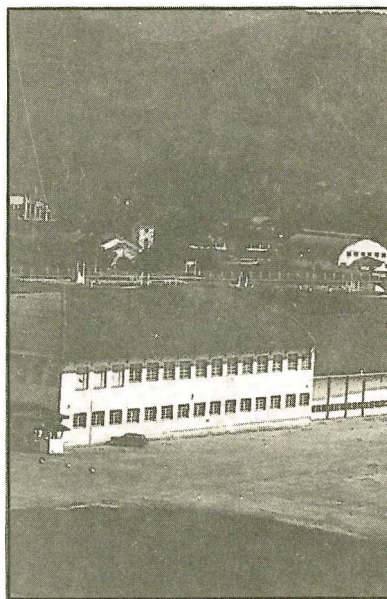


*“Possa este cimento, tão rude,
revelar que, sob ele, vive a mais
delicada sensibilidade !”*

(Le Corbusier)

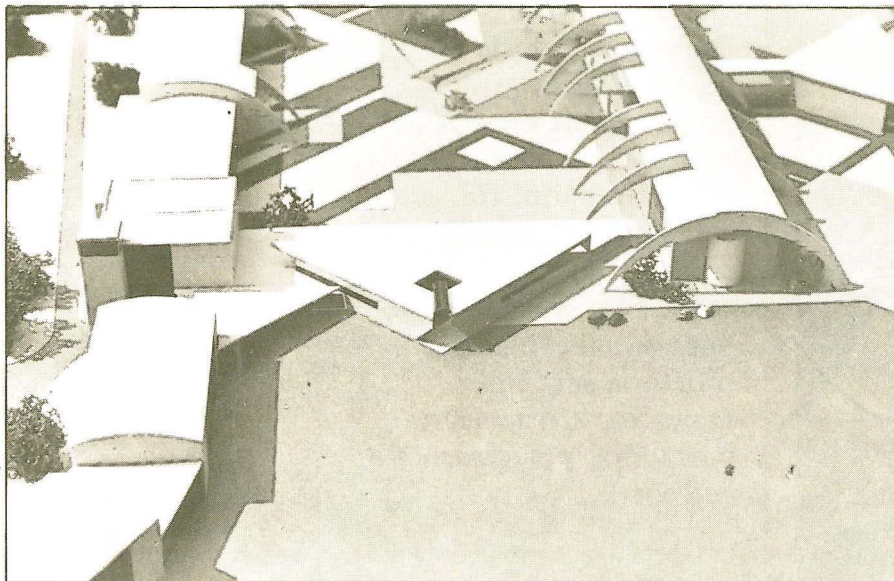


Museu Aeroespacial...
que reúne desde Santos
Dumont a história da
nossa aviação; gerado
pela força de espírito dos
Afonso e a plasticidade
desse santuário, foi
concebido através de
espaços funcionais,
econômico e expansíveis,
onde a emoção dessa
trajetória seja em
atmosfera eternamente
inovadora, por gerações e
gerações.



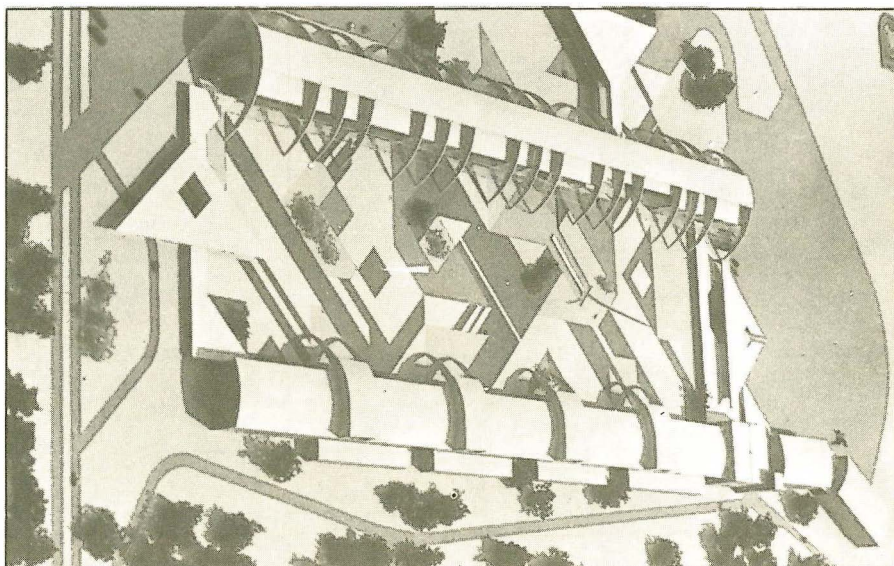
Plano e generoso em suas dimensões, tipicamente hereditário de uma fazenda, a dos Afonsos, no Rio de Janeiro, eqüidistante dos limites divisórios do Estado, tendências a ser o centro populacional da Cidade-estado - uma região de altos índices de temperatura e luminosidade, difícil drenagem, ventilado e trazendo contraste de significativas baixas temperaturas, desarborizado, acobertado por extenso gramado, prendado com largos horizontes.

O TERRENO

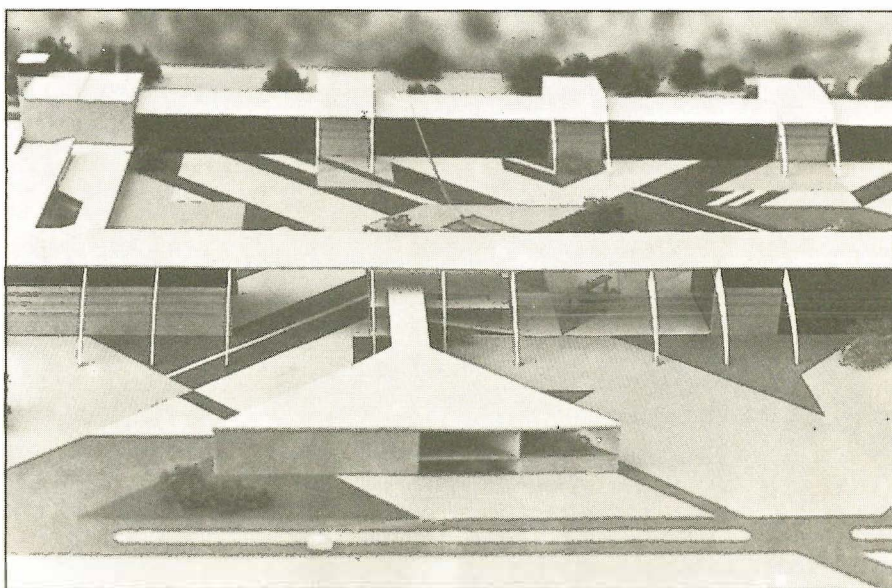
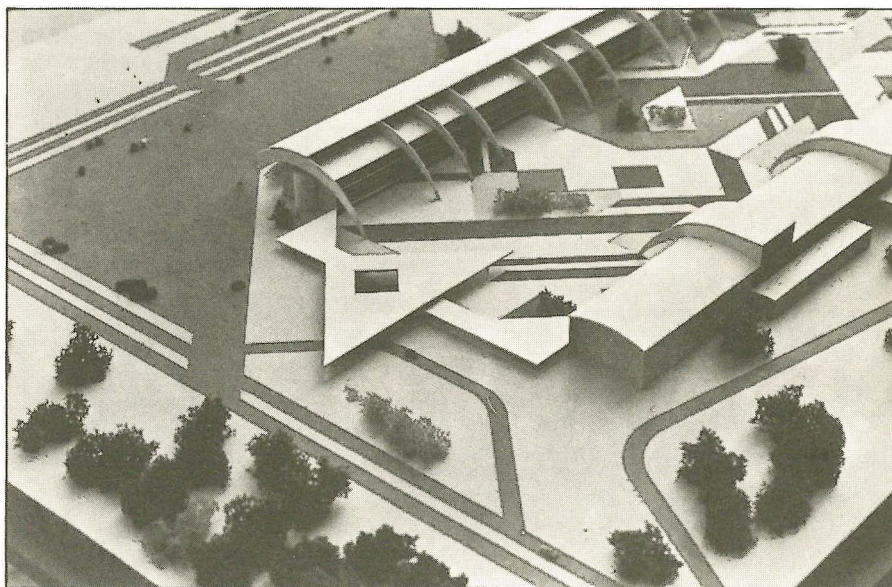
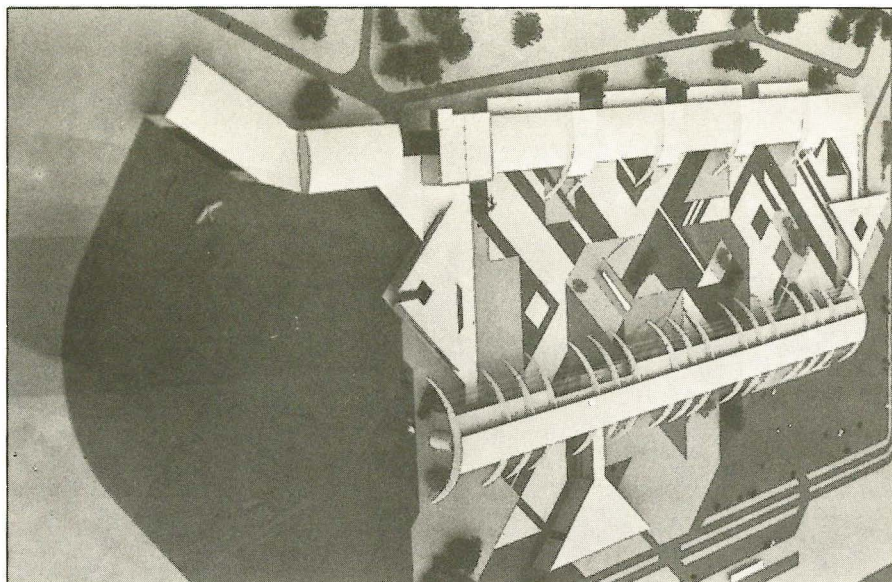


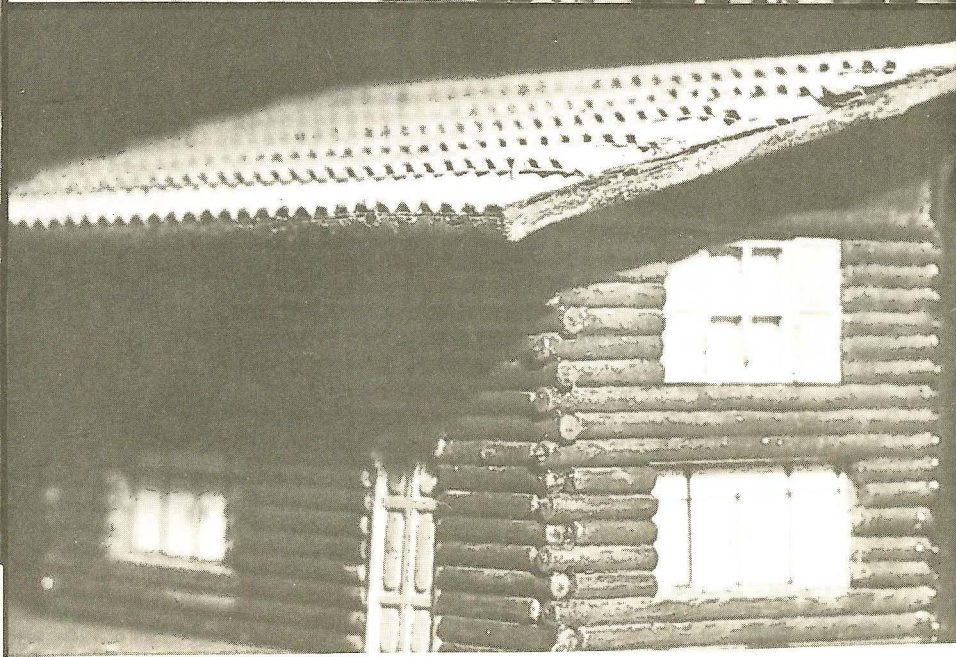
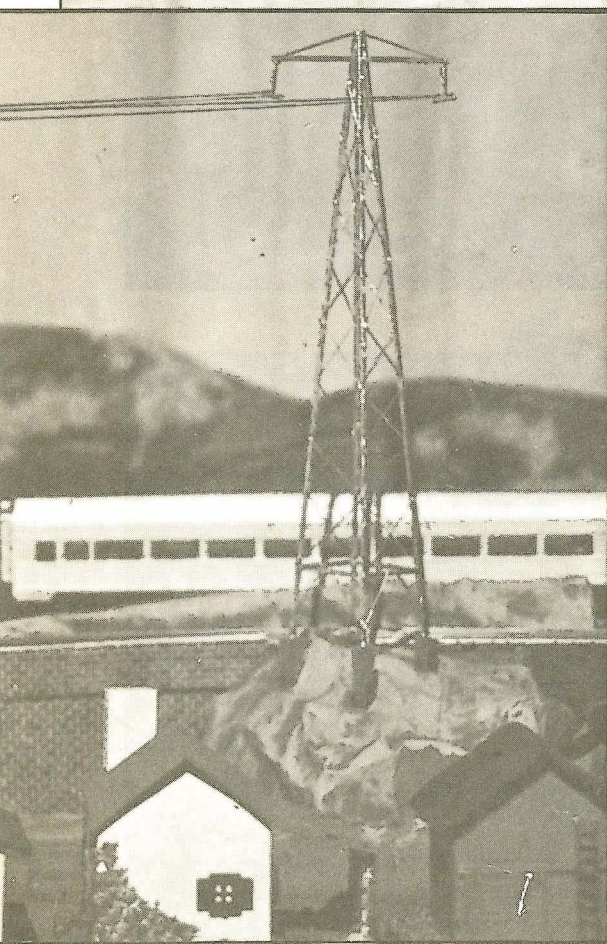
Examinando com cuidados e carinhosamente o local proposto, tendeu-se à procura no projeto, de ligações corretas entre seus diversos circunvizinhos setores, mantendo individualidades, sem, porém, abandonar os “arcos varadas” tão característicos da guarnição, antiga Escola de Aeronáutica. Aliado a isto, definições estruturais marcando amplos vãos livres. Enfim, um conjunto

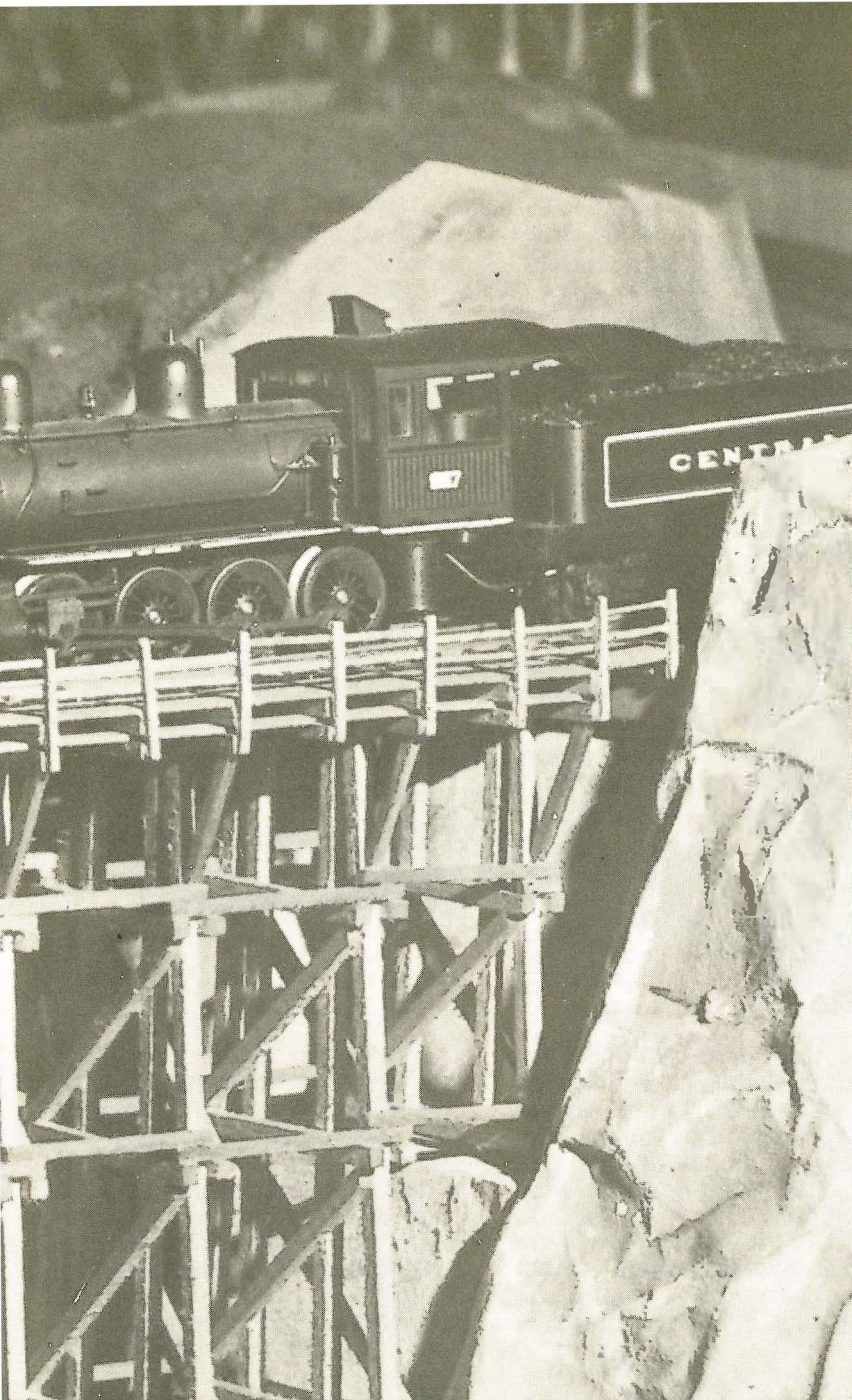
O PARTIDO



arquitetônico que reflita o significado da obra, podendo ser desenvolvido em várias etapas de construção. Os condicionantes como insonoridade, boa insolação e ventilação nos levou a uma implantação adotando um novo hangar paralelo ao existente, complementado por três áreas de apoio na forma desta (Força Aérea). Estas áreas estão destinadas a: acessos, lanchonetes, souvenirs, auditórios, cinema 180°, biblioteca, salas especiais, administração, serviços, etc..., originando uma esplanada interna, medindo 460m de extensão por 125m de largura, onde, através de um tratamento paisagístico, o destaque fica por conta de uma escultura simbolizando a trajetória ascendente de uma aeronave. Uma parte do novo hangar a ser construído será destinada a diversas atividades e comemorações festivas do Museu. Essa área, situada em um plano elevado (mezanino) com vista geral das exposições terá o apoio dos serviços necessários àquelas finalidades. Quanto às circulações e estacionamentos, o projeto prevê um sistema claro e simples, onde visitantes transitam independentes do pessoal administrativo e autoridades. Interiormente, o Museu estará apto a todas ambientações possíveis: íntima ou espetacular, conforme os espaços organizados para esses fins. Externamente, suas formas deltas suavemente pousadas em grandiosas perspectivas, forma um todo marcante e representativo na história dos museus aeroespaciais. Do alto, de onde olham os predestinados homens que voam, será apreciado maravilhoso painel tapete, colorido por canteiros em majestosas passarelas de homens e máquinas. Não bastasse a graça e beleza da esplanada, no monumento - símbolo do eterno desejo do homem em lançar-se ao espaço, culmina toda a integridade dessa praça de trilhas históricas.





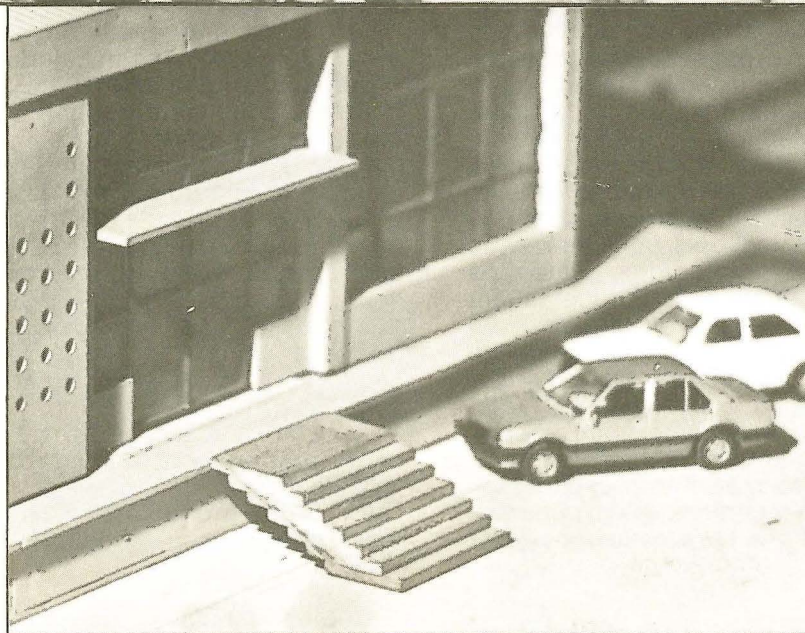


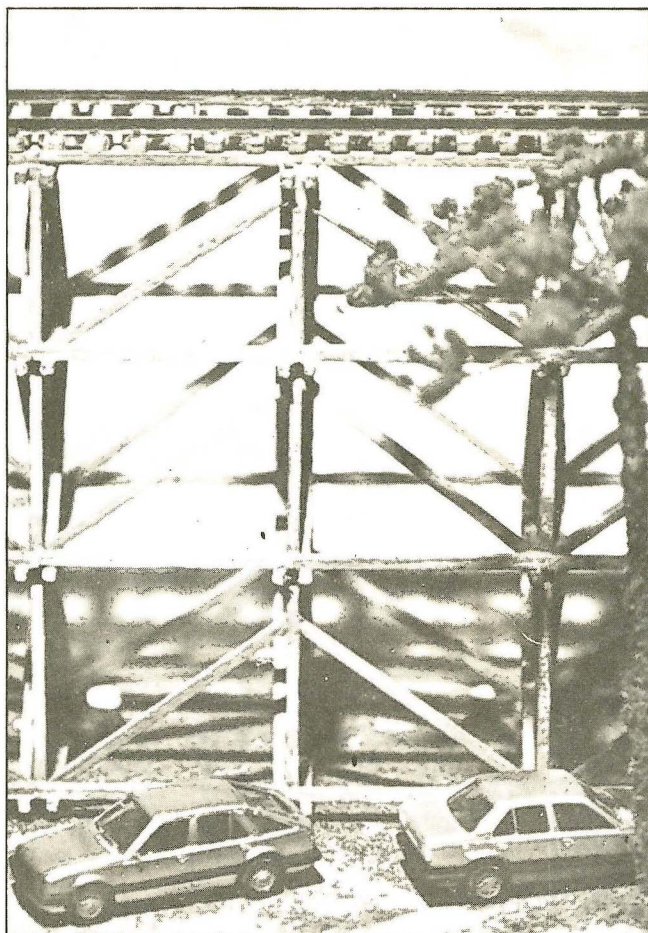
MODELISMO não tem classe social

por Ariel Schneider

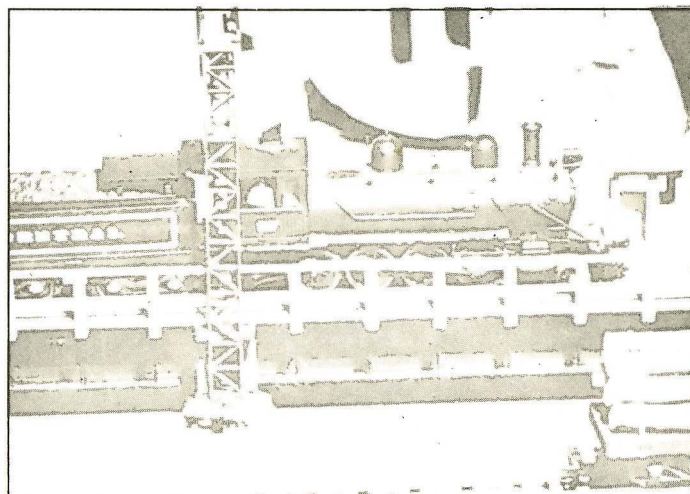
Fotos: Paulo Lavigne

No contato dia-a-dia com modelistas, fregueses e o público em geral, tenho observado e aprendido inúmeras curiosidades sobre o Modelismo. Digo curiosidades porque não deveria ser como é encarada a sua prática nas diversas modalidades. Tenho escutado: -“Aeromodelismo é para uma elite abastada!”; -“Ferreomodelismo é para aposentado!”; -“Plastimodelismo é para criança!”; -“Nautimodelismo é para marinheiro!”; -“Fosforomodelismo é para presidiário!”... Isto sem contar que para muitas pessoas essas e as demais áreas do Modelismo são consideradas “brinquedo”, “trenzinhos”, “barquinhos”, etc. »





- A esquerda: abaixador de língua: escada.
- À direita: palitos de fósforos: ponte cavaleada; galhos finos: Troncos cortados.
- Abaixo: madeira balsa: cerca.



Conheço médicos, engenheiros, jogadores de futebol, cobradores de ônibus, industriais, superintendentes de órgão federal, funcionários de empresas estatais, bancários, gerentes, juiz estadual, pilotos, encanador, motorista de táxi, açougueiros, dentistas, militares, executivos, professores de diversos graus (e tenho conhecimento de que ministro de estado) dentre tantas outras atividades, independente de poder aquisitivo, categoria profissional, condição social ou grau de estudo, que são aeromodelistas, plastimodelistas, ferreomodelistas, nautimodelistas, dioramistas, fosforomodelistas, miniaturistas e outros. Esta é a razão da afirmação-título de que Modelismo não tem classe social.

A criança tem um comportamento que ao atingir a idade adulta deixa de lado, seja pelos afazeres profissionais ou por deboche de amigos, parentes e colegas de trabalho. Refiro-me ao jogo de bola-de-gude (bolinha de vidro), pião, patinete, pipa/papagaio, moldagem de peças de barro, brinquedos de lata e de madeira ou papelão, peteca,

diábolo, figurinhas, boneca, casinha e toda a gama de brinquedos prontos adquiridos em lojas, nos quais a criança alterna seus brinquedos em ciclos, ou seja, a criança troca de brinquedo para "não enjoar". Quando cresce ou perde esta inconstância e parte para uma atividade mais ou menos fixa, séria, "de homem", de responsável, "de gente grande", ou então: "Agora sou casada"... Essa mudança de comportamento embota a necessidade do adulto por vergonha, por inibição, por deboche, por responsabilidades profissionais e familiares, por repressões dos pais ou amigos. O homem/mulher deixa de continuar a ser criança por força dessas e tantas outras interferências. Tanto é que conheço modelistas que possuem seus modelos escondidos, guardados e sem divulgação porque sabem que ao mostrar a alguém será chamado de "criança", "dessa idade brincando com trenzinho?!", "não teve infância?", etc. Ora, o Modelismo pode até ser uma frustração por não se possuir o objeto real (Freud explicava!). Ter um modelo de avião pode significar não ter podido ser piloto;

ter um barco ou uma caravela em miniatura, por não ter conseguido seguir uma carreira náutica ou não ter singrado os mares; ou mesmo engenheiros e guardachaves ferroviários porque estiveram anos de suas vidas junto a uma estrada-de-ferro ou construindo pontes e viadutos. O médico, o nervoso, o acamado, como terapia; o professor para melhor ilustrar sua aula; o mecânico para aperfeiçoar sua técnica...

Quem não gosta de ver uma miniatura? Assim, alguns exemplos surgem como: "Que bonitinho!" ao ver um filhote de urubu, que é branco; "Que coisinha!" quando visitam uma pocilga com porquinhos novos. O que se pode dizer de uma criança - fofinha, rosada, tenra? Estes são apenas exemplos de que seres pequenos chamam nossa atenção. *E são brinquedos?* (Embora alguns presenteiem seus filhos com cachorrinhos com essa intenção).

Com a idade de 10 a 16 anos, própria para o início do Modelismo, a criança "vê" o "seu" futuro profissional. Com a montagem de seu modelo e as

conseqüentes leituras sobre o que escolheu para montar, muitas vezes tem essa dedicação interrompida pela incompreensão dos pais ou responsáveis. A justificativa é de que atrapalha os estudos ou que já está em

idade para pensar em algo sério, ou que a "idade do brinquedo" já está passando. Ora, o Modelismo é uma atividade que impulsiona ao estudo daquilo que o jovem aprecia. Complementa seus estudos curriculares e é um pre-

paro para seu futuro profissional. Prova disto? é só perguntar a qualquer piloto, astronauta, engenheiro...

No Centro Politécnico do Paraná, em Curitiba, construiu-se uma miniatura da represa de Itaipu para estudos preliminares da resistência, força da água, etc. Será que engenheiros, arquitetos, técnicos e operários construíram um brinquedo? E os edifícios, os aviões, os navios, saíram direto da planta para o seu tamanho real? Quantos estudos preliminares, cálculos de resistência, peso, aerodinâmica, tubo-de-vento, e mesmo a demonstração para a venda de um edifício, são necessários?

Vamos tirar de nosso pensamento que o Modelismo é para uma elite. Vamos separar o brinquedo da miniatura/modelo. Vamos procurar entender o que é o Modelismo e suas variações e procurar transmitir conhecimentos e orientar os gozadores. Vamos sair da clausura assumindo a condição de modelista em vez de dizer que é para o filho, sobrinho ou afilhado. Vamos respeitar o modelista e seu trabalho.

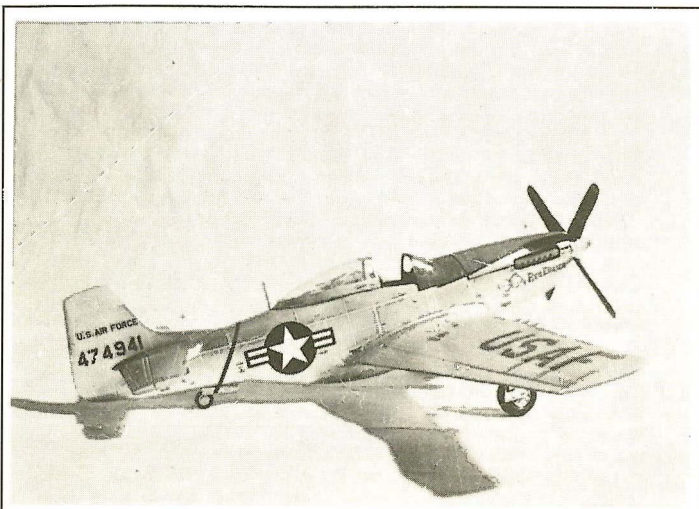
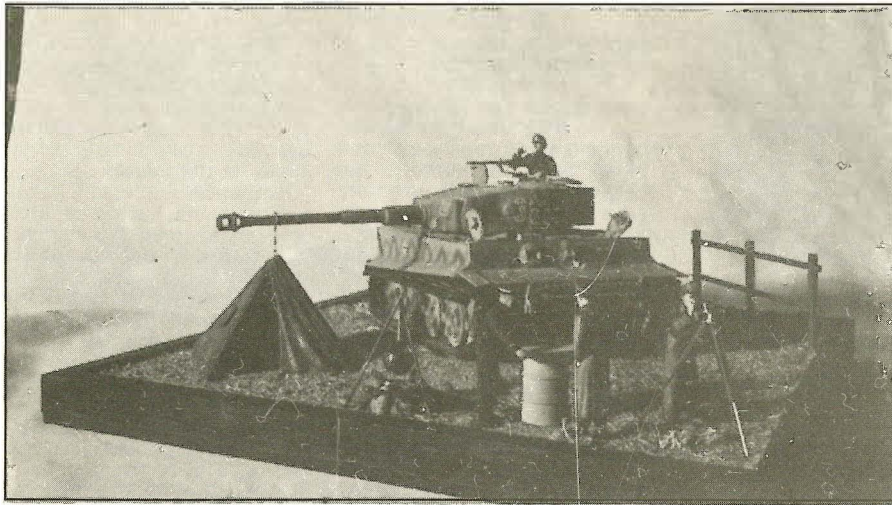
Ser um modelista é se esclarecer, mostrar e divulgar sua obra, porque só assim os nossos filhos terão outro modo de pensar, nossos alunos também e nossos empresários destinarão parte de suas máquinas para o Modelismo. Talvez a própria lei venha ser alterada em sua classificação como "brinquedo" ou artigo supérfluo e passe a considerá-lo como material didático. Com menores custos e maior divulgação o Modelismo serve para a base de profissionais com mais conhecimento daquilo a que se dedicam e as pessoas mais interligadas por um trabalho comum, em vez do isolamento, do esnobismo ou da demonstração de sua capacidade aquisitiva ou de sua condição social.

O modelista não tem por que exibir título escolar nem classe social.

Deve apenas mostrar sua capacidade através de sua habilidade pessoal e sua obra em miniatura. □

• Ariel Schneider - Fosforomodelista, Ferreomodelista e Conservador de Coleções.

• Colaboração: Arielson Guimarães - Plastimodelista e Dioramista.



• Palitos de sorvete: passadiço e cabine da ponte giratória; Palitos de fósforo: proteção lateral do passadiço; Galhos finos: carga do vagão (toras).

• Acima, outras formas de modelismo.



BOEING ENTREGA O 50º 757 DA AMERICAN AIRLINES

American Airlines recebeu, em 10 de janeiro, seu 50º Boeing 757.

A companhia americana receberá ainda, nos próximos 2 anos, mais 41 desses famosos

birreiros, elevando para 91 o número de Boeing 757 em sua frota.

Até hoje, 764 jatos 757 já foram encomendados por 37 clientes espalhados pelo mundo.

EMBRAER PARTICIPA DA FIDAE 92 NO CHILE

A Embraer participa, pela sétima vez consecutiva, da maior exposição aeroespacial da América Latina, a Fidae 92 (Feira Internacional de Aeronáutica e Espaço) que realizou-se de 8 a 15 de março no Chile, na base aérea de Los Cerrillos. A feira aeronáutica foi oficialmente incluída pelo governo chileno nas festividades de comemoração do quinto centenário do descobrimento da América.

A presença da Embraer, objetiva um esforço promocional de vendas de suas aeronaves civis, especialmente o EMB-120 Brasília - que estará em exposição - e os militares EMB-312 Tucano e o caça-tático AMX, que terá um "stand" especial com a participação das empresas do consórcio que produz a aeronave, Embraer, Alenia e Aermacchi.

Atualmente, os aviões civis e militares da Embraer voam em quase todos os países da América Latina, com exceção de Colômbia e Equador, países com os quais a empresa já tem negociações em estado adiantado para a venda dos treinadores Tucano, além de países da América Central e do Norte, onde foram vendidas aeronaves para o México, Honduras e Aruba.

Ao transferir a localização da Fidae 92 da base aérea de "El Bosque" para "Los Cerrillos", a Força Aérea do Chile,

que patrocina o evento, deu nova dimensão ao mesmo, não apenas pelo maior espaço físico disponível nos pavilhões, como pela possibilidade de oferecimento de chalés para que as empresas atendam seus clientes e fornecedores.

A Embraer está apresentando o EMB-120 Brasília e o caça-tático AMX que fará parte do show aéreo, além dos Tucanos da "Esquadrilha da Fumaça" que sempre exerceu uma atração grande junto ao numeroso público que visita a feira. Neste ano, o esquadrão de demonstração brasileiro estará fazendo suas apresentações junto com os "Halcones" da Força Aérea do Chile e de duas outras famosas e tradicionais esquadrilhas, os Sukhoi 26 da "Esquadrilha Acrobática Nacional Russa", em sua primeira apresentação na América Latina e os "Thunderbirds", a legendaria esquadrilha de demonstração da USAF, que utiliza os caças F-16 Fighting Falcon.

A presença maciça da indústria aeronáutica soviética será um dos destaques da Fidae 92, que estará apresentando, também pela primeira vez na América do Sul, os famosos caças de superioridade aérea MiG 29 Fulcrum e o supercargueiro Antonov AN-124, o maior avião do mundo na atualidade.

VENDIDA A DE HAVILLAND

A The Boeing Company informou a venda de sua subsidiária canadense De Havilland para o grupo formado pela Bombardier Inc. of Montreal e o Governo da Província de Ontário.

A Bombardier Inc. ficou com 51% da empresa enquanto a Província com 49%.

A nova será Inc. ficou chamada de De Havilland Inc.

Embora o valor total do negócio ainda depende de definição de uma auditoria que está sendo realizada na empresa, a De Havilland Inc. vai adquirir ativos de, aproximadamente, Cr\$ 260 milhões de dólares canadenses.

A ratificação da venda deverá acontecer já no próximo mês.

Ao anunciar a venda, Bruce Gissing, vice-presidente executivo do Boeing Commercial Airplane Group e chairman da Boeing of Canadá, disse: "Há cerca de 2 anos atrás determinamos que, no intuito de proteger os próprios interesses da De Havilland, ela deveria se associar a uma organização mais

diretamente ligada ao mercado de aeronaves regionais. Essa venda, no entanto, não acabará com o longo envolvimento da Boeing na indústria aeroespacial canadense. Continuaremos com participação ativa através de nossas instalações em Winnipeg e Arnprior e também através dos subcontratos com companhias canadenses".

Por sua vez, Laurent Beaudoin, chairman e executivo chefe da Bombardier, afirmou: "Combinando recursos, talento e experiência, vamos construir uma grande força. Bombardier e De Havilland podem, juntas, atingir uma estratégica posição na indústria aeroespacial. Com a adequada liderança, sinergia e ligações internacionais, o Dash 8, em conjunto com a Canadair Regional Jet, vai nos permitir ser um dos líderes mundiais do mercado de aeronaves regionais".

As negociações entre a Boeing e a Bombardier Inc. e Província de Ontário iniciaram em outubro de 1991 e foram concluídas dia 22 de janeiro de 1992.



TRANSBRASIL AMPLIA SISTEMA DE ROTAS INTERNACIONAIS E VOA PARA NEW YORK

A TRANSBRASIL, a partir de 17 de fevereiro, passa para diário seus vôos para WASHINGTON e NEW YORK, ampliando e dinamizando o novo sistema operacional de rotas "AIR TRANSBRASIL" - Affluent International Routes - dentro do qual 16 grandes cidades brasileiras se ligam aos Estados Unidos, através de conexões imediatas em SÃO PAULO ou MANAUS.

Nessa rota, a TRANSBRASIL utiliza o WIDEBOEING 767-300-ER, aeronave de última geração, com capacidade para 208 passageiros, com três classes de serviço - o passageiro da classe executiva "Rainbow Class", viaja em confortáveis poltronas de couro revestidas com pele de carneiro.

Com sistema AIR TRANSBRASIL, os passageiros do RIO DE JANEIRO com destino a essas duas cidades americanas, embarcam diretamente no Aeroporto Internacional do Galeão, exceto aos sábados, utilizando tarifas promocionais.

Nos Estados Unidos, o passageiro da TRANSBRASIL e nacionalizado em WASHINGTON-DC, no Aeroporto de Dulles-IAD, que possibilita o trânsito mais rápido na imigração e alfândega americana, e onde também ele encontra ligações rápidas para outras cidades daquele país e conexões para a Europa e JAPÃO. Em NEW YORK, o pouso acontece no Aeroporto Internacional John F. Kennedy-JFK.

O Vôo TR-796, de domingo a sexta-feira, sai do RIO DE JANEIRO às 20:00 horas, faz escalas em SÃO PAULO e BRASÍLIA, pousando em WASHINGTON, às 08:00 horas (horário local) e ensaio às 09:30 horas para NEW YORK, onde pousa às 10:30 horas (local).

O retorno, direto para o RIO DE JANEIRO, com escalas em BRASÍLIA e SÃO PAULO, e no vôo TR-797, que sai do Aeroporto Internacional John F. Kennedy às 11:45 h (local) e chega na capital carioca às 02:20 h.

CENTRAL DE RESERVAS: PIONEIRISMO LIDER

A Líder Táxi Aéreo S/A colocou em operação desde o dia 15 de janeiro, o seu mais novo serviço - A Central de Reservas de Táxi Aéreo.

A Central atende pelos telefones DDG - Discagem direta gratuita (031) 800.0315 para todo o Brasil e 441.0315 exclusivo para Belo Horizonte.

Equipada com os mais avançados recursos da informatização e automação e operada por uma equipe exclusiva de

funcionários treinada para atender às negociações de fretamento, a Central de Reservas Líder proporciona ao cliente um atendimento mais ágil e qualificado, ao concentrar num só local as negociações anteriormente feitas em cada filial da Líder, isoladamente. Todo o fretamento de aeronaves executivas de qualquer categoria, inclusive o serviço, de ambulância aérea podem ser negociados através desta Central.

A SUPER EDIÇÃO DE DEZEMBRO DA ULISSE 2000

Quem viajou pela Alitalia no mês de dezembro pôde ler a bordo uma especial edição da Revista Ulisse 2000, na qual a Itália mostra sua ascendente posição na Europa, a partir de diversos depoimentos de personagens de relevo da indústria italiana em diversas áreas.

Nomes como Giovanni

Agnelli, presidente da Fiat, Carlo De Benedetti, da Olivetti, Giorgio Armani, entre outros, dão seu depoimento.

Ainda na Revista Ulisse 2000 de dezembro, um grande artigo sobre Ayrton Senna, traça um perfil da nossa atual obra prima do esporte internacional.

EMBRAER BATEU EM DEZEMBRO RECORD DE ENTREGAS DE 91

A Embraer bateu em dezembro o recorde de entregas de aeronaves, totalizando 19 unidades para clientes civis e militares, o que permitiu à empresa fechar o ano exatamente com 100 novas unidades nas frotas de forças aéreas e operadores civis no Brasil e no exterior.

Em dezembro foram entregues mais 10 EMB-312 Tucano para a Força Aérea Peruana. Com estes Tucanos recebidos, a Força Aérea Peruana tem agora uma frota com 30 aviões de treinamento da Em-

braer que atingiu o número de 411 unidades entregues a forças aéreas de 13 países, que totalizaram 641 aeronaves comercializadas.

Atavés de sua subsidiária Neiva, sediada em Botucatu, a Embraer entregou 51 aeronaves, todas através do Consórcio Nacional Embraer. Dessas, 9 foram do avião agrícola EMB-201A Ipanema, uma unidade do EMB-712 Tupi, 12 do EMB-720D Minuano, 27 do EMB-810D Sêneca e dois do N-821 Carajá.

TRANSBRASIL RECEBE O SEU TERCEIRO "WIDEBOEING" 767-300-ER

A Transbrasil recebeu no dia 1º de fevereiro, o seu terceiro "WIDEBOEING" 767-300-ER, com capacidade para 208 passageiros e autonomia para 13 horas de voo, que se junta às duas aeronaves do mesmo tipo que já operaram os voos internacionais da companhia para ORLANDO/MIAMI e para WASHINGTON/NEW YORK.

Com esse mesmo modelo de avião, a TRANSBRASIL irá operar a nova linha para VIENA com seu início previsto, em princípio, para o mês de

maio, e que será o trampolim para MOSCOU, onde pretende chegar em 1993.

O "WIDEBOEING" 767-300-ER, com a sua grande autonomia de voo, pode fazer um voo SÃO PAULO/NEW YORK sem escalas, e a TRANSBRASIL oferece a bordo um atendimento de padrão internacional, com três classes de serviço, na qual, o passageiro da classe executiva, "Rainbow Class", viaja em confortável poltrona de couro, revestida com pele de carneiro. A nova aeronave recebeu o prefixo PT-TAF.

BOEING VENDE US\$ 480 MILHÕES À MALÁSIA

Para atender ao crescimento do tráfego, a Malaysia Airlines encomendou mais 10 jatos Boeing, avaliados em cerca de US\$ 480 milhões.

A encomenda foi com-

posta de oito 737-400, um 737-300 e um 747-400.

O Boeing 747 já recebeu 1.149 encomendas, sendo 425 para o -400. O 737, por sua vez, já recebeu 2.949 encomendas.

POSSE DO NOVO PRESIDENTE DO CLUBE DA AERONÁUTICA

Foi realizada no dia 14 de janeiro, às 19:00h a 390ª reunião do Conselho Deliberativo do Clube de Aeronáutica presidida pelo Ten Brig do Ar Mauro José de Miranda Gandra. Na oportunidade foi dada posse ao novo Presidente do Clube Ten Brig Araújo. Prestigi-

ando a cerimônia, estiveram presentes Oficiais do Alto Comando da Aeronáutica, Ex-Presidente do Clube, Oficiais Generais, Oficiais Superiores e membros do Conselho Deliberativo.

Ao final, foi servido, aos presentes, um coquetel.



EMBRAER OFERECE CURSOS NO BRASIL E EXTERIOR

O aprendizado da mais sofisticada tecnologia, desenvolvida em São José dos Campos pela Embraer, agora é acessível para qualquer pessoa, física ou jurídica, em nível nacional e até mesmo internacional. A empresa abre seu Centro de Treinamento oferecendo cursos nas áreas técnico-operacionais, administrativas e informática, nos níveis introdutório ou especializado.

Iniciando-se este serviço estão definidos cursos de informática para o primeiro trimestre. Os interessados poderão fazer cada curso de forma independente, obtendo desta forma um desconto especial, além de uma complementação prática durante 30 dias.

Há opções também para aqueles que já possuem experiência em informática e desejam se especializar em pro-

gramação DBase III. Neste caso, há um grupo de cursos formados por Lógica de Programação e Desenvolvimento de Sistemas utilizando Clipper.

Empresas que inscreveram mais de três participantes por evento terão também descontos especiais. Os cursos serão ministrados no Centro de Treinamento ou em outras empresas, caso haja solicitações de formação de grupos fechados.

Os interessados poderão obter informações detalhadas no Centro de Treinamento - Embraer, com Edécio ou Giana, das 8 às 17 horas, pelo telefone (0123) 25-1438. Para o público externo, o Centro de Treinamento fica à Av. Brigadeiro Faria Lima, 2170 - Putim - CEP 12225. Informações também poderão ser conseguidas por fax (0123) 41-1852 ou telex 1233589 EBAE-BR.

NA CHINA, NOVOS BOEING 757

Shanghai Airlines, uma companhia chinesa independente, encomendou 5 Boeing 757.

Seus Boeing 757 estarão configurados para transportar 200 passageiros em três classes, sendo 12 de primeira, 26 na executiva e 162 na econômica.

Turbinas de última geração, aliada a um avançado projeto da asa fazem do Boeing 757

um dos jatos mais silenciosos e econômicos do mundo. Seu cockpit foi desenvolvido para operação com apenas 2 pilotos. Seus displays são digitais com tubos de raios catódicos. Totalmente computadorizado, o sistema integrado de administração de voo permite o controle automático do 757, imediatamente após a decolagem até a aproximação e pouso.

CASAL DÁ VOLTA AO MUNDO NUM MONOMOTOR DA EMBRAER

Foi uma aventura para deixar o cineasta Steven Spielberg morrendo de inveja. O casal Gerard e Margareth Moss deram a volta ao mundo, durante dois anos, oito meses e dois dias, pilotando um pequeno avião monomotor EMB-712D Sertanejo, fabricado pela Embraer, ano 1985, preparado com tanques extra de combustível para ter uma autonomia de 18 horas de voo. Para satisfazer o desejo de conhecerem as belezas naturais não importando onde eles estavam, os recém-casados, ambos com 35 anos de idade, deixaram seus negócios e emprego, pegaram as economias, compraram o avião e partiram para a aventura ao redor do mundo.

Gerard e Margareth Moss decolaram do Aeroporto Santos Dumont no dia 12 de junho de 1989 para a grande aventura. Ele é suíço, engenheiro mecânico, piloto privado (PP DAC 678607), sócio do aeroclube do Brasil. Ela, Margi, é também piloto privado, britânica, nascida no Quênia. Ambos tinham um negócio de afretamento de navios e Magri trabalhava na British Airways, mas o desejo de conhecer o mundo e a emoção da aventura foi mais forte.

Do Rio a Recife, num voo direto para testar o Sertanejo, depois para a ilha de Fernando de Noronha em duas vezes, sendo a primeira para levar o combustível necessário para primeira etapa da aventura. A travessia do Oceano Atlântico até a ilha do Sal (Cabo Verde), exigia um voo de 14:30 horas. A partir de Dakar, estiveram em 24 países e mais de 100 cidades do continente africano e, depois, na Ásia, conheceram 75 cidades em 10 países e finalmente chegaram à Austrália, onde visitaram 36 cidades. Esse período durou dois anos e três meses. Na verdade, ainda na África do Sul, o casal Moss deixou o Sertanejo descansando num hangar no aeroporto de Johannesburg e vieram passar um mês no Rio de Janeiro, para matar saudades e rever amigos.

No dia 26 de abril de 1990 eles voltaram a Johannesburg para reiniciar a viagem

pela Ásia e Austrália. No dia 3 de outubro, o casal Moss iniciou a última e mais perigosa etapa de sua viagem, cruzar o Oceano Pacífico até o Chile e de lá para São José dos Campos na operação "Volta ao Ninho" e, finalmente, ao seu lar, no Rio de Janeiro. Essa travessia poderá vir ser considerada como recorde na categoria de um avião monomotor da classe do Sertanejo e o Aeroclube do Brasil, na qualidade de representante da Federação Aeronáutica Internacional, entrou em contato com a "Australian Sport Aviation Confederation" que apresenta a FAI naquele país, para orientar o casal Moss nas providências para a obtenção dos registros oficiais dos pousos e decolagens do PT-RXE, indispensáveis para o processo de homologação do recorde no Brasil. Na verdade foram quase 20 mil quilômetros, cerca de 80 horas sobre o mar, passando de ilha em ilha entre 11 etapas a partir de Cairns na Austrália até Valparaíso, já no Chile.

Ao chegar no dia 14 de fevereiro à Embraer, o casal Moss será recepcionado pelo Diretor Superintendente da empresa, engenheiro Ozires Silva, e não apenas terá quebrado alguns recordes internacionais, mas também estará entrando para a história da empresa, como detentores de uma marca que será difícil de ser ultrapassada pela sua aventura de dois anos, oito meses e dois dias.

Nesse período, o casal Moss atingiu algumas marcas recordes para viagem num monomotor. Foram 15 meses na África, 9 meses na Ásia, 3,5 meses nas ilhas do Pacífico e 1 mês no Cone Sul. Na verdade, eles viajaram mais de 120 mil quilômetros, três vezes a circunferência da Terra, em 700 horas de voo, durante os quais conheceram 50 países e fizeram 280 escalas.

Para essa recepção foram convidados representantes de aeroclubes de toda a região e de São Paulo. No Rio de Janeiro, o Aeroclube do Brasil estará prestando idêntica homenagem ao casal e ao valente monomotor produzido pela Embraer.

NORTHWEST AIRLINES ESCOLHE DASH 8

Ontário-Canadá, 26 de dezembro: A Northwest Airlines encomendou hoje vinte Dash 8, no valor aproximado de US\$ 120 milhões.

As entregas serão iniciadas em abril de 1992.

No Brasil, os Dash 8-300 são empregados pela Taba em suas rotas na região amazônica.

Os Dash 8 da Taba fa-

zem também a ligação Rio-Belo Horizonte-Rio, operando a partir dos aeroportos de Santos Dumont e Confins.

O Dash 8 é um turboélice com capacidade até 70 passageiros fabricado pela Haviland do Canadá. O total de vendas atinge a 379 unidades sendo que 297 já se encontram em serviço comercial.



BRASILIA ATINGE 1,5 MILHÃO DE HORAS DE VÔO

A frota do EMB-120 Brasília, turboélice pressurizado da Embraer destinado à aviação regional de todo o mundo e um dos líderes de seu segmento de mercado, atingiu em dezembro a marca de 1,5 milhão de horas voadas, com 1,6 milhão de pousos. São 251 aeronaves que voam em 19 empresas aéreas regionais de 14 países e também na Força Aérea Brasileira.

O boletim de acompanhamento da operação do EMB-120 Brasília, preparado pela Divisão de Assistência Técnica (Seção de Suporte à Aviação Civil), indica também que a aeronave líder norte-americana ASA (Atlantic Southeast Airline), que tem 15.625 horas acumuladas de voo com 16.387 pousos.

A frota, em novembro, antes da entrega recorde de 91 de sete aeronaves a diversas empresas, estava voando uma média de 34.700 por mês e acumulou no ano um total de 387 mil horas de voo. Durante o ano, a frota do Brasília manteve a marca expressiva de 98,68% de disponibilidade para voo, o que significa que toda a frota manteve um alto padrão operacional, não exigindo de seus operadores tempo extra para manutenção, estando sempre apta para voar dentro do cronograma pre-

visto pelas empresas.

O Brasília tem 479 unidades comercializadas para 19 empresas aéreas regionais de 14 países e para a Força Aérea Brasileira, que opera quatro unidades. As maiores operadoras do Brasília são as regionais norte-americanas, destacando-se entre elas a Comair, que tem uma encomenda de 80 unidades e já opera 30 e a ASA (Atlantic Southeast Airline) que tem encomenda de 76 e já opera 51 unidades, tendo sido a primeira empresa a utilizar o Brasília em suas rotas.

A aeronave brasileira disputa esse segmento de mercado, sendo líder nos EUA com 44 por cento das vendas, seguida pelo avião sueco Saab 340 com 38 por cento e pelo Dash 8 da canadense De Havilland com 18 por cento. No cômputo geral, nas vendas para empresas do mundo inteiro, a disputa fica acirrada, com o Brasília detendo 35 por cento do mercado contra 37 por cento do Saab 340 e 28% do Dash 8. Neste ano estão previstas duas aeronaves neste segmento de mercado - 20 a 40 lugares para empresas regionais - o Jetstream 41, que está sendo desenvolvido pela British Aerospace, da Alemanha.

TAM INVESTE NA AMPLIAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS E COMPRA FINGER

A TAM-Linha Aérea Regional recebeu três ônibus da Mafersa para serem utilizados no transporte de passageiros da sala de embarque para as aeronaves. Pintados nas cores dos quatro jatos Fokker 100 da companhia (branco, azul, vermelho), os ônibus estão sendo empregados também para embarque e desembarque dos usuários do Fokker F-27.

Projetados para transporte até 90 passageiros confortavelmente, sentados, os ônibus vêm integrar a frota da companhia, que agora conta com quatro modelos semelhantes e um microônibus (22 lugares), no

aeroporto de Congonhas; é um Mafersa e outro microônibus Caio executivo (18 lugares), em Brasília.

Outra novidade é a chegada do "finger", feito em polietileno e único na aviação nacional, que substitui a utilização de guarda-chuvas. Usado para proteger o passageiro da chuva, o equipamento liga à porta do avião ao ônibus, formando uma espécie de passarela transparente. Para que o usuário não molhe os pés, foi desenvolvida uma plataforma com rodinhas, onde é estendido o tapete vermelho, um dos símbolos do serviço personalizado da companhia.

O vôo que você faz no Brasil
conta com a proteção da ESCA.



Hoje você pode estar a bordo de uma aeronave. Amanhã, usando o Metrô, consumindo um produto industrial ou recorrendo às telecomunicações. Mesmo sem aparecer, na retaguarda de várias atividades do dia-a-dia dos brasileiros, existe um nome importante na engenharia nacional: a ESCA.

A ESCA é responsável pelo desenvolvimento e implantação de inúmeros projetos ligados à atividade de voar: aeroportos e infraestrutura aeroportuária, centro de lançamento de satélites, sistemas de informação visual, sistemas de comunicação para aeronaves, bali-

zamento para aeroportos, sistemas de proteção ao vôo e tantos outros.

No Sistema de Controle de Tráfego Aéreo e Defesa Aérea do Brasil, que zela pela segurança de todo vôo feito no país, a ESCA participou com a tecnologia de automação e apoiando o gerenciamento global do projeto.

E você não conta com a ESCA somente aí. Ela está presente também na automação dos metrô de São Paulo, Belo Horizonte e Rio, na ferrovia de Carajás, em navios da Marinha e em terminais de cargas de grãos. É também responsável pela automação e controle de pro-

cessos industriais, automação de manufatura, telemática, distribuição de energia elétrica e simulação de sistemas, ajudando o país a ser eficiente e competitivo.

A ESCA é hoje uma das maiores empresas brasileiras no seu setor de atividades, mas começou pequena e cresceu imprimindo em seus projetos o conceito de Qualidade Total.

Para a ESCA a engenharia nacional deve gerar economias e trazer progresso, qualquer que seja o porte do cliente.

Porque para ela cliente não tem tamanho, tem potencial.

Soluções com alta tecnologia.



Alameda Araguaia, 1142 - Alphaville - CEP 06455 - Barueri, SP
Telefone: (011) 421-2366 - Fax: (011) 709-2157

CERTOS SISTEMAS TÊM UM DESTINO CERTO: O SUCESSO.



ATR: O AVIÃO REGIONAL INTERNACIONAL. No mundo de hoje, em que as fronteiras desaparecem, se desenvolvem as regiões e diminuem as distâncias, os aviões de pequena e média capacidade desempenham um papel cada mais importante.

ATR Tem uma preocupação sistemática com a rentabilidade da sua empresa: os nossos aparelhos adaptam-se exactamente às flutuações de tráfego e às necessidades das empresas (Versões ATR 42 e ATR 72). O sistema ATR possui um alto nível tecnológico: os aviões turbopropulsores ATR 42 e 72 beneficiam da dupla experiência dos programas europeus de pequenos e médios aparelhos.

O sistema ATR tem a filosofia do serviço global. Assim, após analisar a

suas necessidades, ATR oferecer-lhe-á um contrato adaptado à sua capacidade de financiamento. A rede mundial de manutenção da ATR dará um apoio completo aos seus empreendimentos.

O sistema ATR significa uma **presença comercial internacional**, para acompanhar de perto uma clientela cada vez maior: mais de 40 companhias aéreas espalhadas pelos 5 continentes, com mais de 500 aviões encomendados, 260 dos quais já em serviço, o sistema ATR constitui um incontestável sucesso aeronáutico. Presença, potência, flexibilidade, tudo foi planeado para tornar ATR o líder mundial do mercado de pequena e média aviação. E o sistema ATR está mesmo decidido a manter esta liderança, consolidando-a em todo o mundo.



A SUPERIORIDADE DE UM SISTEMA