

# Revista aeronáutica

Janeiro/Fevereiro 1997

<http://www.mmoreira.com.br/caer>

Número 214



Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro

**AIRJ**  
**20**  
anos  
1977 - 1997

**0800-998277**

# ***ELE É DA RESERVA MAS ESTÁ NA ATIVA.***

*Esse número que você vê aí em cima é  
o número da nossa central de reservas.  
Quando você precisar viajar, é só consultar  
o seu agente de viagens ou ligar para a Vasp.  
A ligação é grátis.*



**VASP**

**TRI-CAMPEÃ EM PONTUALIDADE**

# BOTA O TUBO!



\* Jarbas Passarinho

**N**o antigo programa *Viva o Gordo*, de Jô Soares, havia um personagem que era mantido inconsciente por muito tempo por um tubo que comandava os aparelhos que lhe preservavam a vida vegetativa. Periodicamente, ele acordava e tomava conhecimento do que vinha ocorrendo no país. As novidades lhe eram tão amargas que preferia voltar à inconsciência. Então, desolado, ordenava ao médico: “*Bota o tubo!*”

Imagino um anticomunista severo, que teve parte no Movimento de Março de 64, mas que teria tido destino igual ao tipo inconformado do quadro humorístico. Adormecido depois que a luta armada promovida pela esquerda fora esmagada, e da qual saíra ferido, acaba de acordar para a realidade nacional. Abre *O Globo*, que lhe servira de orientador ideológico, cujos editoriais lia com avidez em 63 e no início de 64. Procura-os. Em seu lugar encontra, nos articulistas importantes, um que fora o pivô do AI-5 e o outro que tivera a iniciativa do seqüestro do embaixador Elbrick, norte-americano. Depara com uma reportagem, foto de meia página, a bandeira da foice e martelo ao fundo, com a histórica revolucionária stalinista Elza Monerat, contanto, com a ênfase com que Plutarco retratou seu homenageados gregos e romanos, os seus feitos na guerrilha de Araguaia. Noutro exemplar, lê o laudo do legista sobre o ex-capital Lamarca, que proporcionou ao repórter o Prêmio Esso e à família do morto uma indenização vultosa, que se somou à pensão que o Exército vem pagando há anos. Enerva-se: “*Logo Lamarca, que desertou, roubou armamento, matou o pobre segurança de banco e esfaleceu o crânio do tenente paulista seu prisioneiro. Que diabo de indenização é essa?*” Passa os olhos nas páginas políticas e descobre, chocado, que o Sr. Miguel Arraes é governador de Pernambuco pela segunda vez depois que foi anistiado. Novas revelações o espantam. No mais importante estado da Federação há um governador que fora cassado em 69, tido como perigoso agitador a serviço da conversão de Carlos Lacerda ao projeto da Frente Ampla, destinada a derrubar o governo Costa e Silva. No Rio de Janeiro, vê outro cassado, esse de menor reputação, sucedendo a Chagas Freitas, que de opositorista só tinha o nome. Era mais que colaborador do regime, pois se comportava como “*colaboracionista*”, o termo que os franceses deram aos seus compatriotas, que serviram aos alemães servilmente ou por serem admiradores do paranóico autor do Mein Kampf. Esse ainda era suportável.

Sua perturbação mental se agrava cada descoberta. Informam-lhe sobre jornalista que a título de ressarcimento da punição recebida por motivação ideológica estão recebendo do pobre INSS pensão mensal superior, bem superior, aos vencimentos do Presidente da República, enquanto os treze milhões de trabalhadores aposentados recebem o miserável salário mínimo. Fica indignado, especialmente quando se detém num dos beneficiados, que fez carreira milionária como autor de novelas na TV Globo, nas quais fazia a propaganda não muito subliminar da crítica marxista à burguesia. E mais indignado quando lê o nome de outros indenizados, que chegou a conhecer freqüentando, melífluos, os quartéis nos anos 60.



Olha a foto do presidente. Pergunta se não era um dos professores da USP que promoviam estudo em simpósio da obra de Marx e que o ministro Gama e Silva considerava como a célula mais perigosa existente na universidade paulista. Dizem-lhe que sim, mas que já não era mais o mesmo. Até pedirá, segundo boatos, que esquecessem o que havia escrito, ao tempo em que era o “príncipe dos sociólogos nativos”. Convertido à social-democracia, era um bom presidente, que agora combate as invasões de propriedades rurais e recebe críticas acerbas de ex-companheiros de crença.

Em seguida, chega ao paroxismo. Lê que o prefeito de Santos, filho de um comunista dos mais radicais, desaparecido na luta armada, acabara de inaugurar um monumento a Carlos Prestes e outro a Marighella, enquanto no Rio se dera o nome de Lamarca a uma rua. Esperançoso de uma boa notícia, pergunta como se dera a última comemoração da Intentona Comunista, na Praia Vermelha, quando em 1935, ao comando de Prestes, se revoltara o 3º Regimento de Infantaria e os comunistas haviam matado de maneira desleal e infame seus companheiros legalistas. Soube qual tal comemoração fora banida das efemérides castrenses. Agarrou-se à última esperança, indagando: “*E a comemoração de 31 de março, data em que nos livramos de virar uma imensa Cuba?*” Também fora eliminada, responderam os médicos.

Então, desesperado, ordenou: “*Bota o tubo*”, “*Bota o tubo!*”..

• Jarbas Passarinho, presidente da Fundação Milton Campos, foi ministro de Estado, governador e senador.

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

**Departamento Cultural:**

Praça Mal. Âncora, 15  
Rio de Janeiro - RJ  
Cep 20021-200  
Tel/Fax (021) 220-3691

**Diretor-Editor:**

Paulo Fernando Peralta

**Secretaria:**

Márcia Regina Galhardo

**Colaboradores:**

Octávio Júlio Moreira Lima  
Everaldo Breves  
Newton G. Orsino de Castro  
P. Mendonça  
Billy Kipp  
Januário Sawczuk  
Jorge Longuinho  
Aloísio Quadros  
Araguaryno Cabreiro dos Reis  
Antonio Pinto  
**Revisão:**  
Dirce Silva Brizida

**DIRETORIA**

**Presidente**

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto de Campos Carvalho Netto

**1º Vice-Presidente**

Brig.-do-Ar R/R Guilherme Sarmiento Sperry

**2º Vice-Presidente**

Brig.-do-Ar R/R Luiz Carlos Monteiro Balm

**Departamentos:**

**Administrativo**

Cel.-Av. R/R José Edison da Silva Faria

**Patrimonial**

Cel.-Av. R/R Sylvio Fernandes

**Social**

Ten.-Cel.-Int. R/R José Pinto Cabral

**Desportivo**

Brig.-Engº R/R Edison Martins

**Cultural**

Cel.-Av. R/R Paulo Fernando Peralta

**Finanças**

Cel.-Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

**Beneficente-Cooperativo**

Cel.-Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

**Assessoramentos Especiais:**

**Secretaria Geral**

Maj.-Av. R/R Ivan de Lanteuil

**Assessoria Jurídica**

Cel.-Int. R/R Wanderley Alves Santos

**Assessoria de Relações Públicas**

Cel.-Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

**Superintendente da Sede Campestre**

Brig.-Engº R/R Edison Martins

**Superintendente da Sede Social**

Ten.-Cel.-Int. R/R Caio Phidias Torres da Silva

**Superintendente da Sede Lacustre**

Ten.-Av. Ref. Adelino Franklin L. de Freitas

**Serviços Especiais**

**CHICAER**

Cel.-Av. R/R Pedro Baptista

**COOPCAR**

Cel.-Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

**EDIÇÃO, PRODUÇÃO E PUBLICIDADE:**

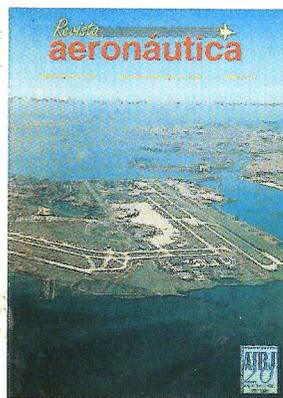
ARPEPP - Editora Promoções e Publicidade Ltda.

Av. Beira Mar, 406 - Gr. 906

CEP 20021-060

Tel.: 262-9127

Rio de Janeiro - RJ



**NOSSA CAPA:**

*AIRJ - Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.*

*O portão de entrada do Brasil, completa 20 anos de bons serviços prestados à Comunidade Aeronáutica.*

**5**

*Umberto de Campos C. Netto*

Política Internacional

**AS TENDÊNCIAS E INCERTEZAS NO PÓS-GUERRA FRIA**

**8**

*Antônio G. Moreira Neto*

**OPERAÇÃO AFRODITE**



Aventura

**12**

*Lauro Ney Menezes*

**A AVIAÇÃO CIVIL E/OU A INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO?**



Força Aérea

**15**

*Murillo Santos*

**O XERIFE DO MUNDO**

Conjuntura

**19**

*A Redação*

**SEGURO - O QUÊ? POR QUE? COMO?**

Utilidade

**22**

*Renato Paiva Lamounier*

**REINVINDICAR É PRECISO!**

Opinião



**29**

*Clube de Aeronáutica - Departamento Beneficente*

Facilidades

REGULAMENTO DO FUNBESCA

**33**

*Aloísio Quadros*

CHARLES ASTOR - O ACROBATA



História da FAB

**37**

*A Redação*

AIRJ - AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO FAZ 20 ANOS



Atualidade

**41**

*Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho*

O ELEGANTE "BEECH-MONO"



Aviação



**1**

O TUBO!

FATOS & GENTE

**45**

**2**

VISÃO DO PRESIDENTE

AVIAÇÃO

**47**



# COESÃO !

As instituições, de um modo geral, e as que tem um caráter de permanência como as Forças Armadas, em particular, necessitam desenvolver mecanismos que garantam a sua sobrevivência, até mesmo ante a eventual ocorrência de crises conjunturais que as possam assolar.

Um desses mecanismos, sem dúvida, é o desenvolvimento de um salutar Espírito de Corpo entre seus integrantes. Não é por outra razão que o Estatuto dos Militares, no capítulo referente às Obrigações Militares, relaciona entre as manifestações do Valor Militar “o Espírito de Corpo, orgulho do militar pela organização onde serve”.

O corolário do Espírito de Corpo é a Coesão, que dá força às instituições para enfrentar as crises, sejam as de origens interna, sejam as originadas do meio externo, criadas muitas vezes com objetivos inconfessáveis que as tornam objeto passivo de ações ameaçadoras de sua perenidade.

O momento, parece-nos, é de ênfase à Coesão no meio Militar. E a Força Aérea está nesse meio.

Existem muitas formas de se cultivar a Coesão da Força Aérea. Uma delas está no fortalecimento dos laços sociais que unem os seus membros, tanto da ativa como inativos.

O Clube de Aeronáutica se apresenta como um veículo dos mais importantes para atuar nesse sentido. Afinal, quando criado, era esse o principal objetivo dos seus idealizadores, pioneiros como Eduardo Gomes, Armando Trompowsky e tantos outros que, em meio às naturais dificuldades para a implantação do novo Ministério em 1941, trazendo em seu bojo a própria Força Aérea, idealizaram um Clube com aquela finalidade, a exemplo do que ocorria com a Marinha e o Exército, com excelentes resultados. A idéia só se concretizaria cinco anos mais tarde, mas a importância dada à criação do Clube, na época, fica bem patenteada quando lembramos que a Sessão Solene de posse da 1ª Diretoria contou com a presença do próprio Presidente da República, além de outras altas autoridades do país.

Desde o seu início o Clube de Aeronáutica demonstrou o acerto dos seus idealizadores, justificando a importância dada e a sua validade como elemento aglutinador da oficialidade da nova Arma. Até hoje, inclui entre os seus objetivos, com a mais alta prioridade, o cumprimento dessa nobre finalidade.

Um exemplo dessa afirmativa é o incentivo dado às tradicionais “Reuniões de Turmas”, esta forma de confraternização que é tão própria do nosso meio e pouco comum em outros setores da sociedade. Se observarmos a nossa programação mensal, veremos a grande frequência de eventos desse tipo realizados mensalmente, e quem comparece à Sede Social pode testemunhar a sua ocorrência quase diária, às vezes mais de uma por dia, sempre marcada pela alegria do

reencontro de colegas de escola - alguns já afastados da FAB há muito tempo - e pelas reminiscências dos tempos escolares. Muitas turmas, além da reunião mensal, ainda fazem uma anual, reunindo familiares, e com todos os requintes de um grande evento social. Só para citar um exemplo que julgamos digno de nota, a reunião anual da turma de 46, no ano passado, se prolongou por dois dias, começando numa sexta-feira com um encontro na UNIFA, seguido de um churrasco na Sede Campestre e culminando com um refinado jantar na Sede Social no sábado. Outros exemplos poderiam ser citados, com destaque para a persistência dos Aspirantes/Guardas Marinhas de 1939, quase todas as turmas da década dos 40 e 50, os veteranos da Itália, e assim por diante. Uma observação que nos entristece, no entanto, é que a incidência começa a rarear entre os formados a partir da década de 60, dando a nítida impressão de que algo está influenciando para que as turmas mais recentes não mantenham o “espírito da turma”. Seria o “efeito Pirassununga”? De qualquer forma, estamos dispostos a proporcionar todo o apoio para que eventos como esses - que são fatores de Coesão - se multipliquem.

Outra espécie de conagração que nos parece merecer todo o incentivo são as grandes festas do tipo “Baile do Aviador”. Este já é tradicional e certamente continuará no calendário anual do Clube como sua contribuição aos festejos da Semana da Asa. Mas, no ano passado, tivemos uma iniciativa da Diretoria de Saúde que julgamos um exemplo a ser seguido. Foi o “Baile da Saúde”, que se constituiu em sucesso real, não só pela maciça adesão dos integrantes da área e de outros setores, mas pelo que representou de verdadeira confraternização, tanto assim que já se fala na repetição em 97. Sabemos que a Diretoria de Intendência já está decidida a promover o seu Baile no mês de agosto. Isto é um ótimo indício, aplaudimos ambos os Diretores e ficamos a pensar: por que não o “Baile da Engenharia”, o “Baile da Infantaria” ou o “Baile do Quadro Feminino”, ou tantos outros meios de reunir a nossa gente e fortalecer a união da Força Aérea?

De nossa parte, estamos prontos a criar todas as facilidades ao nosso alcance, com vistas a apoiar as iniciativas que nos propuserem. Menos pelo que elas possam representar em termos de lazer, o que, por si só, atende a uma das finalidades do Clube. Mas muito mais pelo seu alto significado no sentido daquilo que, no momento, deve ser a palavra de ordem: COESÃO!

**Maj.-Brig.-do-Ar R/R**  
**Umberto de Campos Carvalho Neto**  
Presidente do Clube de Aeronáutica

# GUERRA FRIA IV:

# AS TENDÊNCIAS E INCERTEZAS NO PÓS-GUERRA FRIA

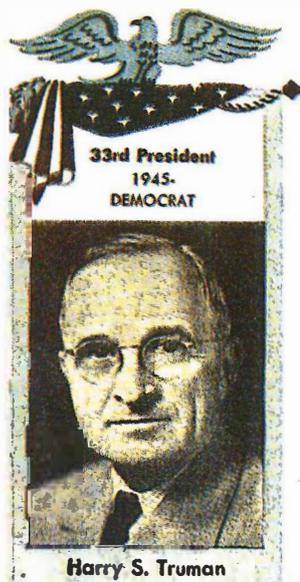
\* *Umberto de C. Carvalho Netto*

A Guerra Fria começou com a “Doutrina Truman” e, com a implosão do bloco comunista, em tese cessaram os motivos que a determinaram. Passados mais de cinco anos, é incontestável que os rumos das relações internacionais ainda estão em busca de uma definição. Isto é válido, sobretudo, no que se refere às relações de poder político e militar. Vive-se, pois, uma fase de transição, o momento é de expectativas, com algumas certezas ou tendências já bem definidas e muitas incógnitas para serem resolvidas.

## O FIM DA BIPOLARIDADE

Alguns aspectos conseqüentes ao desmantelamento

A marcante presença dos **ESTADOS UNIDOS** na organização da defesa da Europa pela **OTAN**, no governo **TRUMAN**, já davam claras indicações de como seriam as suas atitudes com relação ao **MUNDO COMUNISTA**. Adotou uma política enérgica contra a então **UNIÃO SOVIÉTICA** e apoiou a **CORÉIA DO SUL** contra a **CORÉIA DO NORTE**, esta capitaneada pela **CHINA**, dando início ao longo período da **GUERRA FRIA**.



Russo são inquestionáveis como, por exemplo, o fato de que a bipolaridade se transformou em unipolaridade e os EUA, que durante toda a Guerra Fria lideraram hegemonicamente o lado ocidental, emergem de todos esses episódios muito mais fortalecidos, e têm dado freqüentemente provas de firme consciência disto, chegando mesmo a arvorar-se em “polícia do mundo”.

*Os Estados Unidos se arvoraram em Polícias do Mundo”.*

É o que demonstram as várias intervenções em outros países, com ou sem o aval da ONU, sob os mais variados pretextos, como foi o caso das Ilhas Granadas, do Panamá, do Haiti, da

Somália, para citar apenas alguns exemplos de intervenção direta e, a rigor, por iniciativa própria e isolada. E sem falar na Guerra do Golfo (1991) onde, constituindo embora uma Força de Paz da ONU, numa coligação de 28 países, deram uma inequívoca demonstração do seu poderio militar, apresentando um verdadeiro espetáculo de capacidade de planejamento, de estratégia e de tecnologia aplicada à guerra, tudo isso acompanhado em tempo real pela T.V. por milhões de pessoas em todo o mundo, com o que foi lavrado um grande tento em matéria de dissuasão. Ou “Marketing” de armamentos...

## A ATUAÇÃO DA ONU

Um outro aspecto que vem se destacando como inerente aos novos tempos é a crescente atuação da ONU nos chamados “Esforços de Paz”, nome genérico que engloba uma série de atividades diplomáticas e militares, isoladas em determinadas circunstâncias ou conjugadas em outras, mas que têm na constituição das tão conhecidas “Força de Paz” a sua expressão militar mais em voga. É bem verdade que, para muitos analistas, o ímpeto pacificador da ONU nos últimos anos seria apenas conjuntural, fruto da obstinação do seu Secretário Geral, o egípcio BOUTROS-GHALI, e poderá arrefecer agora que acabou o seu mandato. Mas não se pode esquecer que as iniciativas de paz da Organização Mundial já vêm desde o início da Guerra Fria, com exemplos, na década de 50, na Guerra da Coreia, na Força de Paz do Suez, após o conflito Israel/Egito (1956) ou na

*Despreocupados com o “perigo vermelho”, a ONU tenta se especializar em “Esforços de Paz”, os quais têm se constituído em excelentes laboratórios para atividades futuras.*

participação de militares de vários países nos conflitos internos do Congo, no final da década. Há que se salientar, porém, que ao longo de 40 anos, até 1990, as iniciativas da ONU não ultrapassaram o total de 13 episódios, nem todos se referindo ao emprego de forças mas, em alguns casos, limitando-se ao envio de assessores militares, observadores eleitorais ou pequenas unidades militares especializadas. Nos últimos anos, no entanto, a partir de 1990, este número já ultrapassou consideravelmente o total anterior. Só em 1994 chegaram a estar em andamento 18 operações de paz simultaneamente, envolvendo efetivos de mais de 80 mil militares de cerca de 80 países.

De um modo geral, pode-se dizer que, se num balanço global os resultados recentes, para muitos, não sejam propriamente estimulantes em termos de êxito, a verdade é que os Esforços de Paz da ONU têm se constituído em um excelente laboratório onde são testados os vários procedimentos que servirão de base para empreendimentos futuros, em especial no que se refere às ações militares. Quanto a essas, já se consolida uma doutrina de

emprego, começando com a classificação dos distintos tipos de atuação dos efetivos cedidos à ONU, cada qual com as suas peculiaridades e abrangendo variados graus de risco. Em primeiro lugar, embora sem caracterizar propriamente uma Força de Paz, vem o envio de observadores militares, com diferentes funções de acordo com o conflito que o gerou, mas não isento de riscos para os participantes. Isto ficou demonstrado na Bósnia, com a prisão, manutenção como reféns e até o uso como escudos humanos, de militares a serviço da ONU. Em 2º lugar, vêm as chamadas “Missões Humanitárias”, de que é exemplo a participação dos EUA na Somália, onde grupos tribais rivais se degladiavam, disseminando a fome e a morte no seio da população civil; a presença americana, visando distribuir gêneros e medicamentos, ao mesmo tempo em que tentava apaziguar os ânimos dos beligerantes, inesperadamente passou a contar com a hostilidade de todos, inclusive da própria população. Em 3º lugar vêm as Forças de manutenção da paz, normalmente instituídas quando os países ou grupos internos em guerra chegam a um acordo de cessar fogo e aceitam a presença da Força da ONU para fiscalizar o cumprimento dos termos do armistício. O fundamental para a constituição desse tipo de força é a aceitação pelas partes e deve ser precedida por intensa ação diplomática no sentido de estabelecer um acordo em bases sólidas, sem o que os riscos podem se tornar elevados; foi o que aconteceu ainda na Bósnia, onde a Força internacional chegou sem que houvesse as condições mínimas indispensáveis e os “boinas azuis” acabaram passando por sérias dificuldades. Por último, temos as Forças de imposição da paz, normalmente aplicadas quando há a agressão de um país por outro, e a Organização Mundial interfere declaradamente contra o agressor, transformando-se o conflito em uma guerra convencional, em que os riscos são calculados e os efetivos militares atuam dentro de um contexto que lhes é mais familiar. O exemplo mais recente é o da Guerra do Golfo, quando a intervenção visou a expulsar o território do KUWAIT os invasores iraquianos.

## CONFLITOS REGIONAIS

Ainda no contexto pós-Guerra-Fria, observando fatos recentes e já se fazendo uma projeção para o futuro, deve-se considerar a possibilidade da eclosão de conflitos localizados intra e inter-estados, como decorrência do reaparecimento de nacionalismo exacerbados, ressentimentos históricos, desavenças étnico-religiosas, ademais das velhas motivações relacionadas com disputas econômicas. A conturbada região da Ex-Iugoslavia, hoje vivendo uma fase de duvidosa calma, é um exemplo que reúne, praticamente, todos esses fatores juntos; o Oriente Médio sempre se revelou um caldeirão de confli-

tos em permanente ebulição; o Extremo Oriente é uma incógnita para o futuro e poderá ver agravarem-se conflitos já existentes e outros latentes, com o surgimento de potências econômicas que certamente virão influenciar a geopolítica da região; o continente africano está longe de representar um exemplo de estabilidade e, dentro dele, a África do Sul poderá se transformar em outra fonte de crises internacionais, pois a recente eliminação do

---

*O desmantelamento do mundo soviético induziu à quebra da estabilidade aparente mantida pelo regime e o aparecimento de conflitos étnico-religiosos e movimentos de independência, como decorrência do recrudescimento de um nacionalismo reprimido.*

---

“apartheid”, não dissipa as dúvidas quanto ao futuro do país, especialmente levando-se em conta que um dia o líder negro Nelson Mandela forçosamente sairá de cena e depois dele os prognósticos podem ser sombrios; por último, pode-se citar a emergência da China como uma grande potência econômica; para muitos analistas, reunindo esses dois ingredientes em grau elevado - poder econômico e militar - a China será a maior potência do século XXI, e o resultado disso para o cenário internacional é uma incógnita. No momento, só há especulações, temperadas por uma cautelosa dose de preocupação entre os amantes da paz.

## A QUESTÃO NUCLEAR

Uma análise particularmente cuidadosa dentro dos rumos do mundo pós-Guerra Fria merece ser feita com relação ao problema nuclear. Durante a Guerra Fria, o “Clube Atômico” era composto de 5 membros, assim considerados aqueles que dispunham de arsenais de vulto e capacidade estratégica. Como já foi visto, o “equilíbrio do terror” manteve esses arsenais em prontidão durante todo o tempo, mas jamais eles foram acionados. Supõe-se que o bom senso que os manteve no solo permanença entre os 5 Grandes, o que seria uma garantia de segurança para todos. A despeito disso, alguns fatos merecem uma profunda reflexão que poderá, talvez, arrefecer o otimismo de muitos: 1º) apesar dos esforços para a não-proliferação nuclear, existe entre os 5 membros os que ainda tratam de aumentar a sua capacidade ofensiva, como foi o caso da França com os recentes testes nas ilhas MURUROA, e da China que também se julga com o direito de realizar experiências; 2º) os arsenais nucleares ainda aí estão, com seus números aterrorizantes: sabe-se que a Rússia possui mais de dez mil ogivas, os EUA quase nove mil, e os outros 3 membros estão, cada um, na ordem das várias centenas - tudo isso projetando-se para o futuro, quando é impossível prever que tipo de governante de qualquer um deles, e dotado de que mente maligna, poderá ter ao seu dispor a capacidade de “apertar o botão”; 3º) com o

desmantelamento da antiga URSS, o que era uma potência atômica se transformou em quatro, já que parte dos seus arsenais e bases estratégicas distribuídas pela própria Rússia, além da Ucrânia, Bielorrússia e Cazaquistão, ao que tudo indica lá permanecem, e os três últimos países agora são autônomos; 4º) há o perigo

---

*A quebra do bloco de países que compunham a URSS resultou em um aumento, ainda não precisamente quantificado, do número de “sócios” do “Clube Atômico”, que, juntamente com os pretendentes em potencial, podem precipitar confrontos nucleares localizados.*

---

da proliferação nuclear entre países de importância secundária, certamente não constituindo ameaça de guerra total, mas criando a possibilidade de destruição em massa a nível regional: além da Índia, Paquistão e Israel, que já dispõem ou têm a capacidade tecnológica de produção de artefatos atômicos, sabe-se que outros desenvolvem esforços nesse sentido, como é o caso da Coreia do Norte e do Iraque.

## A INCÓGNITA RUSSA

Finalmente, também motivo para sérias reflexões, por ser a maior incógnita da chamada NOVA ORDEM MUNDIAL é o futuro da Rússia. Seria exagero imaginar-se que o país voltaria a ser um estado totalitário comunista. Parece que as aberturas liberalizantes adotadas têm um caráter irreversível, muito embora perceba-se que ainda haverá um longo período de acomodação em que os distúrbios internos sempre ocorrerão. É possível até que, em dado momento, no bojo de eleições democráticas como as que já ocorrem, tenha-se a impressão de uma guinada com ares de retrocesso. Afinal, não se desmonta facilmente um dispositivo de mando político que imperou por mais de 80 anos em um país. Se isso ocorrer, no entanto, não será mais sob a forma de “ditadura de um partido” e sempre haverá para o povo a possibilidade de mudar em uma próxima eleição, como é da essência das democracias. Não obstante, a grande dúvida quanto à Rússia do futuro diz respeito à sua convivência com o resto do mundo. Supor que os russos, a partir de agora, transformaram-se em “bons vizinhos”, é ignorar o determinismo histórico que os levou a constituir o imenso império de que foram detentores, iniciado há muitos séculos atrás com o minúsculo Principado de Moscou.

---

*A Rússia pode até vir a se constituir em um país nitidamente comunista, mas, jamais, sob o jugo da “ditadura de um partido”.*

---

*\* O Autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R  
Presidente do Clube de Aeronáutica*



# O B-17 INTELIGENTE

*\*Antônio G. Moreira Neto*

*Como uma experiência frustrada, durante a Segunda Guerra Mundial, poderia ter mudado os destinos do mundo.*

UM B-17 ROBÔ SENDO PREPARADA PARA MAIS UMA MISSÃO DE TESTE.

# A

Segunda Guerra Mundial foi pródiga em exóticos e incomuns artefatos bélicos. Abrangia tanto os foguetes V1 e V2 alemães quanto *Kamikazes* suicidas japoneses, bombas “saltadoras” inglesas usadas no ataque às represas do Ruhr e a solução final nuclear-americana.

Mas, certamente, a mais bizarra de todas as armas já imaginadas foram os bombardeiros-robôs desenvolvidos pela Força Aérea do Exército Americano, em 1944. Objetivo primário: a destruição das rampas de lançamento de bombas V1 no *Pas-de-Calais*, norte da França. Naquele momento do conflito, a mais potente bomba operacional aliada - 10 toneladas (“*Gran Slam*”) - podia penetrar, apenas, 16 pés na estrutura de concreto reforçado de proteção das plataformas alemãs. Com relatórios tão desencorajadores, os especialistas da *USAAF* con-

cluíram que os esconderijos das instalações secretas dos foguetes alemães seriam inexpugnáveis às bombas convencionais. Surgiu então a idéia: por que não encher bombardeiros obsoletos com uma carga explosiva, dirigi-los por controle remoto ao alvo e fazê-los cair explodindo sobre os “*Bunkers*” inimigos? Parecia bom, mas mesmo os mais entusiasmados especialistas sabiam que 9 toneladas de explosivos não eram suficientes para um dano total. Mas podiam, entretanto, rachar as poderosas edificações por ondas de cho-

que e subseqüentemente possibilitar, através das rachaduras abertas, ampliar e completar sua destruição em bombardeios comuns. Podia funcionar. E então tudo começou com o codinome *Afrodite*, ordenado secreta e pessoalmente pelo Major-General “Jimmy” Doolittle. A unidade assinalada para a tarefa seria a Terceira Divisão de Bombardeiro, daí ao 388 Grupo de Bombardeiros, estacionando na Base Knettishall; as ações finais estariam a cargo do Ten.-Cel. Roy W. Forrest, Comandante do Esquadrão 562, estacionado em Hornington, Suffolk, Inglaterra.

Os fatos sucederam-se rápida e secretamente. Em 5 dias após a ordem de Doolittle, dez B17 usados e quatorze B24 *Liberator* foram entregues ao 562. Trabalhando a portas fechadas, os hangares fortemente vigiados, o grupo de técnicos criou uma cabine aberta, de tal forma que a tri-

*Para nós brasileiros que inauguramos a era da televisão na década de 50, pode parecer estranho que, em 1944 a televisão já ocupava uma posição de destaque em operações militares.*

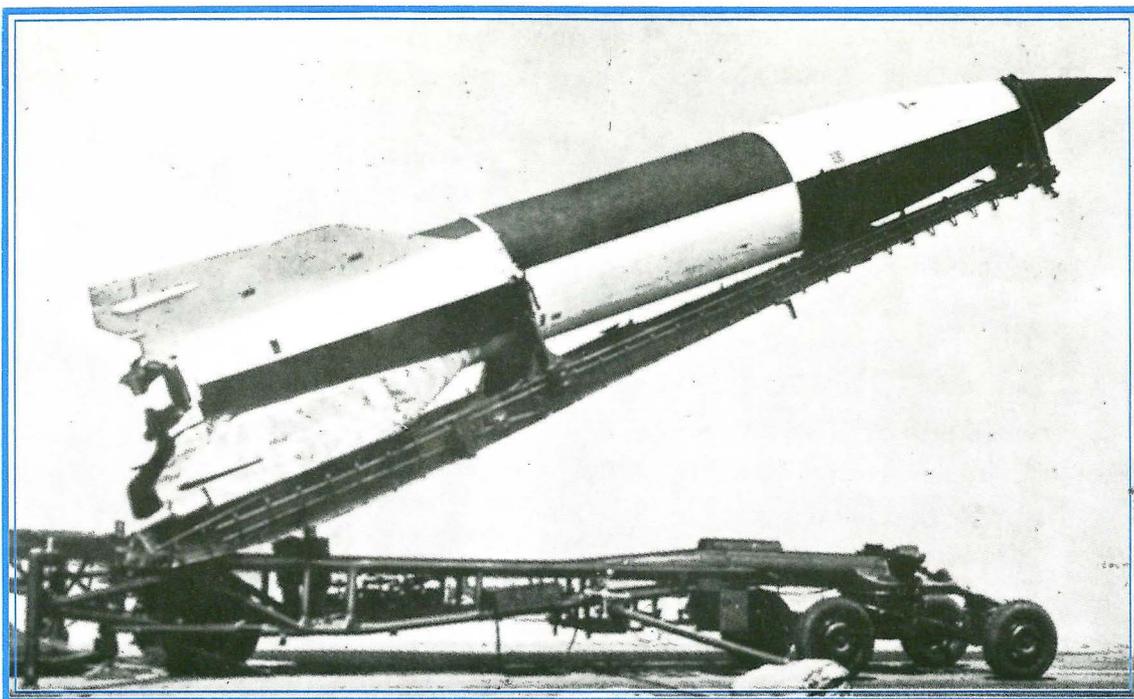
*Para os mais curiosos, é interessante lembrar que os primeiros passos da transmissão de imagens à distância, foram dados em 1817 com a descoberta do selênio pelo cientista suíço Jakob Berzelius. Mais tarde, 1873, o inglês Willoughby Smith comprovou a propriedade do novo elemento químico de transformar energia luminosa em energia elétrica.*

*Com a patente requerida em 1923 por Vladimir K. Zworikyer, cientista russo naturalizado americano do iconoscópio, estava inaugurada a era da transmissão eletrônica de imagens, mediante a utilização de tubos de raios catódicos, descoberto em 1897, pelo alemão Karl Ferdinand Braun.*

*Em 1935 teve lugar a primeira transmissão oficial na Alemanha.*

*Desta forma, apesar de não muito difundido, a televisão teve largo emprego em testes e operações reais, no decorrer da Segunda Guerra Mundial, os quais contribuíram, de forma definitiva e completa, para a tecnologia avançada disponível na atualidade.*

pulação de apenas dois homens pudesse sem espera abandonar de pára-quedas o avião-robô, assim que este passasse ao controle da outra aeronave-mãe com o comando remoto. Cada engenho estava equipado com um sistema-rádio controlado, chamado *Duplo Azon*, além dos comandos manuais e câmeras de televisão (*ver nota*) no painel de vôo e no nariz de Plexiglass, de tal forma que pudesse ser determinado, sem erro, o momento de apontar a mortífera carga de explosivos para estalar-se de encontro ao objetivo.



Os estragos provocados pela utilização das bombas V1 e a perspectiva de entrada em ação com regularidade das V2, aguçaram a área de pesquisa dos aliados em busca de armamentos para uma retaliação à altura.

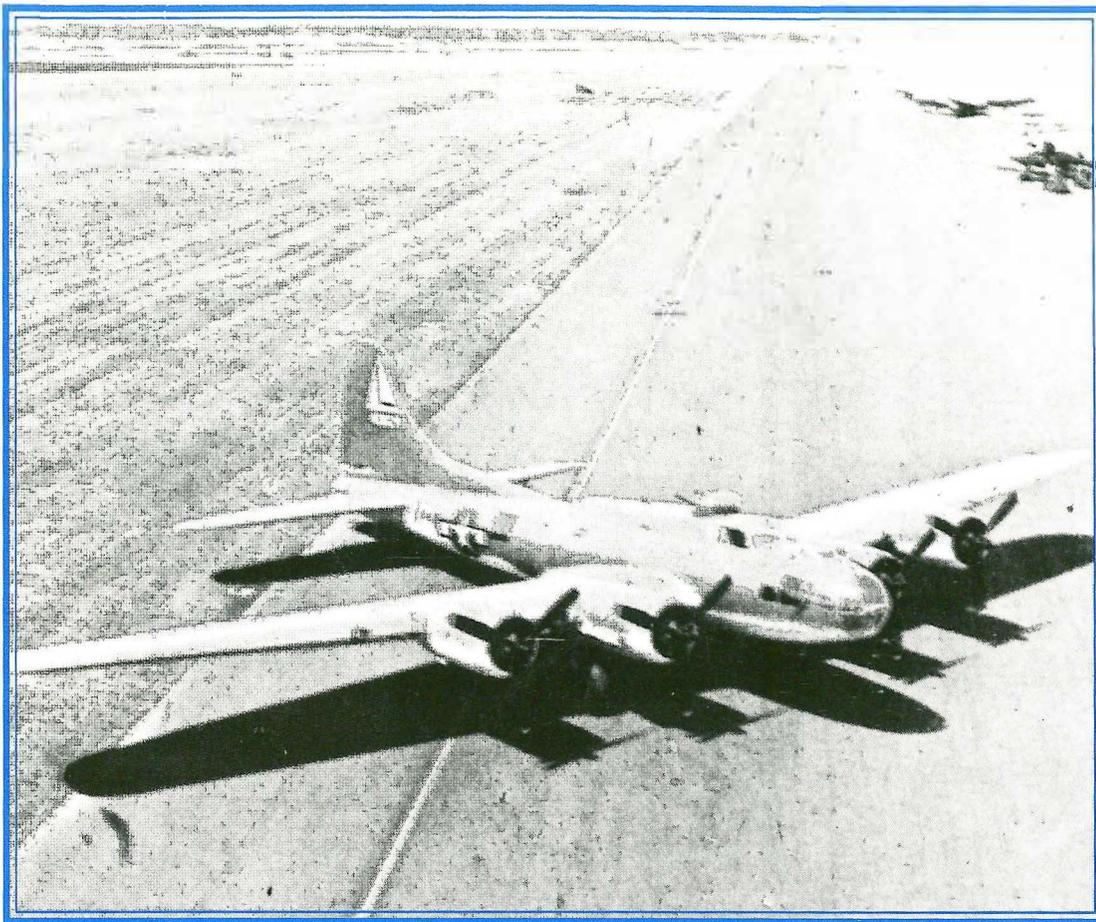
Inacreditavelmente, o treinamento previsto completou-se em apenas uma semana. As tripulações de 4 aeronaves receberam cada uma 25 horas de instrução de vôo, identificação de alvos e navegação. Ao mesmo tempo, as equipes de dois homens familiarizaram-se com as características dos B17 modificados. Também treinaram o abandono das cabines improvisadamente abertas e o uso dos pára-quadras atípicos e diferenciados para aquela missão.

Problemas e fracassos começaram então a desencadear-se em seqüência ininterrupta. Inicialmente, o mau tempo adiou a primeira missão. Deslocou-se o sítio original para a remota e pequena Base de Fersfield, numa área agrícola, escassamente habitada - se algum acidente ocorresse haveria certamente menos civis feridos ou mortos, menos perguntas.

Sexta-Feira 4 de agosto: o primeiro ataque da *Operação Afrodite* terminou com o descontrole do B17 "*The Careful Virgin*". O Sargento Elmer Most, 24 anos conseguiu saltar antes do choque fatal. O piloto morreu nos comandos: o Tenente John W. Fisher Jr. tentou corajosamente controlar o avião; seu corpo jamais foi encontrado. O desastre ocorrido com o primeiro avião não interrompeu o processo. A segunda

aeronave foi despachada e a tripulação conseguiu lançar-se de pára-quadras, mas algo inusitado ocorreu: o B17 arrebitou a 550 pés de seu objetivo. A segunda leva igualmente não teve êxito. O tripulantes

que saltaram de pára-quadras quebraram os tornozelos e tiveram seu avião abatido pela artilharia antiaérea alemã. Embora a primeira missão *Afrodite* tivesse apenas como resultado a morte de um piloto e ferimentos graves em outros dois, o plano prosseguiu. Dois dias após, 6 de agosto, dois aviões-robôs, apoiados por quatro naves-comando, decolaram rumo às rampas de V1, em *Wattertn*, norte da França. Desta vez, as tripulações saltaram em segurança, mas dois homens sofreram ferimentos leves e novamente as engenhocas tiveram problemas no sistema operacional e explodiram no Mar do Norte. O sistema *Duplo-Azon* foi condenado e substituído por um novo equipamento com o nome de código *Castor*. A Marinha Americana se interessou pelo projeto e, secretamente, desenvolveu dois *Vega Ventura* e dois *Liberator*. O primeiro vôo de treinamento teve como tripulantes os Tenentes Joe Kennedy (irmão mais velho do futuro Presidente Kennedy) e Wilford Willy. O avião subiu aos céus tão recheado de explosivos quanto o tradicional peru do Dia de Ação de Graças, tão querido dos norte-americanos. Ao atingir 2 mil pés, Kennedy acionou os controles remotos, que manuseados pelos dedos invisíveis no *Vega Ventura* controlador, suavemente dirigiu-os



Os B-17 robô quando preparados para as missões de teste, eram isolados e mantidos sob forte guarda e sigilo.

rumo ao Mar do Norte. Tudo seguia bem, quando a tragédia ocorreu. As testemunhas, posteriormente, se reportaram a uma terrível explosão no ar. Nada senão pedaços de alguma coisa espalhou-se por 16 milhas; 147 propriedades foram danificadas; “*tudo caía do céu como neve*”. Não é de causar surpresa que tanto a Marinha quanto o Exército americanos, obcecados com segurança, tivessem contado ao pai do Tenente Kennedy, um antigo e aristocrático embaixador, com privilégios especiais, que seu filho fora dado como perdido em ação sobre a Bélgica - um equívoco ainda hoje encontrado, facilmente, em livros e artigos sobre a família Kennedy. Muitos anos se passariam antes que Joseph Kennedy pai soubesse das circunstâncias verdadeiras da triste morte do filho.

Bem, as falhas continuaram e somente uma missão em *Heligoland*, outubro de 44, teve algum sucesso. Em 5 de dezembro, uma aeronave pousou tão suave-

conhecimento científico em 1944 era ainda pequeno para satisfazer os sonhos de Doolittle e de seus assessores. Mas ninguém pôde culpá-los por tentar.

Embora a operação *Afrodite* não tenha contribuído para acelerar o fim da guerra, teve, entretanto, profunda influência nos Estados Unidos e no futuro do mundo, pois em seqüência à estranha morte de seu irmão mais velho, na explosão sobre Suffolk, em 1944, John F. Kennedy tornou-se o novo alvo das ambições presidenciais de seu pai. E uma vez desmobilizado da Marinha, JFK entrou na vida política, que culminou com sua fulminante ascensão à Casa Branca. Mas, não fora a tragédia causada pela operação *Afrodite*, o 35º presidente dos EUA poderia ter sido um outro Kennedy. E quem poderia imaginar o que isto significaria no curso da História do Século XX?

\* O Autor é Maj. Av. RI e Comandante da VARIG

## Repensar: a imposição do momento (V)

# A Aviação Civil e/ou a Indústria do Transporte Aéreo?



\* *Lauro Ney Menezes*

**N**ão é nosso propósito apresentar uma fórmula mágica de estruturação, tabelas, etc., que venham a representar a “solucionática” para o que vem sendo entendido como a “preparação para o enfrentamento do novo século por parte de nossa Organização”.

O que mais estimula é abordar uma TESE. Essa tese, se adequadamente apresentada e compreendida, poderá contribuir ponderavelmente, aí sim, para o encaminhamento de algumas soluções e para a formulação das respostas que poderão vir a balizar a conduta a ser adotada na preparação da Aeronáutica para adentrar o novo século. Tudo feito, evidentemente, sob a égide do livre pensar, descomprometido e isento, e que deverá ser recebido como exercício mental analítico e contributivo, e jamais crítico (no mau sentido) ou pessimista.

Nossa tese repousa no fato de que, passados cinquenta anos de existência do Ministério da Aeronáutica, tendo aceito e colocado em prática seus conceitos, vivendo sua estrutura e aplicando seus regulamentos e normas, em **nenhum momento** tenhamos dedicado tempo para **REPENSAR** e **DEBATER**. Debater,

portanto, passaria a ser o elemento motriz do momento. E, para debater, compulsoriamente adentrariamos o **repensar**.

Rever critérios, regulamentos, posições, definições, organogramas, destinações, posicionamentos, enunciados, estratégia, quantificações, doutrinas, normas, postulados e condutas para, ainda, desmitificar um sem-número de posturas aceitas de forma tácita e inexplicavelmente mantidas intocadas até a data de hoje, preservadas como um dogma ou tabu, a despeito da sua **irrecusável questionabilidade**. Parece que rever tudo isso é o **mínimo** possível a esperar, principalmente daqueles que desfrutaram dos privilégios de acompanhar a gestação e o nascimento da organização e acompanhá-la até a maioridade. Para tanto, repetimos, somente praticando o **REPENSAMENTO**.

Com esta visão, viemos abordando alguns ângulos desse vasto cenário de questionabilidades e que, não pretendendo que sejam os mais importantes e muito menos os únicos, servirão para evidenciar e demonstrar que o **REPENSAR** é inadiável. A seleção dos tópicos a serem examinados parte da premissa que - em sendo polêmicos - exigem atitude revisionista e crítica de todos nós.

Assim, e por força de estarmos inseridos no contexto de um Ministério da Aeronáutica, parece caber a eletrizante questão:

## → Aviação Civil e/ou Indústria do Transporte Aéreo?

Na abordagem do temário a ser analisado novamente e repensado, é inegável que os segmentos **Aviação Civil** e **Indústria Aeroespacial** são os elementos que impõem **maior** questionabilidade à já mencionada polivalência da Organização, que **tanto** e a **tantos** sensibiliza...

Senão vejamos como nos definimos nestes últimos anos:

“O Ministério da Aeronáutica não é uma organização exclusivamente voltada para compromissos militares. Razões de ordem conceptual (unidade de doutrina, economicidade e racionalização e métodos) conduziram à incorporação em uma só Secretaria de Estado, não só de uma Força Aérea, mas, também, de todo o complexo aeroespacial: a indústria de transporte aéreo, assim como a indústria, o ensino, a pesquisa e o desenvolvimento aeroespaciais.

*Uma circunstancial parcela dos recursos do Ministério da Aeronáutica é utilizada no atendimento dos interesses sócio-econômicos da nação.*

Embora esteja o Ministério da Aeronáutica classificado no Orçamento da União, no Grupo de Defesa Nacional, cumpre observar que uma substancial parcela dos seus recursos é utilizada em atividades direta e unicamente destinadas ao atendimento dos interesses sócio-econômicos da Nação: proteção ao vôo e controle do tráfego, aviação comercial, infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, ensino superior, etc.

Para atender a tais atribuições, tão diversificadas, mantendo adequada eficiência em todas as suas atividades, o Ministério da Aeronáutica depende grandemente dos avanços da ciência e da tecnologia. A necessidade de uma sólida

base técnica não significa apenas equipar adequadamente, em pessoal e material, as várias Organizações do Ministério, mas, principalmente, poder dispor de uma indústria desenvolvida, autônoma, progressista e criativa no que se refere às exigências e requisitos do País.

Fundamentado em tais razões, o Ministério da Aeronáutica adotou, a partir da década em que iniciou sua vida (1940-1950), uma postura e um planejamento de longo prazo capazes de satisfazer o seu papel de incentivador, moderador e regulador de todas as atividades voltadas para a aeronáutica/espço”...

-//-

Seguramente - em nossa modesta opinião - aqui reside o perigo!... Tomemos, por exemplo, o segmento **Aviação Civil** desse agregado de elementos citados e façamos uma reflexão e a conseqüente projeção.

Ao incorporar o jurisdicionamento da Aviação Civil ao Ministério da Aeronáutica nas décadas de fundação (40/50), certamente nenhum dano maior causávamos a um (**MAER**) ou outro (**Aviação Civil**). Essa era uma imposição totalmente ajustada, não somente à época, mas (e principalmente), à adolescente Aviação Civil que, no pós-guerra, ainda estava apenas sendo “acelerada” para uma destinação maior, que somente atingiria seus píncaros nos anos 70/80.

Como definir **AVIAÇÃO CIVIL** sem considerá-la total e completamente vinculada e integrada à **ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA**, ao **CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**, às **TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS**, às **RELAÇÕES INTERNACIONAIS AERONÁUTICAS**, à **AVIAÇÃO GERAL E AERODESPORTIVA**, à **SEGURANÇA**, à **HOMOLOGAÇÃO** e, principalmente, à **INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO**, uma das maiores atividades de interesse sócio-econ-

nômico que se globalizou, fatura R\$ 116 bilhões/ano e transporta 1 bilhão 100 passageiros/ano.

Essa atividade industrial, já com *rationale* própria literal, alarmante e repetidamente *explode* crescendo na faixa de 6-7%/ano nos últimos 20 anos e - prevêem os analistas - assim continuará, pelo menos até o adentrar do novo século.

*No início de sua implantação, a AVIAÇÃO CIVIL tinha que se fixar, obrigatoriamente, no Ministério da Aeronáutica. Hoje, o macro-tema AVIAÇÃO CIVIL engloba um complexo e emergente conjunto de atividades, nele incluído a da INDÚSTRIA DO TRANSPORTE AÉREO. Permanece válida a solução inicial, em sua totalidade?*

Fácil fica demonstrar (e aceitar) que, em sendo uma atividade completamente globalizada, que mandatoriamente exige *expertise* para manobrar suas tecnicidades e características intrínsecas, seus meios aéreos e infra-estrutura, sua extremamente delicada gestão econômica, sua fragilidade perante a mutabilidade das leis de mercado, etc. - essa indústria de transporte aéreo impõe a existência de perfis de legisladores e gestores bastante peculiares. Mercê dessa complexidade toda, fica também fácil de demonstrar que o aprendizado desse *métier* demanda tempo para a absorção e maturação dos elementos basilares da atividade. Em suma, o gestor da indústria de transporte aéreo, antes de mais nada, aplica as normativas internacionais, a macrogestão, a engenharia aeronáutica, a engenharia econômica, a mercadologia específica, a engenharia de logística e manutenção, etc. Tudo isso sinalizando, portanto, uma característica de atuação gestonária, cuja competência de atuação dependerá de **preparação** para o exercício do *management*, do **tempo** de convívio com a

criticidade na aplicação de seus parâmetros e da **reciclagem** constante de todos os conhecimentos envolvidos. Em síntese, os gestores da indústria de transporte aéreo já representam uma categoria econômica distinta, cuja eficácia no exercício de suas tarefas é função do **preparo** e do **tempo** vivido no contexto da indústria.

Com tudo isso exposto, e com sua atual existência no seio do MAER, perguntamos agora: ao abordar o tema AVIAÇÃO CIVIL, estaremos omitindo e/ou subestimando a INDÚSTRIA do TRANSPORTE AÉREO e suas imposições indispensáveis? Parece que sim..

Isso afirmamos porque, na nossa forma de ver, ao administrar a Aviação Civil **não preparamos** especificamente o nosso plantel de recursos humanos para o exercício específico das tarefas obrigatórias relacionadas com as imposições da amplitude do que se define ser a **AVIAÇÃO CIVIL** e seus componentes. Sintetizando, o nosso pessoal se integra ao Sistema sem a **preparação**, assim como praticamos uma indesejável **rotação** do efetivo, que dificulta a aquisição de proficiência necessária para participar do processo normativo e decisório, não garantindo a aquisição da *expertise* que o referido assunto demanda.

Estamos, pois, na contramão. Sem advogar a presença ou não dos homens de uniforme no Sistema (e na Indústria) resta apenas a certeza que antes de mais nada, temos que debater... temos que repensar.

### **REPENSAR, portanto, é a IMPOSIÇÃO DO MOMENTO....**

Na certeza de que cada um de nós terá algo a acrescentar ao nosso extrato, convidamos todos a pôr em prática a TESE proposta:

**REPENSAR, pois; essa é a imposição do momento...**

---

**\* O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R**

# O XERIFE DO MUNDO

## - SUA VISÃO AEROESPACIAL -



\* Murillo Santos

Grandes são as responsabilidades futuras dos *xerifes do mundo*. Eles, porém, seriamente preocupados, já pensam em saídas e soluções. No entanto, não são menores as dos *delegados regionais e subxerifes*. Será que não estamos atrasados? Chegar atrasado nesta plataforma significa perder a *diligência* histórica e esta *diligência*, estamos certos, não passa duas vezes pela mesma estação.

**A**

trevo-me a instigar o pensamento dos estudiosos do Poder Aéreo (Aeroespacial), em especial os atuais responsáveis por sua política e implementação, após verificar o que vamos tomando conhecimento por meio de artigos e de palestras recen-

tes envolvendo o futuro da Força Aérea Brasileira, conseqüência ou não do amanhã do Ministério da Aeronáutica.

Em termos de organização e de conceitos doutrinários, a FAB sempre recebeu, direta e fortemente, a influência do pensamento dos norte-americanos. Embora já há muitos anos nossos oficiais de Estado-Maior estejam freqüentando cursos em outros países (França, Grã-Bretanha, Argentina,

Espanha, Venezuela, Equador, Itália, etc.), a influência que exercem no pensamento e na doutrina da Força Aérea tem sido muito pequena. Por duas razões, principalmente: a primeira porque vão freqüentar como alunos (atividade passiva), cursos que já realizaram no Brasil, e, portanto, não têm acesso ao pensamento e planejamento desses cursos, e, sim, aos seus efeitos; não ficam conhecendo os seus propósitos nem todos os condicionamentos curriculares; a segunda razão é porque, quando retornam, esses oficiais não vão para o Estado-Maior da Aeronáutica, local de pensamento e doutrina, e, sim, voltam a ser o que já eram, instrutores da Escola de Comando e Estado-Maior. Desta forma, se alguns deles, mais perspicazes e inteligentes, tiverem aprendido os "porquês"

dos cursos a que assistiram, desperdiçam-nos na ECEMAR, local somente divulgador de doutrinas elaboradas em outro patamar. Deveriam, sem dúvida, ser orientados para o Estado-Maior da Aeronáutica, a fim de imaginarem e formularem o pensamento futuro da Força à luz das necessidades e possibilidades.

Os nossos instrutores de Estado-Maior aprendem, fora do país, os efeitos e não os "porques" de determinadas doutrinas.

Insisto, deste modo, que a minha iniciativa de buscar e de apresentar o que pensa a USAF para o futuro é mais uma das formas de ainda incursionar pelos destinos da FAB. Por este motivo, adapto artigo publicado na *Air Force Magazine*, revista da Associação da Força Aérea dos Estados Unidos. Como verão a seguir, o seu conteúdo reflete preocupação e cuidados com o futuro, à vista de uma Política maior. Valho-me dessas idéias para concluir que "sem que se atribua responsabilidade e encargo no pensar", não teremos amanhã e muito menos compromisso com ele. Certamente manteremos as lições do passado guardadas em caixinhas herméticas, onde somente as limitadas visões aerotáticas e aeroestratégicas do Poder Aéreo estarão bem juntinhas. Evidentemente que tão obsoleta visão sufoca a maior e a mais respeitável característica do Poder Aéreo: a flexibilidade.

II - A interpretação por parte da USAF do documento *National Security Strategy*, para 1995/1996, e à vista da Política da Força Aérea (*White Paper* - 1990), atualizado em 1992, e ainda a interpretação do documento *National Military Strategy* (1995), levaram a Secretária da Força Aérea - Mrs. Sheila E. Windnall - e o Chefe do E. M. da USAF - Gen. Ronald R. Fogleman - a criarem, penso que permanentemente, um grupo de Assessoria Científica da Força Aérea, no Estado-Maior da USAF. Isto porque é mais do que visível - e urge mesmo que se o faça - que qualquer prospecção para os próximos anos entenda o valor das mudanças tecnológicas, e, portanto, que se ouçam os cientistas, donde se infere que, sem pesquisa não há desenvolvimento, e nunca estaremos atualizados para o amanhã. A estratégia militar norte-americana na atualidade identifica-se em tese como sendo de *engajamento flexível e seletivo*.

Este grupo gerou documentos nominados *Visões de um Mundo Moderno*, os quais decorreram das premissas maiores que se desenvolveram a partir da visão política internacional. O grupo buscou explorar, identificar e descobrir o que o futuro poderia reservar, mas, também, assegurou-se de

que as alterações tecnológicas projetam-se em escala exponencial. Comparativamente, os desafios para o Poder Aéreo serão maiores do que os que ocorreram com as Forças Terrestres quando abandonaram os cavalos, substituindo-os pelos carros de combate, e, ainda, na mudança operada pela Marinha, quando trocou os barcos a vela pelos navios a vapor.

O domínio do conflito alterou-se da atmosfera terrestre para o espaço, quiçá para o espaço cibernético. Doravante, os sistemas de informações e comunicações comerciais deverão estar acoplados aos militares, com sensores avançados e sistemas de informações levando aos comandantes detalhes impressionantes e perfeitos das condições globais. Além disso, aeronaves de combate com tecnologia *stealth* e outros *não tripulados* deverão existir em quantidade significativa na Força Aérea.

As premissas básicas são, pois, as que se seguem:

1.A Força Aérea terá que ser capaz de combater a longas distâncias do país, por períodos de duração de semanas ou meses, de dia ou de noite e com qualquer tempo. Algumas operações podem iniciar-se no próprio território continental;

2.Os próximos conflitos poderão ocorrer em quaisquer lugares, até o presente desconhecidos. A Força Aérea deve estar preparada para o combate ou para ter mobilidade e, ainda, ser empregada em operações especiais, em qualquer lugar, com breve aviso e mobilização;

3.O armamento deve ter as seguintes características: altamente preciso, mínimos efeitos colaterais, reduzidos custos de aquisição e ainda perfeitamente acoplável à capacidade das aeronaves;

4.As plataformas de armas devem ser letais e ter grande capacidade de sobrevivência. Devem ser capazes de assegurar condições favoráveis de superioridade aérea, mesmo em áreas altamente defendidas por diferentes armamentos e mísseis solo-ar, e, ainda, de atacar quaisquer alvos inimigos fixos ou móveis;

5.O inimigo tanto pode estar organizado em Forças Armadas nacionais regulares quanto em grupos terroristas;

6.Os objetivos podem ser fixos, móveis e estarão encobertos e protegidos. Os alvos estendem-se desde pessoal, veículos blindados, centros de comando superprotegidos e sistemas de informações. A geografia operacional pode abranger campos de batalha clássicos, cidades, selvas e montanhas (no caso dos EUA, o ambiente marítimo

pertence à Marinha, com seus próprios meios aéreos);

7. As possibilidades e capacidades do inimigo estarão sempre aperfeiçoando-se, sendo difícil antecipar qualquer avaliação. Por exemplo, a Força Aérea deve estar preparada para defender-se contra mísseis solo-ar, incursões a baixa altura, mísseis de cruzeiro, armamento de energia direta e ataques de informações;

8. A Força Aérea deve ser capaz de detectar e destruir armas de ataque nuclear, químico e biológico, bem como sua indústria produtiva;

9. Poderão existir também missões típicas de tempo de paz em regiões de conflito - como a serviço da ONU - e as aeronaves devem ser protegidas contra mísseis solo-ar de maneira diferente, não empregando ações ofensivas;

10. A eficácia de todas as operações deve crescer com a intensidade de seu próprio ritmo e exigência;

11. Custo e capacidade devem ter igual importância;

12. A quantidade de pessoal da Força Aérea deve diminuir, e o desempenho individual deve ser otimizado.

III - Percebida, pois, a preocupação da cúpula da Força Aérea Norte-Americana em projetar suas visões para o futuro, à luz das hipóteses levantadas e assumidas, o grande trabalho do seu Estado-Maior haverá de ser o esforço para identificar tecnologias que venham a se contrapor e a garantir aos Estados Unidos - em sua posição de *xerife do mundo* - uma superioridade aeroespacial nas próximas décadas. Ao mesmo tempo, há que se denotar as direções em que se encaminhe a força em potencial para absorver as inovações ultrarápidas.

O trabalho de seu Estado-Maior assume uma filosofia básica inspiradora, qual seja a de que se passa pela necessidade de uma *mudança descontínuável*, significando que todas as alterações são de tal monta, que se abandona o conceito anterior de emprego, exigindo-se o redirecionamento para outros mais novos e adequados.

Assim sendo, vamos simplesmente apontar algumas das atitudes ou iniciativas que se farão necessárias e presentes na atualidade, para fazer face às premissas apresentadas:

1. *Veículos aéreos de combate não tripulados em voo (UCAV's - Uninhabited Combat Aerial Vehicles)*, que são dirigidos por pilotos que não saem do solo.

As unidades aéreas futuras deverão ter grupos e esquadrões mistos, com aeronaves tripuladas e

não tripuladas. As tripuladas devem considerar a capacidade de ocultamento (*stealth*);

2. *As grandes aeronaves deverão ser capazes de cumprir suas diferentes missões*, hoje entendidas: bombardeiros, abastecedores, transporte, reconhecimento ou plataforma de mísseis e, ainda, ter grande papel nos engajamentos táticos como plataformas geradoras de armamentos de energia direta; deverão ser, portanto, plataformas móveis duradouras;

3. *Ampliação da capacidade de transporte pelo ar.*

Entende o estudo realizado, de que nem mesmo a consideração de emprego de toda a frota aérea da Aviação Civil como reserva atenderia ao que se deseja.

A demanda poderia ser resolvida com a capacitação de que seria possível movimentar 500 toneladas e ainda com uma auto-suficiência na entrega de carga e suprimento, independentemente de qualquer infra-estrutura do teatro de operações. Estas medidas aumentariam enormemente o potencial operacional na equação do tempo.

Uma concepção desejável exigiria aeronaves capazes de ter um raio de ação de 12.000 milhas, sem reabastecimento, após entregar sua carga, que deveria ser ao menos de 75 toneladas;

4. *Sensores capazes de acionar missões de alta precisão contra armas vindas do solo, do ar e do espaço aéreo.*

As fontes de informações serão variadas, pequenas e ortodoxas; uma constelação de satélites dispersos, veículos de reconhecimento não tripulados, sensores de armas e de solo lançados por aeronaves não tripuladas. O mais importante, então, será a capacidade de integração de todos esses sensores, provendo um completo, instantâneo e sempre atualizado quadro da área operacional, fornecendo na verdade um contínuo e global conhecimento de tudo.

Tal exigência será para toda a Força Aérea, isto é, cada um e todos deverão poder obter qualquer informação operacional de que necessitem, em tempo para seu uso, desde que a tecnologia exigida não tenha custo proibitivo;

5. *As aeronaves futuras deverão ter capacidade computadorizada de manter em alerta e observação qualquer parte do mundo, usando técnicas de dados compactos e memórias de computadores de 10 a 20 terabytes.*

6. *Controle Dinâmico de Planejamento e Execução.*

Isto significa que, com menos armamentos, menor número de meios, mas com maior eficácia e em menos tempo, áreas maiores são abrangidas,

com maior precisão. O tempo de planejamento fica reduzido de dias, para horas e minutos;

#### 7. Mobilidade Global.

É a busca de uma tecnologia que reduza o tempo de deslocamento e, ainda, diminua a quantidade de meios necessários. Também a entrega de pessoal e material, sem pousar, com muito maior precisão, deverá ser obtida;

#### 8. Projeção de Força Letal e Subletal.

Tecnologia que permita em artefatos tripulados e, especialmente, nos não tripulados, com aperfeiçoamento de sensores, processadores e redes de informações, uma maior projeção de força letal e subletal;

#### 9. Operações Espaciais.

Incremento de tecnologia e intercâmbio com setores comerciais na área de comunicações, vistos os enormes custos para múltiplos investimentos;

#### 10. Pessoal.

É necessário que o pessoal trabalhe com seus sistemas de armas de forma mais eficiente do que atualmente vêm fazendo.

Isto significa maior e melhor treinamento, sobretudo, mais especializado, evitando-se a cultura supergeneralista; o treinamento será mais perfeito com a utilização de simuladores e, ainda, com a busca de conhecimentos em nível além do superior e do universitário, ao menos chegando-se ao *mestrado*. Será necessária uma pesquisa maior para o aperfeiçoamento da relação homem/computador, a fim de que melhor interajam com as máquinas de uma nova tecnologia.

**IV -** Mas se isto é exigência para a Força Aérea da nação *xerife do mundo*, há que se inferir o que deve inspirar Forças Aéreas de nações com exigências e mesmo responsabilidades globais menores.

Se tudo que foi apresentado é verdadeiro, a Força Aérea Norte-Americana terá que iniciar já ações muito sérias em várias frentes.

Entendo, pois, como *delegados do mundo* ou *subxerifes*, nações que se situem em patamares menores e menos ambiciosos na capacidade de influenciar ou mesmo de se responsabilizarem por comunidades de âmbito global. É, sem dúvida, o caso brasileiro.

Antes então de se estar a discutir inocuamente a Força Aérea ou o Ministério da Aeronáutica do futuro (qual o prazo?), há que se eliminar alguma miopia ainda não curada, ou talvez, uma névoa política que não se dissipou todavia, dificultando a nítida separação operativa entre a administração "aerocrática" e a atividade operacional.

Quanto a nós, delegados setoriais com visão aeroespacial, permitam-me, necessitamos com extrema urgência de documentos sérios e de respeitáveis Políticas Nacional, de Defesa, Militar e suas decorrentes estratégias; chegaremos, talvez, ao quinhão do Poder Aéreo. Isto, entretanto, deve ser claro e nítido com a capacitação e franqueza necessárias, perguntando-se no setor militar, sem vergonhas ou subterfúgios: - *Quem é o inimigo?*, ou para ser civilista democrático: - *Quais são as nossas vulnerabilidades?*

É possível que a partir daí já se possa pensar no futuro e, também, nos atrevermos a buscar prospectivas e, perspectivas e, não, simplesmente, visões.

Ao concluir, posso identificar com extrema clareza, nestas linhas e idéias apresentadas, dois aspectos e exigências fundamentais: TECNOLOGIA e PESSOAL, o que só nos leva a maiores preocupações.

Este país e a Força Aérea, em especial, têm feito os necessários investimentos em Ciência, Tecnologia e Pesquisas? Certamente não, e sem isto não existirá o amanhã.

Emoldurando todo esse dilema, configura-se a extrema necessidade qualitativa de pessoal, com a exigência de sua interação com a máquina inteligente (graças ao homem), eliminando custos, tempo, e otimizando resultados. Isto é fundamental.

Aqui está o resumo de meu pensamento sobre a Força Aérea de amanhã: necessidade simultânea e urgente de

- DOCUMENTOS NORTEADORES,
- PENSAR/IDEALIZAR,
- TECNOLOGIA CRESCENTE,
- QUALIFICAÇÃO DE PESSOAL.

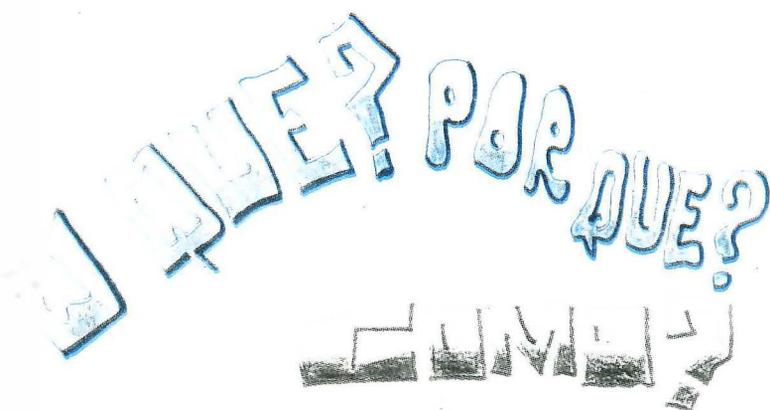
Evidentemente, não irei além disto, pois entendo que os desdobramentos são tarefas que já não me cabem, mas decorrentes do ideário. Sem isto, continuaremos a nos hermetizar em caixinhas de visão somente aerotáticas e aeroestratégicas, as quais não passam de simples ações.

Se tudo melhorarmos um pouco, é possível até que nos curemos da miopia, e então o nevoeiro se dissipará, permitindo-nos identificar o amanhã. De outra forma, não haverá saída e seremos sempre o ontem dos já ultrapassados feitos gloriosos.

\* Dados obtidos da revista *Air Force Magazine* (AFA), de março de 1996.

**\* O Autor é  
Ten.-Brig.-do-Ar R/R**





MUITOS ACHAM CARO; OUTROS NÃO ACREDITAM; EXISTEM OS QUE NÃO CONHECEM. ESTA MATÉRIA, EXTRAÍDA E CONDENSADA DE UM PERIÓDICO DE CIRCULAÇÃO NACIONAL, NÃO PRETENDE ESGOTAR O ASSUNTO, APENAS MOSTRAR ALGUNS ASPECTOS PRÁTICOS QUE ENVOLVEM O PROBLEMA.

# SEGURO DE AUTOMÓVEIS

*O Seguro de Automóvel tem três principais tipos de cobertura*

**COBERTURA 1**  
Também conhecida como compreensiva, ampla. Cobre o veículo contra colisão, incêndio e roubo.

**COBERTURA 2**  
Cobre o veículo contra incêndio e roubo.

**COBERTURA 3**  
É a mais restrita. Protege o veículo somente contra incêndio.

*O tipo de cobertura escolhido influencia diretamente o valor do prêmio cobrado pelo Seguro de Automóvel pelas seguradoras. Outros fatores que diferenciam o cálculo do prêmio (preço cobrado ao segurado) são: marca e tipo do automóvel, região de licenciamento e de circulação do veículo, acessórios, além de possíveis cláusulas especiais.*  
*Atualmente as empresas de seguro oferecem outros três tipos de coberturas adicionais, já comuns no mercado.*

*São elas:*

**Acidentes pessoais e passageiros**  
Cobre os passageiros do veículo segurado em caso de acidente.

**Seguros conjugados**  
Inclui vantagens adicionais como: socorro 24 horas, reboque para atendimento mecânico e transporte do motorista em caso de acidente durante viagem.

**Acidentes pessoais e passageiros**  
Cobre danos materiais e/ou pessoais de terceiros em caso de acidente.

**OBS.:** As coberturas adicionais, em geral, ocorrem como complementação da cobertura 1.

## Principais Dúvidas

Duas indagações se destacaram em recente levantamento sobre quais as maiores dúvidas relacionadas a Seguro de Automóveis. A pesquisa foi realizada no Rio de Janeiro, porém algumas questões podem ser ampliadas para todo o país.

1. Quais são os principais itens considerados como cláusulas especiais em um contrato de Seguro de Automóveis?

- O mais comum é a cobertura de acessórios, tais como: rádio, toca-fitas, Tvs e outros. Este item é tratado como cláusula especial e gera um maior custo para o seguro do veículo.

2. Como o segurado deve agir caso a sua empresa de seguro encerre suas atividades?

- Antes de mais nada, deve procurar o corretor. Outra alternativa é o segurado procurar o Sindicato dos Corretores do seu estado ou a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), órgão responsável pela fiscalização do mercado segurador, em busca de uma solução. O endereço da sede da SUSEP no Rio de Janeiro é: Rua Buenos Aires, 256, e os telefones: (021) 221-4295/221-6954/232-6068/221-4698.

## DPVAT protege vítimas de acidentes

O Seguro de Danos Pessoais causados por veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) tem cunho social e garante proteção a todas as vítimas de acidentes de trânsito - inclusive atropelamentos - causados por quaisquer veículos, sujeitos a licenciamento pelos órgãos de trânsito (carros, caminhões, ônibus e motos). Cobre despesas com assistência médica e complementares, invalidez permanente e morte.

Para sua utilização, as vítimas ou seus beneficiários devem recorrer a qualquer seguradora, de posse dos seguintes documentos originais ou cópias autenticadas:

- **Certidão de Ocorrência**
- **Documento do DPVAT**, constando no verso a autenticação mecânica do pagamento no banco - *é imprescindível*;
- **Cópia do IPVA** do veículo;
- **Cópia da identidade e CPF** da vítima;
- **Cópia dos documentos pessoais** (identidade, CPF e comprovante de grau de parentesco) do beneficiário - *sinistro com morte*;

Outros documentos são exigidos nos casos específicos de:

### Morte

- **Certidão de Óbito**;
- **Laudo de Exame Cadavérico**.

### Invalidez

- **Avaliação de Invalidez Permanente**;
- **Declaração do primeiro atendimento hospitalar**.

### Despesas de Assistência Médica

- Declaração do primeiro atendimento hospitalar em rede particular;
- Relatório Médico;
- Comprovantes das despesas médicas e hospitalares discriminadas;
- Notas Fiscais das compras de remédios acompanhadas de receituário.

OBS.: *Sinistros causados por veículos não identificados também são indenizados.*

## O QUE É SEGURO OBRIGATÓRIO?

A legislação brasileira criou o seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (**DPVAT**), mais conhecido como *seguro obrigatório*. É destinado a proteger todas as vítimas de acidentes de trânsito causados por veículos: carros, motos, caminhões, ônibus, sujeitos a licenciamento pelos órgãos de trânsito. Para receber a indenização, a vítima ou seu beneficiário deve se dirigir a qualquer seguradora com os documentos exigidos por lei. O pagamento do **DPVAT** é a garantia de sua validade.

O documento só é válido quando quitado pelos bancos credenciados. Esse seguro protege o motorista e garante às vítimas o ressarcimento por danos sofridos.

Maiores informações podem ser obtidas junto ao **Convênio DPVAT**: Rua Senador Dantas, 74/16º andar. Rio de Janeiro, RJ. CEP 20031-201. Tels: (021)533-1137/(0800)22 12 04.

## COMO PROCEDER QUANDO OCORRE O SINISTRO

Nos casos de sinistros - colisão, roubo e incêndio - ocorrido com o veículo, as empresas de seguro solicitam praticamente os mesmos procedimentos e documentos de comprovação. Veja, abaixo, o que deve ser feito em cada caso:

### ***Roubo ou furto total do carro***

*Solicite à Delegacia mais próxima do local do roubo ou do furto:*

**Certidão de Ocorrência** (caso os documentos também tenham sido roubados, inclua esta informação no registro policial).

*Peça à Delegacia de Roubos e Furtos do estado de registro do emplacamento:*

**Certidão de não localização** do veículo (Caso o roubo/furto tenha ocorrido em outro estado, também é preciso a mesma certidão da Delegacia de Roubos e Furtos da região).

### ***Providencie junto ao Detran***

**Baixa da placa** - prontuário e nada consta de multas;

Caso os documentos do veículo também tenham sido roubados, solicite ao Detran o comprovante de pagamento dos IPVA's anteriores e o vigente na data do sinistro (para carros usados);

### ***Encaminhe à empresa de seguro (além da documentação acima)***

• **Apólice e carnê de seguro** quitado integralmente (caso não esteja pago, o valor deverá ser coberto na sua totalidade);

• **Chaves duplicatas** (se houver);

• **DUT recibo** (documento de transferência de veículo assinada, com firma reconhecida);

• **Baixa da alienação** ou carta de débito (se houver);

4ª Via do documento de importação (caso o veículo seja importado);

• **Cópia da carteira de habilitação do condutor do veículo; identidade e CPF** do proprietário e/ou segurado (caso tenham sido roubados, deverão constar na certidão de ocorrência);

• **Cópia do contrato social**, quando o proprietário do veículo for empresa (pessoa jurídica);

• **Alvará judicial** (quando ocorrer morte do proprietário/segurado).

**OBS.:** *No caso de roubo de veículo 0 km, sem emplacamento, o segurado deverá apresentar a Nota Fiscal original da compra do veículo em substituição aos comprovantes de pagamento dos IPVA's.*

### ***Danos materiais causados somente ao veículo segurado***

• **Comunicado ao corretor;**

• **Preenchimento do formulário Aviso de Sinistro;**

• **Cópia da carteira de habilitação** do condutor do veículo;

• **Cópia da identidade e CPF** do proprietário e/ou segurado;

• **Cópia do IPVA** do veículo;

Encaminhamento do veículo para oficina credenciada à empresa de seguro, a fim de realizar vistoria e posterior orçamento (caso o sinistro tenha ocorrido fora do seu estado, o segurado, em geral, tem livre escolha de oficina. Esta situação, no entanto, depende do contrato firmado, e o segurado deve aguardar a liberação da empresa de seguro para dar início ao conserto).

### ***Danos materiais a terceiros (RCF-V)***

• **Indicação do nome**, telefone e outros dados de seu corretor para que seja providenciado o conserto;

• Se possível, providencie a **Certidão de Ocorrência** para agilizar a autorização por parte da empresa de seguro (porém, os registros policiais têm ocorrido somente quando os sinistros geram vítimas. Sendo assim, este procedimento não é obrigatório).

O segurado não paga franquia sobre os danos materiais de terceiros.

### ***Danos pessoais a terceiros (RCF-V) e com passageiros (APP) - envolvendo morte, invalidez permanente e despesas médicas***

• **Certidão de Ocorrência;**

• Preenchimento do formulário de **Aviso de Sinistro;**

• **Solicitação do DPVAT** (Seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres).

### ***Em caso de morte***

*Nesses casos será necessário providenciar:*

• **Certidão de óbito;**

• **Laudo do exame cadavérico;**

• **Cópia da identidade e CPF** da vítima;

• **Cópia dos documentos pessoais** (identidade, CPF e comprovante de grau de parentesco) do beneficiário.

### ***Em caso de invalidez permanente e com despesas médicas***

*Os documentos necessários são:*

• **Prova de atendimento** à vítima por hospital, ambulatório ou médico;

• **Apresentação de relatório médico** atestando grau de invalidez (ação imprescindível);

• **Cópia da identidade e CPF** da vítima.

(Especial Seguros/Funensec  
Suplemento de "O GLOBO")



# I REINVINDICAR É PRECISO!

\* Renato Paiva Lamounier

**Meu caro Lúcio Starling,**

***Foi de você que eu ouvi a comparação entre Defensor e Salvador da Pátria. Ao inseri-la neste trabalho o faço em homenagem ao colega e amigo, profissional brilhante, esposo e pai extremado. A vida, vez por outra, nos prega uma peça e, desta feita, não deu tempo para você ver aqui este seu pensamento. Por outro lado, como homem religioso que foi, temos certeza de suas orações pela nossa Força Aérea, pois disto estamos muito precisados.***

A História, antes mesmo de Heródoto, vem sendo levantada com base nos registros escritos, sejam eles em hieróglifos, nos caracteres cuneiformes, nos ideogramas orientais ou em qualquer outro alfabeto em uso ou desuso pelos diferentes povos. Por isso, faz-se necessária a publicação, ainda que modesta, de pontos de vista os quais, um dia, hão de servir aos pesquisadores para o estabelecimento da verdade relativa a uma determinada época, sem a preocupação de atribuir, ou não, mérito para os seus protagonistas.

Sob este impulso, ao abordar a participação das Forças Armadas na formação, manutenção e desenvolvimento da nacionalidade brasileira, preocupamos, aí sim, uma outra visão isenta das paixões e a percepção livre das distorções dos preconceitos. O tema, explorado de diversas formas com maior ou menor profundidade, tem produzido extensas obras até mesmo de estudiosos estrangeiros, os bem conhecidos "brazilianists". Há, porém, algumas peculiaridades que, de tão singulares, têm passado despercebidas àqueles "scholars", nos seus exercícios

acadêmicos, mesmo porque não vivem eles a realidade do país e nem sequer os nacionais foram capazes de penetrar a alma e os sentimentos do militar típico, fruto da sociedade brasileira.

Sem pretender e tampouco poder alongar estas considerações além das dimensões de um artigo, limitamo-nos a uma retrospectiva voltada para a própria comunidade militar, ou seja, mais para os seus integrantes do que as instituições em si. Estas, por sinal, e é importante dizê-lo, pairam acima de quaisquer comentários e/ou considerações.

Assim, pois, é interessante observar que, exceção feita ao Homem, não há em toda a Natureza qualquer outra espécie com igual capacidade para combater a si mesma. Em outras palavras, cada uma delas se une para defender-se dos perigos comuns. Diferentemente do comportamento de minúsculos insetos como as formigas, as abelhas e os cupins, de grandes animais e de pássaros agrupados em colônias ou não, o ser humano é o único a praticar a auto-destruição. Por isso, com muita razão, já foi dito que "O Homem é o lobo do Homem".

De forma bastante similar, não há na Sociedade, desde que ela se organizou nos seus diversos segmentos sócio-econômicos, categoria profissional capaz de auto-prejudicar-se como o fazem os militares. Esta exceção, agora no campo social, é, como aquela do campo biológico, uma excrescência a merecer uma reflexão muito séria, pois a partir dela podem ser compreendidas muitas coisas que hoje nos afligem. Essa atitude autofágica tem causado mais malefícios à comunidade (afetando também as instituições) do que os nossos inimigos internos e externos, desejosos de enfraquecer ou eliminar as Forças Armadas. A sua hoje tão propalada situação desfavorável deve-se, não ao também tão decantado revanchismo, mas, sim, à baixa estima com que hoje se auto-atribuem os militares, permitindo assim uma brecha por onde se têm infiltrado os interessados na nossa desagregação.

Uma coisa é ser DEFENSOR da Pátria e, outra, auto-impor-se o papel de SALVADOR da Pátria. Historicamente, é fácil observar: os militares sempre se dão mal quando se arvo-

ram em salvadores da Pátria. Não raro engajam-se credulamente num determinado movimento a ele levados por aliados civis, os quais voltam-lhes as costas tão logo vejam satisfeitos ou contrariados, conforme o caso, os seus interesses. Assim foi e ainda está sendo com relação ao

episódio 1964. Em suma e numa figuração joco-séria, prestamo-nos ao papel de *segurar a vaca para outros mamarem* e, quando ela se solta, ficamos surpresos ao vê-la chifrar não quem dela se servia, mas, sim, quem a continua. E, extrema ingenuidade, espanta-nos ver que são sempre os mesmos a *sugar as tetas* da Nação!

É bastante compreensível este comportamento, pois é fruto de um Ideal cuja natureza intrínseca pressupõe a disposição para o sacrifício. Mas, é hora de mudar, pois o mundo e o País mudaram. É hora de reivindicar e não de lamentar. É hora de parar as lamúrias estéreis e partir para a ação. Inicialmente, exigindo o cumprimento da Lei, desde a Constituição e seus preceitos, até outros dispositivos legais, regulamentares ou normativos que já nos asseguram algum benefício. Afinal, faz ou não faz parte do nosso juramento aquele compromisso solene de cumprir e fazer cumprir as leis?

Quantas e quantas vezes ao longo de nossa vida profissional nos foram negados direitos perfeitemen-

te estatuídos? E, fazendo um ato de contrição, nós mesmos os negamos embora fossem eles legais, éticos e moralmente válidos. Cada um tem uma história a contar. Terá valido a boa intenção que certamente animava aquelas decisões? Ficou o Brasil melhor ou aumentou isto o nosso prestígio? Frutificou essa demonstração de renúncia? São muitos os casos a exemplificar e pouco o espaço para listá-los. Contudo, os temos na lembrança, ainda que possam ter sido uma experiência isolada. No entanto, pelo seu caráter coletivo, cabe mencionar uns poucos fatos pinçados de um universo onde são abundantes outros tantos de igual teor.

Começemos pela *Indenização de Compensação Orgânica*. Não foi ninguém, mais além dos próprios militares, que a vieram destruindo ao longo dos tempos. Primeiro, diminuindo gradativamente o seu valor e, depois, descaracterizando-a ao atribuí-la também a quem, técnica e fisiologicamente, não lhe fazia jus. No passado, quando se chamava *Gratificação de Serviço Aéreo* (com denominação similar para

as atividades de pára-quedismo, mergulho e submarino) tinha o valor de dois terços do soldo (66,66%). Nós a derrubamos sucessivamente para 50%, 40% e, hoje, está em 20%. Como compensação por uma vida inteira dedicada à atividade aérea, com o conseqüente desgaste, sacrifício, risco e desconforto, resta,

pelo menos, a alegria da realização de um sonho, do exercício de um trabalho que nos fez felizes e invulgares. Porém, ninguém vive de sonhos! Hoje, o valor pleno dessa gratificação é, para um coronel aviador, a irrisória quantia de R\$ 95,94 (noventa e cinco reais e noventa e quatro centavos). Isto mesmo, assim por extenso, para satisfazer os incrédulos. Insuficiente para pagar um reles Plano de Saúde (da ordem de R\$ 200,00 ou mais para a faixa etária considerada), ou o míngua seguro de vida dos tradicionais GBOEX, CAPEMI e o em grupo da DIRINT (totalizando R\$ 293,80). Para se ter uma noção do ridículo que este ponto representa, é bom e necessário lembrar o que noticiou a Imprensa com relação à Polícia Federal, e percebe, além da gratificação própria do Poder Executivo na alíquota de 160%, mais três outras no valor de 200% cada uma, a saber: a de Atividade Policial, a de Atividade de Risco e a de *Compensação Orgânica* (totalizando, apenas estas três gratificações, 600%). Esta conquista lhes foi assegurada em Lei elaborada no

(continua)

... *Seguramos a vaca para outros mamarem e, quando ela se solta, surpreendentemente vê-mo-la dando chifradas: não em quem dela se servia. mas, sim, quem a continua...*

# PARA SABER COMO A INFRAERO É IMPORTANTE



Infraero quer dizer Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Seguindo esta pista, você descobre que ela projeta, constrói, amplia, moderniza, opera e administra os principais aeroportos brasileiros.

# NTE PARA O BRASIL, AQUI VAI UMA PISTA.



Infraero: 23 anos, 10.000 empregos diretos, dezenas de aeroportos e mais de uma centena de instalações de apoio à navegação aérea, colocando o Brasil na rota da modernidade do transporte aéreo mundial.



Uma terceira questão aqui lembrada é a que trata da Assistência Médico-Hospitalar, mais precisamente ao não cumprimento integral pela União do que determinam o inciso XIX do Art. 3º, o Art. 11 com seu inciso I-a e o Art. 12 com seus incisos I e II, tudo do Decreto nº 92.512, de 2 de abril de 1986. Trata-se do **Fator de Custos de Atendimento Médico-Hospitalar**, de responsabilidade da União e que deve ser, em verdade, a fonte geradora dos recursos financeiros para os Serviços de Saúde das Forças Armadas. Erradamente, muito erradamente, hoje a fonte principal a gerar esses recursos é a arrecadada pelos Fundos de Saúde. É bom e necessário saber que a sigla AMHC, relativa a este desconto nos nossos contracheques *significa Assistência Médico-Hospitalar Complementar*, isto é, um complemento àquela devida pela União.

Voltamos a bater na mesma tecla, pois nesses assuntos nunca é demais repetir: Quanto custam para o contribuinte brasileiro os Fundos de Pensão e as Caixas de Assistência das empresas estatais, do Legislativo e do Judiciário, nos três níveis da administração pública? Quanto custa esse mesmo benefício para os militares? Já foi feita uma comparação? Se feita, poderemos verificar o porquê da precariedade dos nossos hospitais e do déficit do Fundo de Saúde da Aeronáutica (FUNSA) e, sem espanto, entender que, além de não receber a Assistência Médica, a devida e correspondente dotação orçamentária no valor devido, o FUNSA, quando incorporado ao Fundo Aeronáutico, foi juntamente com este o que preencheu a falta dos recursos orçamentários para o custeio de despesas outras que nada tinham a ver com saúde. Não é difícil levantar esses dados, pois ainda há a memória viva na forma das pessoas que participaram dos acontecimentos. Ainda há e ainda é tempo para tal! Se não o fizermos, repete-se uma típica situação de *Salvadores da Pátria*. A EMBRAER, por exemplo, foi uma grande receptora desses recursos e, quando privatizada, nem um centavo fruto da sua venda voltou ao cofre privado de onde saíra. E, curiosa ironia, entre os seus adquirentes majoritários destacam-se Fundos de Pensão de Estatais formados, como o sabemos, com a pródiga contribuição do Erário Público.

*Diferentemente do mundo civil os militares ao reivindicarem os seus direitos sofrem retaliações internas, sendo excluídos de listas de promoção por merecimento, de cogitações para cargos de comando, chefia e direção, além de missões no exterior...*

Seguindo o raciocínio até aqui adotado, mas ampliando-o para além das dimensões do psicossocial, é importante lembrar que, historicamente, em todas as épocas e em todo o mundo, sofrem as Forças Armadas a influência dos grandes acontecimentos e, em especial, daqueles em que são protagonistas. A este fato incontestado não fugiram os militares brasileiros. Desde Guararapes, passando por Canudos, pelas Campanhas do Prata e da Tríplice Aliança, pela Segunda Guerra Mundial e, mais recentemente, pelo episódio de 1964, vieram as Forças Armadas brasileiras ocupando o espaço que lhes era devido, atendendo ao chamamento da Nação e sempre sob a imposição de um determinado momento. E é sob aquele momento que deve ser analisado o seu desempenho. De cada um desses acontecimentos elas têm tirado os ensinamentos e, mais do que isto, absorvido as mudanças por eles impostas. Os ideais republicano e abolicionista foram consolidados na Campanha do Paraguai. A fé democrática foi ratificada no Vale do Pó. Após a Nova República, o Brasil Novo e a Nova Ordem Mundial, estamos diante da Globalização e tudo o que ela pode oferecer de bom e de ruim para o povo brasileiro ao qual, é muito importante não esquecer, pertencem e servem as Forças Armadas.

É diante dessa realidade que se impõem a reformulação de conceitos e a abertura para novas idéias, sob pena de se ficar à margem da História e, pior do que tal,

inapto para fazer a História.

Uma maneira singela, mas eficaz, de começar a mudar é aprender a reivindicar. O que for justo fazê-lo, evidentemente. É aprender, entre outras coisas, que sinônimo de honestidade não é pobreza, mas que esta, entre outros motivos, inclusive os cármicos, pode dever-se à preguiça e à incompetência. Como dizia Abraão Lincoln, não será destruindo os ricos que acabar-se-ão os pobres. A propósito, o grande progresso alcançado pelos Estados Unidos da América e o elevado nível de vida do seu povo devem-se com certeza à crença calvinista de que é bem visto aos olhos do Senhor aquele que prospera na vida, ao contrário da hipocrisia da interpretação dada a que "é mais fácil um camelo passar pelo buraco de uma agulha do que um rico entrar no reino do céu".

Pois bem, essa reformulação de conceitos, ao permitir e desfechar uma campanha de reinvidicação, poderá oferecer a última e talvez única saída para a delicada situação das Forças Armadas. Urge o despontar de lideranças capazes de obter a coesão além da união natural representada pelo ideal comum, o amor à Pátria, o orgulho pela Instituição, a amizade e a camaradagem. Tudo isto nos une, mas não tem sido suficiente para fortalecer o **espírito de corpo** (e não o corporativismo) em torno de uma campanha diante do desafio e do esforço para bem dotar as Forças Armadas dos recursos materiais e humanos à altura de suas responsabilidades.

É com este espírito que se faz oportuno e indispensável uma reflexão, tão séria quanto lamentável, sobre o fato de que, no limiar do 3º milênio, encontrem-se os integrantes das Forças Armadas brasileiras diante do dilema do SER ou do TER, da busca para encontrarem sinceramente as respostas para suas agruras econômico-financeiras ou iludirem-se no papel de **salvadores** da Pátria (o que não são), esquecendo-se de que, como seus **defensores** (o que realmente são) precisam ser os perfeitos profissionais da guerra, estudiosos da arte e ciência militares, sem necessidade e sem admitir o desvio de atenção, capacidade e esforço para assuntos que não sejam os de seu complexo mister. Após inumeráveis serviços prestados à nacionalidade brasileira, desde sua formação e consolidação, na paz e nos conflitos internos e externos, é muito perigoso para a manutenção e para o futuro desta nacionalidade, conquistada com muito sacrifício, não estarem os militares absorvidos em sua atividade precípua e inalienável: impedir a guerra e, se inevitável, nela lutar e vencer com o mínimo de custo e o máximo de eficácia!

Seguindo esse raciocínio encaixa-se o presente período, prênhe de tantos acontecimentos e, dentre os nacionais, desponta a Revisão Constitucional, em que, sem entrar no mérito das diversas reformas, é oportuno lembrar aquelas que dizem respeito ao papel das Forças Armadas e, em particular, à situação dos militares dentro do Estado brasileiro.

Não há a menor dúvida de que para este caudal convergem duas vertentes, hoje muito poderosas: externamente, a representada pelos interesses do chamado Primeiro Mundo e, internamente, o já comentado revanchismo pelo episódio 1964. De permeio, as Forças Armadas emergem conscientes de que a sobrevivência está na sua profissionalização

e no dimensionamento de seus recursos face a um novo tempo, quando não mais assumirão o ônus político de decisões que não lhes cabe tomar. Mas cabe comentar uma matéria publicada no NOTAER nº 10/96, de 29 de fevereiro de 1996, com relação à reforma da Previdência Social, que diz: "Os Ministros Militares e o EMFA prosseguirão acompanhando o processo de forma a garantir o melhor tratamento constitucional para a Previdência Social da Família Militar". Com todo o respeito devido aos nossos superiores, dignos merecedores de apreço e crédito e, por isso mesmo invocados neste momento, permitimo-nos entender exaurida a posição expressa no comunicado retro-mencionado. Não se trata de acompanhar o processo de forma a *garantir o melhor tratamento*, mas, sim, de forma a OBTER o DEVIDO tratamento, sob pena de, em sendo condescendente, ser lançado no lugar-comum dos burocratas, quando a essência da profissão militar não permite este nivelamento. E tampouco permitir seja

considerado *privilégio* o que, na verdade, é mera **compensação** e, esta sim, não pode ser estendida a quem não a mereça. Do contrário, não mais havendo o tratamento diferenciado em função dos deveres especiais e adicionais há que, por lógica e justiça, abolir estes últimos. Esta é, portanto, a questão a ser colocada diante da

sociedade. Deseja ela ter Forças Armadas? Se afirmativa for a resposta, que sejam elas então devidamente capacitadas e respeitadas em função da sua própria natureza, da peculiaridade dos seus integrantes e dos seus encargos perante o Brasil e outras nações. Há, portanto, que usar de mais agressividade, no bom sentido, para bem informar à opinião pública das coisas militares. Há que ocupar espaços como o têm feito, com sucesso, os dirigentes sindicais e outras lideranças, embora às vezes sejam considerados iletrados, deselegantes e abusados. A propósito, têm eles o mérito de, sem possuírem **Altos Estudos de Política e Estratégia**, se fazerem ouvidos e acatados, quando não respeitados e até mesmo bajulados. É um exemplo a ser seguido, pois reivindicando com altivez, pelo menos isto fará com que, ao abaixar disciplinada e patrioticamente a cabeça, outra coisa não apareça!

*A nossa contribuição para o FUNSA - Fundo de Saúde da Aeronáutica - foi incorporado ao fundo Aeronáutico e este cobriu os "furos" da EMBRAER. Hoje a EMBRAER está privatizada: e nós, somos sócios da empresa (?)*

\* O autor é Cel Av. R/R

**Art. 28º** - Os associados do antigo Departamento Beneficente, até 1 de fevereiro de 1995, automaticamente passaram a contribuir com um valor igual a 5% do soldo do **2º TENENTE**, tornando-se integrantes do **plano A (ALFA)**.

§ 1º - Os associados que se pronunciaram contra sua integração ao **plano A** foram conservados na antiga condição, ora denominado plano **Z (ZULU)**, em extinção, que entrou em vigor a partir de 1 de fevereiro de 1995.

§ 2º - Os associados de que trata o presente artigo podem também optar, por escrito, pelo **plano B (BRAVO)** ou **C (CHARLIE)**, cumprindo as suas carências pela metade do tempo exigido para os novos sócios (Art. 15).

§ 3º - Os associados que passaram ao **plano A** também cumprem as suas carências de acordo com o estabelecido no parágrafo anterior.

**Art. 29º** - Até 31 de dezembro de 1999 o **FUNBESCA** aceitará inscrições de novos sócios ou transferência de planos dos já associados, daqueles que sejam maiores de 65 até 70 anos, incompletos.

#### **CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 30º** - A partir de 1 de janeiro do ano de 2000 o **FUNBESCA** só admitirá novos sócios no plano "C" e com a idade limite de 45 anos, incompletos, os quais cumprirão a carência prevista no item "g" do **Art. 15º**.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - Em consequência, na data mencionada no "caput" do artigo ficarão sem efeito os itens "b" e "c" do **Art. 15**.

**Art. 31** - Os documentos, os instrumentos, e os formulários próprios citados no presente regulamento são criados pelo **DEBECOOP** e aprovados pelo Presidente do **CLUBE DE AERONÁUTICA**.

**Art. 32** - Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor do **DEBECOOP** ou, em última instância, pelo Presidente do **CLUBE**.

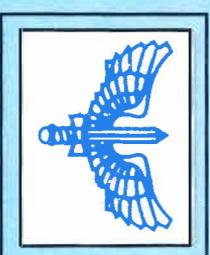
**Art. 33** - Este **REGULAMENTO**, aprovado pelo **PRESIDENTE DO CLUBE DE AERONÁUTICA**, e referendado pelo Conselho Deliberativo em sessão de 26.11.96, entra em vigor na data da assinatura da Portaria de sua aprovação, Revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1996.



*Maj.-Brig.-do-Ar/R/R - UMBERTO DE CAMPOS CARVALHO NETTO*  
**PRESIDENTE DO CLUBE DE AERONÁUTICA**

# **Clube de Aeronáutica**



## **DEPARTAMENTO BENEFICENTE**

\*

**"FUNBESCA"**

\*

*Fundo Beneficente dos Sócios do Clube de Aeronáutica*

## **REGULAMENTO 1996**

# PORTARIA Nº 26/Pres., de 28 de novembro de 1996

O Presidente do Clube de Aeronáutica, no uso de suas atribuições e tendo em vista o contido no inciso II do Artigo 79 de seu Estatuto,

## RESOLVE

I - Colocar em vigor, a partir da presente data, o Regulamento do Fundo Beneficente dos Sócios do Clube de Aeronáutica - **FUNBESCA**, por ele aprovado e referendado pelo Conselho Deliberativo na sua reunião ordinária realizada em 26 novembro 1996, ficando revogado o Regulamento Provisório aprovado em 31 de agosto de 1995, através da Portaria nº 13/Pres., e demais disposições em contrário.

**Art. 23º** - Caso não haja possibilidade financeira para atendimento imediato do **ACORDO** ou **FINABENS** ao associado, o mesmo será inscrito em listas de espera que obedecerão rigorosamente as prioridades definidas nos parágrafos deste artigo.

§1º - Na lista de espera de **ACORDOS** se obedecerá unicamente à prioridade do número que o associado nela receber ao inscrever-se.

§2º - Na lista de espera de **FINABENS** os contemplados serão definidos pela pontuação obtida pelo associado e por sorteio, alternando-se nesta ordem até o máximo de 30 (trinta) financiamentos mensais.

§3º - A partir do 31º (trigésimo primeiro) financiamento mensal os demais contemplados serão definidos somente por sorteio.

§4º - A pontuação de que trata o §2º é composta por dois componentes, da seguinte forma:

a) - A cada contribuição mensal paga, até o mês anterior, soma-se 1 ponto;

b) - A cada dia de inscrição na lista de espera, até o último dia do mês anterior, soma-se 1 ponto.

c) - No caso de empate em pontos, de 2 (dois) ou mais associados, o desempate se fará na seguinte seqüência:

1º - Maior tempo de sócio no **FUNBESCA** ou antigo Departamento Beneficente;

2º - Maior tempo de sócio do **CLUBE**;

3º - Maior tempo de inscrição na própria lista de espera.

§5º - Ao sorteio concorrerão todos os inscritos na lista de espera até o último dia útil do mês anterior ao evento, desde que não contrariem o estabelecido no Artigo 22 e no seu parágrafo único.

**Art. 24º** - Enquanto vigente um **ACORDO** ou um **FINABENS** o associado não poderá inscrever-se para outro.

**Art. 25º** - O **DEBECOP** fará constar nos **ACORDOS** e **FINABENS** as taxas administrativas e beneficentes que incidirão sobre os mesmos, além de outras condições que se fizerem essenciais.

**Art. 26º** - Outros planos por ventura oferecidos pelo **FUNBESCA**, de acordo com o Art. 21, são definidos em outros documentos próprios e específicos.

### CAPÍTULO VI

#### DAS DESPESAS DO FUNBESCA

**Art. 27º** - As despesas do **FUNBESCA** compreendem:

a - Pagamento de **BENEFÍCIOS**;

b - Outros custos decorrentes de suas necessidades operacionais, administrativas e de comunicação.

### CAPÍTULO VII

#### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS



Maj.-Brig.-do-Ar R/R - Umberto de Campos Carvalho Netto  
Presidente

**REGULAMENTO DO  
FUNDO BENEFICENTE DOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA  
(FUNBESCA)**

**CAPÍTULO I  
DO FUNBESCA E DE SEUS FINS**

**Art.1º - O FUNDO BENEFICENTE DOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA**, doravante designado **FUNBESCA**, é uma entidade fechada de reciprocidade social da comunidade, sem fins lucrativos, destinada a prestar aos seus associados, exclusivamente sócios do **CLUBE DE AERONÁUTICA**, o apoio de vivência mútua comunitária, proporcionando-lhes as seguintes modalidades de benefícios e facilidades:

- a) Benefício falecimento - **BEFALE** - em favor de beneficiário instituído;
- b) Acordos de uso de recursos financeiros - **ACORDOS** - definidos em documentos próprios;
- c) Financiamentos para aquisição de bens móveis duráveis - **FINABENS** - definidos em documentos próprios;

§1º - O **FUNBESCA** é sediado no próprio **CLUBE DE AERONÁUTICA** e por ele administrado através de seu Departamento Beneficente-Cooperativo (**DEBECOOP**).

§2º - O patrimônio do **FUNBESCA** é propriedade exclusiva de seus associados, portanto, livre e desvinculado do **CLUBE DE AERONÁUTICA** que apenas o administra, mediante cobrança de uma taxa administrativa definida em documentos específicos.

§3º - As obrigações assumidas pelos administradores do **FUNBESCA** não são imputáveis, isolada ou solidariamente, aos seus membros.

§4º - Nenhum ônus de reciprocidade poderá ser criado, majorado ou estendido no **FUNBESCA**, sem que, em contrapartida, seja estabelecida a respectiva receita de cobertura, exceto o contido no Art. 13 deste **REGULAMENTO**.

§5º - O **FUNBESCA** poderá incumbir-se da prestação de outros serviços assistenciais, desde que as operações sejam custeadas pelos próprios sócios, pelo menos parcialmente.

**Art. 2º - O FUNBESCA** reger-se-á pelo presente **REGULAMENTO**, pelo **ESTATUTO DO CLUBE DE AERONÁUTICA**, no que couber, bem como por outros instrumentos que forem aprovados pelos órgãos competentes de sua administração, respeitado os dispositivos legais, regulamentares ou normativos emanados do poder público, quando pertinentes.

**Art. 3º -** A natureza do **FUNBESCA** não poderá ser alterada, nem suprimidos seus objetivos primordiais.

**Art. 4º -** O prazo de duração do **FUNBESCA** é indeterminado.

**CAPÍTULO II  
DO PATRIMÔNIO E FONTES DE RECURSOS**

**Art. 5º -** O patrimônio do **FUNBESCA** é constituído pelo seu capital, em títulos ou moeda, e outros bens existentes.

- Após cada período de 12 meses de contribuições incorpora 10% do valor do **BEFALE**, até o limite de 100%;
- b - Para inscritos com idade entre 40 e 55 anos (incompletos);
- Após cada período de 12 meses de contribuições incorpora 20% do valor do **BEFALE**, até o limite de 100%.
- c - Para inscritos com a idade de até 40 anos (incompletos);

1. Após 12 meses de contribuições 33% do **BEFALE**;

2. Após 24 meses de contribuições 66% do **BEFALE**;

3. Após 36 meses de contribuições 100% do **BEFALE**;

§1º - Quando o associado optar pela mudança de planos, ao iniciar-se o pagamento da nova contribuição recomença nova contagem de carência para que o beneficiário faça jus ao novo **BEFALE**.

§2º - Neste caso, enquanto não ocorrer os prazos estipulados no presente artigo, o valor do **BEFALE** devido é o do plano anterior, acrescido das diferenças de contribuições pagas no período em causa.

**Art. 16º -** O valor total das contribuições mensais pagas pelo associado, que ao falecer não tenha cumprido o mínimo de 12 pagamentos, será restituído ao seu beneficiário instituído.

**PARÁGRAFO ÚNICO -** A restituição será feita através de formulário próprio e sempre considerando como valor básico para o cálculo da quantia a ser restituída a mensalidade atualizada do mês do óbito.

**Art. 17º - O BEFALE** legado a menores de idade só serão pagos mediante ordem judicial, em valor atualizado pela mensalidade do mês em que ocorrer o pagamento.

**Art. 18º -** Na falta de beneficiário instituído, por morte antecipada, sem que o associado tenha atualizado sua declaração de beneficiário, o **BEFALE** será pago a seu(s) herdeiro(s) natural(ais), de acordo com a legislação em vigor.

**Art. 19º -** Do **BEFALE** será descontado o valor de dívidas porventura deixadas pelo associado com o **FUNBESCA** e com o **CLUBE DE AERONÁUTICA**.

**Art. 20º - O BEFALE** não reclamado dentro do prazo máximo de dois anos, contados da data do óbito do associado, prescreve e reverte em favor do próprio **FUNBESCA**.

**Art. 21º -** Além do **BEFALE**, o associado poderá inscrever-se em outros planos desenvolvidos pelo **FUNBESCA**.

**CAPÍTULO V  
DOS DEMAIS BENEFÍCIOS**

**Art. 22º - O FUNBESCA** proporciona a seu associado, em dia com suas obrigações e que já tenha pago um mínimo de 24 contribuições mensais, a obtenção de **ACORDOS** ou **FINABENS** cujos valores e condições para pagamentos são definidos em formulários próprios ou instrumentos específicos.

**PARÁGRAFO ÚNICO -** Ao associado da categoria de sócio efetivo do **CLUBE** basta ter pago um mínimo de 06 contribuições mensais para a obtenção do previsto no "caput" do artigo.

§1º - O Patrimônio do **FUNBESCA** é fundamentalmente destinado a prover os recursos necessários aos pagamentos dos benefícios especificados neste **REGULAMENTO**.

§2º - Além das contribuições mensais de seus associados o **FUNBESCA** tem como fonte adicional de recursos financeiros:

- a) Os donativos realizados pelos seus membros em retribuição a benefícios recebidos;
- b) Das reversões previstas no Art. 20; e
- c) De eventuais subvenções ou donativos realizados por terceiros, pessoas físicas ou jurídicas;

### **CAPÍTULO III DOS ASSOCIADOS**

**Art. 6º** - Todos os sócios efetivos e contribuintes do **CLUBE DE AERONÁUTICA**, em dia com suas obrigações estatutárias, podem inscrever-se como associados do **FUNBESCA** para habilitar-se aos seus planos de benefícios e as facilidades que ele produza.

§1º - As carências são definidas pelo Art. 15 e outras condições essenciais são estabelecidas no formulário de inscrição, na declaração de beneficiários, nos **ACORDOS**, nos **FINABENS** e em outros instrumentos específicos.

§2º - A declaração de beneficiário é assinada, obrigatoriamente, pelo associado, pelo Diretor do **DEBECOOP** ou seu substituto legal e por duas testemunhas.

§3º - Não há remição de sócios no **FUNBESCA**.

**Art. 7º** - Para admissão como associado do **FUNBESCA** é necessário o preenchimento do formulário de inscrição e da declaração de beneficiário instituído, além da apresentação do documento de identidade e carteira de sócio do Clube.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - Os sócios admitidos após 1º de fevereiro de 1995 só podem integrar os planos B e C, previstos no §1º do Art. 13 deste **REGULAMENTO**.

**Art. 8º** - As contribuições mensais dos associados variam em função do soldo de 2º **TENENTE**, sendo seus percentuais estabelecidos de acordo com o plano escolhido, previsto no §1º do Art. 13 deste **REGULAMENTO**.

**Art. 9º** - São deveres dos associados:

- 1 - Manter-se em dia com suas obrigações pecuniárias assumidas com o **DEBECOOP/FUNBESCA**;
- 2 - Manter atualizada sua declaração de beneficiário instituído;
- 3 - Comunicar qualquer alteração em seu endereço ou telefone.

**Art. 10º** - O associado que atrasar o pagamento de sua contribuição mensal por mais de três meses, consecutivas ou não, fará com que seu beneficiário perca o direito ao seu **BEFALE**.

§1º - Se quitar seu débito, sua reabilitação estará sujeita a uma nova carência de seis meses, após o que será o sócio reintegrado ao seu posicionamento anterior.

§2º - A inadimplência superior a seis meses determinará a exclusão do associado sem direito a quaisquer restituições de valores pagos anteriormente.

**Art. 11º** - O associado, eliminado do quadro social do Clube, automaticamente será excluído do **FUNBESCA**, perdendo todos os seus direitos, sendo obrigado a saldar os compromissos

assumidos, de acordo com o estabelecido no item X do **Art. 13 do ESTATUTO DO CLUBE DE AERONÁUTICA**.

### **CAPÍTULO IV DOS BEFALES**

**Art. 12º** - Todo associado do **FUNBESCA** tem o direito de legar um **BEFALE** a um ou mais beneficiários, conforme sua manifestação de vontade na sua declaração de beneficiário instituído.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - Os beneficiários instituídos como reservas só poderão atingir a titularidade do benefício em caso de morte do titular instituído pelo associado.

**Art. 13º** - O montante do **BEFALE** é igual ao produto do valor da contribuição mensal multiplicada por um número "n", nunca inferior a 250, o qual será definido anualmente pelo Presidente do **CLUBE**, em função do patrimônio acumulado pelo **FUNBESCA**.

§1º - Inicialmente, a partir de 1 de fevereiro de 1995, são os seguintes os planos de **BEFALES**:

<b>PLANOS</b>	<b>BASE DAS CONTRIBUIÇÕES</b>	<b>VALORES DOS BEFALES</b>
Z (ZULU) em extinção	0,5% do soldo - 2º Ten.	0,5% soldo - 2º Ten. x 300
A (ALFA)	5 % do soldo - 2º Ten.	5% soldo - 2º Ten. x n
B (BRAVO)	10 % do soldo - 2º Ten.	10 % soldo - 2º Ten. x n
C (CHARLIE)	20 % do soldo - 2º Ten.	20 % soldo - 2º Ten. x n

§2º - Estes percentuais poderão ser alterados, a qualquer tempo, se a atual relação entre o **SOLDADO 2º TENENTE** e seu **VENCIMENTO TOTAL** sofrer variação percentual maior ou menor do que 5%, de modo que as contribuições mensais e os respectivos **BEFALES**, de cada plano, mantenham os valores bem atualizados ao longo do tempo.

§3º - O número "n", inicialmente igual a 250, definido anualmente, poderá ser igual ao do ano anterior mas nunca abaixo.

**Art. 14º** - Quando o número "n", atingir o valor igual ou superior a 500 ensejará ao sócio que já houver contribuído com a sua 500ª mensalidade a possibilidade de receber em vida, mediante requerimento de próprio punho, a antecipação de 50% do **BEFALE** destinado ao seu beneficiário.

§1º - Ocorrendo este fato, o beneficiário do sócio em causa passa a ter direito a apenas 50% do **BEFALE** que lhe é legado, na época do óbito de sócio, não importando quaisquer alterações havidas no número "n", desde a efetivação do pagamento da citada antecipação.

§2º - A data do pagamento desta antecipação é sujeita a disponibilidade de caixa do **FUNDO** e autorização expressa do Presidente do **CLUBE**, não podendo exceder a 90 dias do dia do requerimento.

**Art. 15º** - O direito ao **BEFALE** obedecerá aos seguintes prazos de carências e valores:  
a - Para inscritos com a idade entre 55 e 65 anos (incompletos):

# Charles Astor

## O ACROBATA

\* Aloísio Quadros



Durante muitos anos, várias gerações de oficiais da Força Aérea Brasileira acostumaram-se a conviver na Escola de Aeronáutica dos Afonsos com aquela figura pequena, forte, troncuda, simpática e de sotaque rascante, que gritava e estimulada os seus alunos acrobatas de cama-elástica, com o entusiasmo de menino e que, após as aulas, caminhava alegremente com o seu grupo, formando um só bloco de amigos. Poucos, no entanto, conhecem a sua verdadeira história de peregrinação pelo mundo, vindo a terminar seus dias entre os brasileiros, no país que ele aprendeu a amar com paixão, e que hoje, com muito carinho, presta-lhe nesta pequena reportagem, um preito de amizade e reconhecimento.

## CHARLES ASTOR

cedo deixou Argel, acompanhando os pais em retorno a Limoges (França) aspirando por melhorias profissionais. Lá cursou o ciclo básico e sofreu atribulações com os mestres intolerantes, por suas inovações nos recreios. Contudo, sempre relaxavam as penalidades a ele impostas, em virtude do temperamento leal do aluno. Aos dezenove anos alistou-se na famosa Legião Estrangeira, convivendo entre cidadãos de todo o mundo. Uns, foragidos da justiça, outros, nobres arruinados. Uns tantos,

intolerantes à traição conjugal e alguns, frustrados profissionalmente. CHARLES, órfão recente, viu na Legião o lugar para curtir o seu desencanto com a vida. Legionário, adotou o nome de CHARLES JUVÉ e dedicou-se à prática dos esportes proporcionados pelo rígido quartel. Em breve, foi nomeado instrutor de atletismo do Curso de Aviação, introduzindo-se no seletivo grupo dos praticantes de vôos acrobáticos. A França era um dos poucos lugares do mundo onde se cultivava essa atividade, objetivando disciplinar os homens e desenvolver a coragem e o espírito de equipe, muito além da simples idéia de promover demonstrações. Em sete anos de Le-

gião, privou com os tipos humanos mais diversos, assimilando o código de honra dos legionários - código não escrito - transmitido apenas por atitudes e por implacáveis conseqüências aos infratores, e fielmente observado pelos soldados, mas ignorado pelos graduados. Trabalhou com afinco, perseguiu tribos selvagens, participou de intermináveis marchas no deserto. Aprendeu a dividir rações, a socorrer, a disciplinar a mente na dura rotina legionária. Desenvolveu o sangue-frio e lutou para manter o instinto subjogado ao cérebro, o que lhe foi de enorme valia nas futuras acrobacias aéreas e no exercício do pára-queda.

O comportamento exemplar valeu-lhe duas promoções e elogio marcante na folha de serviço, quando de sua baixa (1926) ostentando as divisas de sargento. Desligou-se da Legião com dois inabaláveis propósitos: ganhar a vida com atividades aéreas, e manter a prática da ginástica acrobática para o permanente domínio da mente sobre o corpo.

Iniciou a vida civil em Paris, com a economia do soldo de sargento e formou, com um amigo robusto, a dupla acrobática Les Deux Astors, exibindo-se com razoável sucesso em cinemas e teatros, até o parceiro apresentar-se para o serviço militar. Embarcou para Marselha onde, sem outra opção, empregou-se na estiva, sacrificando parte da noite em rígido treinamento com um novo companheiro. Conseguiu magros contratos para shows em casas noturnas e em algum circo de certo prestígio na Europa, quando recebeu convite para exibição na Argentina. Conhecer a América do Sul, de tão desconhecidas informações no Velho Mundo, sem despesas, e apoiado num contrato satisfatório, era convidativo para ele, desvinculado de obrigações familiares, sociais ou trabalhistas. Assinado o termo, a dupla embar-

cou num transatlântico, e a bordo, não descuidaram do preparo físico, exercitando-se duas horas todas as manhãs, e outro tanto à tarde, surpreendendo alguns elegantes passageiros. Em Buenos Aires, Les Deux Astors instalaram-se num hotel de acomodações acanhadas e iniciaram o trabalho para um público, a princípio indiferente, mas que aos poucos entusiasmou-se por aqueles inimitáveis acrobatas, exibindo-se sob um foco de luz, em absoluto silêncio; ouvia-se apenas o rufar abafado de um tarol. Ganharam fama e renovaram o contrato, com o dobro do tempo do anterior. Sem motivo para retornar

à França, restava-lhes aproveitar ao máximo a oportunidade de permanecer na América. Na escala em Montevideú, quando de regresso à pátria, receberam pelo rádio de bordo um convite do Cine Central do Rio de Janeiro para uma temporada mais ou menos longa. Imediatamente aceitaram a proposta.

**Festa de Aviação**  
UM DOS PERIGOSOS TRABALHOS DE CHARLES ASTOR  
DOMINGO às 15 horas  
com o concurso de  
ANDRÉ LOYER - o Az internacional  
CHARLES ASTOR - o Diabo do ar  
Volteio Aereo por André Loyer  
Acrobacias nas azas do avião  
a 150 km. à hora por Charles Astor  
SENSACIONAL !!!  
Salto de Paraquedas a 1.000 metros de ALTURA  
por CHARLES ASTOR  
Vôos de PASSAGEIROS

Os detalhes seriam acertados à chegada. Desembarcaram e iniciaram as inigualáveis exibições, desdobrando-as em outros teatros e circos e maravilhando o público com a técnica perfeita e a coragem pessoal. Cultivaram amizades, fizeram ótimos contatos profissionais, ganharam bom dinheiro e conviveram alegremente no Rio da Belle Epoque. Tudo lhes corria favoravelmente, mas CHARLES ASTOR ressentia-se do afastamento das atividades aeronáuticas. Aquele gosto pelo esporte aéreo, adquirido na Legião, permanecia latente. Por essa época, desembarcou no Rio o Capitão S.H. HOLLAND (1929), ex-piloto da RAF, com um monomotor biplano. Seu objetivo era voar para exibir o avião; essa prática era comum entre os fabricantes de aeronaves na década de 20. Os vôos sobre a cidade facilitavam a aproximação com os compradores em potencial, além das autori-



*Na década de 50, sobre o aeródromo de Bacacheri, em Curitiba, Charles proporciona mais um show de perícia. Ele foi o único acrobata no mundo, até os dias de hoje, a realizar acrobacias fora da nacele dos aviões, sem qualquer equipamento de segurança*

dades governamentais, todos testemunhas da robustez e maneabilidade do produto oferecido. Certo dia, HOLLAND procurou CHARLES ASTOR. Sobre ele ouvira referências: bom atleta, acrobata e pára-quedista. Pensava incluir na sua promoção aérea, um espetacular salto de pára-quedas, exibição rara à época. Claro, meditava HOLLAND, as loucuras daquele francês atrairão muitos espectadores. Na sala do hotel onde CHARLES se hospedara, numa conversa dificultada pela ausência de um intérprete, HOLLAND acenou-lhe com um régio cachê. Satisfeito, viu seu convite ter boa acolhida. Nas demonstrações do piloto inglês, CHARLES ASTOR incluiu atrativos como praticar ginástica nas asas do biplano, em pleno vôo, encerrando o espetáculo saltando de mil metros de altura sobre o local da Exposição Rodoviária Internacional. Estrearam a demonstração

aérea, ao inaugurar-se a Exposição. Começaram os treinos. CHARLES repetiu o que já fizera quando legionário, e criou outras modalidades de acrobacias, como caminhar na asa superior do biplano, passar para a asa inferior e, finalizando, praticar o impressionante salto de pára-quedas. Eufórico com o retorno às atividades aéreas, CHARLES decidiu ir além e, apesar dos protestos do inglês, ensaiou uma novidade, até sentir-se bem entrosado com o piloto, cuja responsabilidade era manter o vôo sereno e sempre no mesmo nível. CHARLES ASTOR, após a caminhada nas asas do avião, plantou uma bananeira ali mesmo, sem nenhuma proteção, sem qualquer ponto de apoio e sem pára-quedas. Até hoje, não há notícia de algum outro cidadão que tenha plantado uma bananeira num avião em vôo, do lado de fora do aparelho, sem qualquer suporte para a eventualidade de uma

falha do atleta. Só CHARLES ASTOR praticou essa audácia, e explicava ao piloto que a força do vento sobre o seu corpo impedia a queda sobre a hélice girando à sua frente. A primeira vez em que treinaram, voando sobre a Barra da Tijuca, a situação tornou-se quase hilariante. HOLLAND, vendo CHARLES fora da cabine agarrando-se com força aos estais do biplano, ficou muito tenso. Pensou, augustiado, nas complicações com a justiça brasileira caso o acrobata despenhasse daquela altura, além do peso na consciência por ter contribuído ativamente para aquela fatalidade, e tantas coisas mais. Então, perdeu a serenidade, ocasionando variações de altura e mudanças bruscas de velocidade. CHARLES ressentiu-se dessas oscilações, e desceu da asa. Sempre pelo lado de fora do avião, procurou acalmá-lo, mas a dificuldade mútua de se expressarem era enorme. O vento e o motor não facilitavam que um ouvisse bem o outro, e a diferença de idiomas agravava o diálogo. O piloto falava pouco o francês, e CHARLES tinha ralas noções de inglês. Depois de muito planejamento, começaram os treinos. HOLLAND habituou-se àquelas loucuras, conduziu o avião a contento e aceitou uma nova acrobacia no programa. CHARLES decidiu pendurar-se pelos dentes num trapézio atrelado ao trem de pouso do avião. Nessa situação, pendurava-se depois pelas pernas, girava o corpo em torno da barra do trapézio e, afinal, regressava à sua cabine, de onde recolhia o trapézio até juntá-lo à barriga do avião. Era a garantia de que as cordas balançando sob o avião não causariam acidente no pouso. A imprensa da época apelidava CHARLES ASTOR de Diabo do Ar, com uma certa razão. Os volantes publicitários, distribuídos no centro da cidade, repetiam o seu nome, valorizando a ousadia do jovem atleta. Quem visitou a Exposição de 1929, por certo assistiu ao espetáculo e dele ainda se lembra, com o seu encerramento apoteótico: o Diabo do Ar lançava-se de mil metros de altura sobre a Exposição, no Calabouço, onde hoje está o Aeroporto Santos-Dumont, abrindo o seu pára-quadras a baixa altura, causando imensa emoção no público. Gentis senhoritas ameaçavam desmaiar, e eram acudidas a tempo, com punhados de sais minerais para aspirar.

Pouco depois, HOLLAND prosseguiu viagem. Deixou seu pára-quadras de presente para o CHARLES, que optou por ficar por aqui. Trabalhou numa editora em São Paulo, onde dedicou-se ao setor de livros raros. Aos domingos, freqüentava o Campo de Marte, onde organizou

um grupo de pilotos interessados por saltos de pára-quadras. Metodicamente, foi introduzindo aqueles jovens nos segredos do pára-quadismo e, em pouco tempo, formou a primeira turma de pára-quadistas civis do Brasil. Convidado depois por SALGADO FILHO, Ministro da Aeronáutica, voltou ao Rio. Na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, ensinou aos cadetes-do-ar a importante arte de saltar de pára-quadras. Pelo espírito de classe que CHARLES imprimia nos seus alunos, eles não apenas brevetavam-se pára-quadistas, como mantinham-se pára-quadistas. Um exemplo disso é o seu aluno CASIMIRO O' CZERNY da primeira turma de São Paulo. Após um breve interregno, voltou a saltar com a respeitável idade de 76 anos (1982), sob a orientação do veterano PETENÁ. Em 1943, CHARLES, com o propósito de incutir no pessoal da FAB a confiança no pára-quadras como elemento salva-vidas, mesmo a pouca altura, não exitou em saltar da incrível altura de 57 metros, sobre o solo, partindo de um Bellanca da Força Aérea, perante uma comissão oficial constituída para registrar o evento. O salto foi realizado com absoluto sucesso sobre o Clube Tietê (SP) e, até esta data, ninguém mais saltou de tão pouca altura, em todo o mundo. Mais tarde, constatou que um aviador russo saltara a menos de 40 metros de altura sobre o mar, e o pára-quadras salvara-lhe a vida. CHARLES ficou satisfeito com a confirmação da sua tese, mas comentou que para salvar-se, a menos de 40 metros de altura, sobre o mar, qualquer um salta até sem pára-quadras.

Os anos foram passando. O Exército criou o seu núcleo de pára-quadistas. Os aeroclubes adotaram esta prática esportiva, e a Marinha introduziu o uso do pára-quadras no Corpo de Fuzileiros Navais. As técnicas mudaram e o equipamento evoluiu, proporcionando padrões de segurança quase absoluta. O Velho CHARLES assimilou a sua idade e foi se afastando dos saltos, mantendo apenas, no Natal, a exibição nas asas de um avião, seguido do salto de pára-quadras, vestido de Papai Noel, para alegrar as crianças participantes da festa oferecida pela Guarnição do Campo dos Afonsos. CHARLES ASTOR continuou com seu entusiasmo habitual, observando tudo, e tornou-se instrutor de cama-elástica na Escola Preparatória de Barbacena, onde veio a falecer (ago. 72). O nosso país perdia o "INTRODUTOR DO PÁRA-QUEDISMO NO BRASIL".

**\* O autor é pára-quadista**

# - AIRJ -

## AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO



UMA OUTRA CIDADE DENTRO DO RIO DE JANEIRO



Aero-  
porto  
Internacional  
do Rio

de Janeiro com-pleta o seu 20º aniversário e não parou de crescer. O mais antigo portão de entrada do turismo no Brasil acompanhou, durante esse tempo, o crescimento da Aviação Comercial sempre afinado com a modernidade e o conforto dos seus milhões de usuários.

O AIRJ pode ser considerado como uma cidade que funciona harmoniosamente, 24 horas por dia, e que guardou, ao longo dos anos, a experiência pioneira da operação de um grande terminal de passageiros, com o título de primeiro *aeroporto inteligente do Brasil*.

### UMA PORTA PARA O MUNDO

Projetado para atender inicialmente uma média de 6



*"Vivas a todos nós que integramos este magnífico equipamento urbano, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, que há 20 anos ostenta com garbo e elegância o nome de nossa Cidade Maravilhosa".*

*Marco Antonio Marques de Oliveira  
Superintendente do AIRJ*

milhões de passageiros/ano, apenas dois anos depois de inaugurado, em 20 de janeiro de 1977, atingiu sua capacidade com 5.700.000 passageiros.

Com o aproveitamento de áreas previstas em projeto para futuras expansões, em 1990 a *Infraero* realizou obras que deram ao AIRJ mais de 20 mil metros quadrados de área no terminal de passageiros. Surgiu então, após dois anos, um novo terminal, mais moderno e amplo, novas formas de atendimento, novo

visual e sinalização.

Durante a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - RIO-92, o AIRJ passou pelo seu primeiro super teste após a reforma: recebeu em suas instalações o maior número de Chefes de Estado reunidos em um único evento.

## CRESCIMENTO

Para acompanhar o crescimento do transporte aéreo no Brasil, um novo terminal de passageiros (TPS 2) está sendo construído, bem ao lado do atual, o que duplicará sua capacidade em movimento de passageiros. O pátio de estacionamento de aeronaves, já pronto e em operação, está sendo utilizado pelas companhias aéreas, que a cada dia aumentam o número de freqüências.

Atualmente, operam no AIRJ 31 empresas de aviação, ligando o Rio de Janeiro às principais cidades do mundo.

Em 1996, o Aeroporto do Rio movimentou cerca de 179 mil toneladas de carga e 2 mil toneladas de pacotes no terminal de currier. O movimento de passageiros embarcados e desembarcados chegou a 6.400.000.

O AIRJ pode ser considerado uma cidade, com uma população de mais de 20 mil pessoas envolvidas na operação e manutenção de todo o complexo aeroportuário que ocupa 14 km<sup>2</sup> da Ilha do Governador. Em seu terminal existem restaurantes, hotéis, bancos, serviços telefônicos, correios, berçário, caixas automáticas, informações turísticas, serviços de táxi, ônibus especiais e urbanos, um espaço cultural e tudo mais que se encontra normalmente disponível numa metrópole.

Por sua localização privilegiada, próxima a outros vetores de transportes da cidade, o AIRJ terá condições de abrigar o primeiro terminal de carga intermodal, integrando o porto à ferrovia e à rodovia. O terminal atual está localizado próximo à antiga estação de passageiros que fica a pouca distância da Avenida Brasil. Por essa via, as carretas rodoviárias terão acesso a todo o país. Faz parte ainda do projeto de intermodalidade um embarcadouro para chatas, que deverão transferir os container dos aviões para os navios. Além disso, no porto

do Rio de Janeiro existirá um armazém reservado com área alfandegada. Nesse local, a carga poderá ser transferida de/ou para navios e para a linha férrea, que passará ao lado. Essa integração de todos os meios de transporte permitirá aumentar em muito o movimento do Aeroporto do Rio, gerando empregos e multiplicando negócios.

## PROGRAMA

As comemorações do 20º aniversário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro foram realizadas terça-feira, dia 21 de janeiro, no Espaço Cultural localizado no terceiro andar do Terminal de Passageiros.

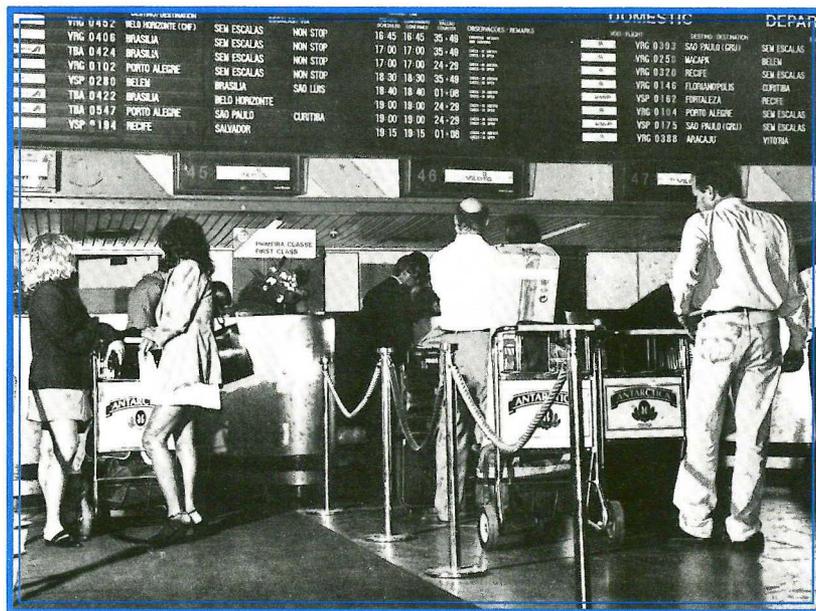
O Presidente da Infraero, Adyr da Silva, juntamente

com o Superintendente Regional da Infraero, Kunioki Shiba e o Superintendente do Aeroporto, Marco Antônio de Oliveira receberam os convidados e a comunidade aeroportuária, participantes da comemoração.

Após saudação do Presidente da Infraero, foi realizado o lançamento do carimbo comemorativo dos 20 anos do AIRJ (em

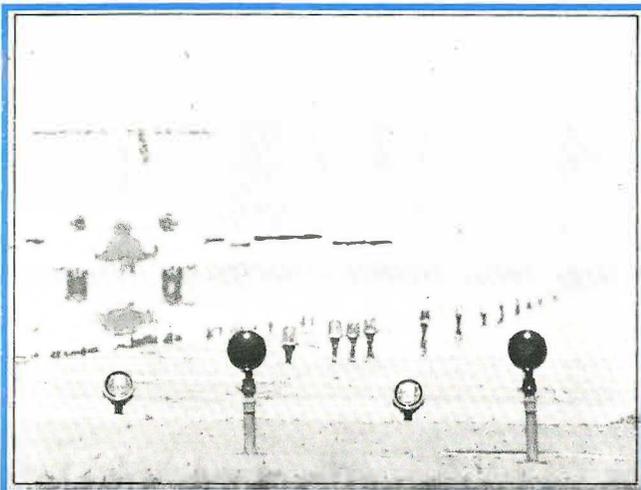
1977 a ECT lançou um selo especial nesta data). Em seguida, foi inaugurada a exposição de artes plásticas "Rio Cidade Maravilhosa", com a participação de artistas como Camões, Cartomagno, Carmem Flora, Ney Tecídio, Miriam Guerreiro, Martinolli, Carlos D'Angelis, Hildebrando Lima, Cecconi, Sinésio Brandão, Dory Botteri e outros. A exposição foi organizada pelo Retiro das Artes.

O Capelão do AIRJ, Padre Syllas Pereira Vianna, abençoou as instalações e os presentes à solenidade comemorativa. Um conjunto de flautas e violinos foi responsável pelo agradável fundo musical presente durante o evento.



## OS NÚMEROS DO AIRJ

- Áreas verdes - 4.500.000 m<sup>2</sup>
- Pistas e pátios de aeronaves - 1.760.000m<sup>2</sup>
- Ruas, vias de serviço e estacionamento - 590.00 m<sup>2</sup>
- Área predial para limpeza e conservação - 160.000 m<sup>2</sup>
- Cercas e muros - 20.000 m
- Placas e painéis de sinalização - 2.000
- 97 reservatórios de água - 15.200 m<sup>3</sup>
- Consumo de água (a um custo médio de R\$ 350.000,00) - 130.000 m<sup>3</sup>/ mês
- Capacidade de tratamento de águas residuais - 55.000m<sup>3</sup>/mês
- Lixo coletado (média) - 5.500 m<sup>3</sup>/mês
- Lixo de bordo incinerado (média) 2.000m<sup>3</sup>/mês
- Energia consumida (a um custo médio de R\$ 450.000,00)-10.000.000 Kwh
- Capacidade instalada de energia - 60.000 KVA
- Geração de energia de emergência - 7.000 KVA
- Lâmpadas - 60.000
- Transformadores de energia (sendo 2 de 30.000 KVA) - 90
- Toneladas de refrigeração de ar-condicionado (1 TR = 12.000 BTU) - 5.600
- Contratos de serviço (a um custo de R\$ 2.800.000,00/mês) - 33
- Balanças de carga - 130
- Veículos (sendo 16 operacionais) - 112
- Postos de salvamento marítimo com 6 seis lanchas e 2 *hovercraft* - 2
- Elevadores - 42
- Escadas rolantes - 44
- Portas automáticas - 73
- Carrinhos de bagagem - 2.000
- Contratos com concessionários - 400
- Pontos de controle de manutenção monitorados 24 horas por dia - 4.500
- Bombas hidráulicas - 350
- Aparelhos de ar-condicionado - 850
- Empilhadeiras de carga - 40
- Latas/mês de cera - 1.800
- Latas/mês de sabonete líquido - 440
- Latas/mês de detergente - 500
- Latas/mês de desinfetante - 500
- Rolos/mês de papel higiênico - 50.000
- Pacotes/mês de papel toalha - 2.000
- Unidades/mês de sacos para lixo - 17.500
- Banheiros - 180
- Vasos sanitários - 800



### Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro MOVIMENTO - 1996

**Passageiros..... 6.400.000**  
**Aeronaves ..... 80.145**  
**Carga..... 179 mil toneladas**



"Não haverá surpresas nos aeroportos"

## *Mensagem do Presidente da INFRAERO*

*"Sem dúvida alguma, o Brasil ingressou na era da modernidade aeroportuária com a construção e operação do seu primeiro grande aeroporto internacional: o do Rio de Janeiro.*

*.São vinte anos de excelentes ser-*

*viços prestados aos usuários e qualidade com o ingente esforço que todos estamos desenvolvendo, unidos, pela conquista da ISO 9001.*

*Temos a certeza de que, neste 20º Aniversário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, cada um de nós, que tem no peito o crachá da Infraero, sente justo orgulho em pertencer a essa grande equipe, que a cada dia constrói o renome internacional de que ele hoje desfruta, tendo sido constantemente apontado como um dos melhores e mais*

*modernos aeroportos do mundo.*

*Esse testemunho e essa assertiva não são nos-  
sos, mas de dirigentes de companhias aéreas, tripulantes, concessionários, diretores de órgãos técnicos e tantos outros que têm nos visitado e recebido aqui o atendimento e o carinho que só os brasileiros e cariocas, de nascimento ou de adoção, sabem oferecer.*

*Desejamos, portanto, cumprimentar a todos os nossos colegas do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro por esses vinte anos de profícuo trabalho e dedicação.*

*Tenham a certeza de que a direção da Infraero está permanentemente preocupada em oferecer ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e aos seus funcionários as melhores condições para que o importante trabalho que vocês executam para a Empresa e a Nação Brasileira possa continuar sendo executado com cada vez mais brilhantismo.*

*Parabéns, felicidades e votos de continuado sucesso."*

**ADYR DA SILVA**  
*Presidente*

## O ELEGANTE “BEECH-MONO”

por Carlos Drummond de Sousa Filho



Estamos inaugurando neste número, uma *nova série* para os amantes e entusiastas da Aviação. Nela estaremos mostrando aspectos técnicos, históricos e operacionais de aeronaves famosas, que deram início às atividades aéreas no Brasil e no mundo.

Beechcraft Model 17 “*Staggerwing*”, Beech Traveller, Beech Mono, ou simplesmente UC-43. Estes são os nomes com que ficou conhecido um dos mais importantes aviões de nossa Aviação Militar, que foi também muito utilizado pelas armas aéreas de outros países, além de vários operadores civis.

Devido ao seu bom desempenho, à qualidade do projeto e fabricação, à elegância de linhas, e às várias características inovadoras, era em sua época uma aeronave muito apreciada pelos que tiveram oportunidade de pilotá-la, sendo atualmente um dos aviões antigos de mais alto custo de aquisição, além de raramente estar disponível para compra, pois seus proprietários os conservam como relíquias.

Concebido por Walter Beech - fundador da Beech Aircraft Corporation, que desejava produzir um avião resistente e moderno para quatro passageiros - e projetado por Theodore A. Wells, estabeleceu desde cedo, uma firme reputação para aquele fabricante americano, como produtor de aviões de alta qualidade.

Muitas novidades compunham o projeto deste biplano. A mais evidente é, sem dúvida, a disposição de suas asas, no estilo “stagger” (decalagem negativa). Nesta configuração, a asa superior era recuada em relação à inferior, ao contrário da disposição comumente encontrada nos biplanos, em que a asa superior é avançada ou com seu bordo de ataque paralelo ao da asa inferior. Uma das vantagens desta inovadora configuração era uma melhor visibilidade para o piloto.

primeira versão do “*Staggerwing*” foi designada Modelo 17R-1932, sendo dotado de aerofólios Modelo N-9, sem *flaps*, e possuindo um estabilizador horizontal completamente móvel. Propulsado por um motor Wright R-975 radial, com nove cilindros, desenvolvendo 420 hp, possuía um inusitado sistema de trem de pouso, pelo qual as rodas recolhiam-se eletricamente no interior das polainas, que, no entanto, eram fixas, causando grande arrasto. Fez seu primeiro vôo em 5 de novembro de 1932, e apenas dois foram produzidos. Foi sucedido pelo “Modelo 17R-1934”, que possuía *flaps* instalados nas asas superiores, sendo apenas um construído.

Uma versão de particular interesse foi o “Modelo A-17F”, propulsado por um Wright Ciclone R-1820-F11, radial, de nove cilindros, desenvolvendo 690 hp. Após pouco tempo de uso por um operador particular, foi vendido ao milionário Howard Hughes, que o colocou nas corridas aéreas Bendix, sem no entanto obter bons resultados. Capaz de voar a 362 km/h, possuía os *flaps* nas asas superiores e os *ailerons* nas inferiores. Apenas uma subvariante denominada “Modelo A-

17FS”, derivada do “A-17F”, foi produzida, esta dotada de um motor R-1820-F-3 de 710 hp.

primeira versão produzida em grande quantidade foi a “Série Modelo B-17 1934-36”, sendo ainda, a primeira a possuir trem de pouso retrátil. Seus exemplares eram equipados com os *ailerons* e *flaps* nas asas inferiores, e eram oferecidas quatro subvariantes com diferentes motores: B17L com um motor Jacobs L-4 radial de 225 hp; B17B com um Jacobs L-5 de 285 hp; B17E com um Wright R-760E-1 de 285 hp e B17R com um Wright R975 E2/3 de 420 hp. Um foi produzido como SB17L, com flutuadores. Os aviões dessa série que foram incorporados durante a Segunda Grande Guerra pelo Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos (USAAC e depois USAAF), foram designados UC-43H.

Logo apareceu a Série Modelo C17 1936-37), que possuía cinco sub-variantes, e tal como na anterior, eram dotadas de variados modelos de motores. Esta série tornou-se famosa, pois um “C17”, quase sem modificações, venceu a Corrida Aérea Bendix de 1936. Era pilotado por Loise Thaden e Blanche Noyes, as pri-

meiras mulheres a vencerem aquela prova. Um anfíbio SC17B foi produzido e no USAAC essa série foi designada C-43E. A Marinha dos EUA encomendou um, designado JB-1, o primeiro “*Staggerwing*” militar.

Os mais famosos “*Staggerwing*” foram os da “Série Mode-



O Beech D-175 do Museu Aeroespacial é testemunho da alta capacidade técnica dos artífices do MUSAL, que o mantém em perfeito estado

lo D17”, que foi produzida em maior quantidade. Possuindo uma fuselagem alongada, tinha os *aileron*s nas asas superiores e os *flaps* nas inferiores, incorporando ainda novos freios e um estabilizador horizontal *cantilever*. Quatro subvariantes civis foram produzidas: D17A, com um motor Wright R-760 E-2 de 350 hp; D-17R com um Wright R975 E-3 de 420 hp; D17S com um Pratt & Whitney R-985 de 450 hp e D-17W, com um motor especial R-985-SC-G de 600 hp, com *supercharger*, que bateu um recorde de velocidade de 328 km/h em julho de 1937, pilotado por Jackeline Cochran. Em 1939, estabeleceu um recorde de altitude de 30.052,43 pés (9.106m), pilotado por ela mesma. Devido à extrema necessidade de equipar-se com o maior número possível de aviões, o USAAC também incorporou esse avião, designando-o UC-43K. De todos os “*Staggerwing*”, a subvariante produzida em maior número foi a D17S, que também originou centenas de exemplares militares. Paralelamente aos exemplos civis requisitados no início da guerra, D17A/C-43F; D17R/C-43A; D17S/C43B; D17W/UC-43K, outros foram especialmente produzidos. Primeiramente, três YC-43 foram encomendados pelo USAAC para transporte de funcionários de embaixadas. Logo após, a Marinha dos EUA encomendou sete, designados GB-1; cento e cinco C-43 e UC-43 equipados com ADF foram adquiridos pelo USAAC. Foram chamados de Beech Traveller, e na Royal Air Force, que recebeu 30, Traveller MK. 1. Posteriormente, a Marinha encomendou mais 310, designados GB-2, que não tinham diferenças em relação ao GB-1, e a RAF recebeu 75 desta subvariante mais recente. O Brasil comprou inicialmente quatorze unidades. Apenas um SD17S com flutuadores foi produzido. Atualmente, a grande maioria dos “*Staggerwing*” preservados são de D17S. São muito valiosos e têm um custo de aquisição muitas vezes mais elevado do que o de um avião moderno, novo, de quatro ou seis lugares.

versão seguinte foi a “*Série Modelo E17*”, equipada com *aileron*s nas asas superiores. Duas subvariantes eram oferecidas: E17B com um motor Jacobs L-5MB de 285 hp com ignição, por meio de magneto e bateria; e E17L, com um Jacobs L-4 de 225 hp, de ignição normal. Um SE17B foi fabricado com esquis.

A penúltima versão foi o “*Modelo F17D*”, do qual

não houve subvariantes. Possuindo *aileron*s instalados nas asas superiores, era os propulsado por um motor Jacobs L-6, tal como todos os modelos de motores dessa fábrica utilizados pelos Staggerwing, e desenvolvendo 330 hp. Sessenta e um exemplares foram produzidos e 34 passaram ao USAAC como C-43C.

Com o término da Segunda Guerra, a Beech pôde retomar a produção de aviões civis, e lançou a última versão desse avião, designada “*Modelo G17S*”, que também não teve subvariantes. Com melhorias aerodinâmicas e uma cauda aperfeiçoada, previa-se que haveria um grande número de interesses em adquirir o novo avião. Porém o seu elevado preço, o enorme número de aeronaves excedentes de guerra sendo vendidas a preços simbólicos e o advento de aviões leves mais modernos, fizeram com que apenas cinquenta exemplares fossem produzidos. Era também equipado com um motor Pratt & Whitney R-985 de 450 hp, sendo capaz de voar a 341 km/h. Com esta versão, a produção desse clássico e elegante avião foi encerrada, após terem sido produzidas 785 unidades.

Outro fato digno de nota foi a existência do projeto de um avião de caça e ataque, com a mesma configuração de asas do Staggerwing, ou seja, com decalagem negativa e biplano. Tal avião seria equipado com uma fuselagem muito semelhante à do modelo civil, dotado de um motor em linha Allison V-12 de 1.090 hp, e armado com um canhão de 37 mm, disparado através do eixo da hélice e de duas metralhadoras, uma calibre 30 e outra 50, atirando através do disco da hélice, com sincronização. Devido às suas características retrógradadas, em comparação com as dos objetos dos aviões militares da época, foi cancelado.

No Brasil, o Beechcraft “*Staggerwing*” teve relevante importância, sendo um dos principais aviões da Força Aérea Brasileira, e também do Correio Aéreo Nacional, onde desempenhou com muita eficiência a função de desbravar e interligar as longínquas localidades de nosso país. Sendo resistente, podendo operar em pistas despreparadas, dispondo de um equipamento de navegação razoavelmente moderno e de motor radial, mais adequado às condições rústicas de operação, além de poder transportar uma boa quantidade de carga e correio, logo conquistou o respeito dos que tiveram o privilégio de pilotá-lo ou de nele voar. Sua

ampla cabine oferecia mais espaço do que as de muitos aviões modernos. Os primeiros aviões da subvariante D17A a chegarem ao Brasil eram destinados à Aviação Naval, que incorporou quatro, passando três à Força Aérea Brasileira, quando da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941. A FAB teve 51 D17S, operando-os de 1942 a 1960. Nela foram designados UC-43, enquanto na Aviação Naval foram denominados D1Be. Um exemplar do “Modelo F17D” recebeu matrícula militar, mas foi

um típico “*Staggerwing*” da versão “*Série Modelo D-17*” era um avião dotado de um lugar para o piloto e quatro para os passageiros. Sendo biplano, possuía asas de decalagem negativa, tendo a superior e a inferior a mesma envergadura. A estrutura delas era composta de duas longarinas e várias nervuras de madeira, sendo o revestimento externo, entelado. Os *aileron*s eram instalados nas asas superiores, e os *flaps* eletricamente acionados, nas inferiores. A fuselagem possuía estrutura oval, de tubos de aço cromolibdeno, sendo também entelada. O estabilizador

horizontal era do tipo *cantilever*, sendo a seção fixa, bem como a da cauda, com estrutura de madeira; as seções móveis, com estrutura de aço soldado, também eram enteladas. O trem de pouso convencional, acionado eletricamente, retraía-se no sentido interno (no estilo do trem do T-6); havia uma roda em cada perna. A bequilha também era retrátil. O motor era um Pratt & Whitney R-985-AN-1 ou 3 radial,



Devido a dificuldades de se obter aviões originais, alguns aficionados optaram por construir réplicas em escala reduzida. Na foto, Rey O'Dell posa orgulhosamente junto ao seu “*staggerwing*”, construído por ele na escala de ¼, cuja réplica consumiu 18 anos para sua construção.

utilizado pelo Departamento de Aviação Civil com o prefixo PP-FAA. Sabe-se que pelo menos oito desses aviões pertenceram a proprietários civis brasileiros. Atualmente, apenas um “*Staggerwing*” encontra-se preservado no Brasil. Está em exposição no Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, tendo sido completamente recuperado. Está sendo impecavelmente conservado. Sua pintura representa um dos aviões utilizados pela FAB, na Diretoria de Rotas Aéreas e no Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos. Sua matrícula é 2778.

de 9 cilindros, de 450 hp, que acionava uma hélice Hamilton Standard, de passo controlável. Uma porta do lado esquerdo, dava acesso à cabine. Sua velocidade máxima era de 312 km/h, o teto de serviço de 6.100 m, o alcance de 800 km e a velocidade de pouso, de 96 km/h. Media 9,76m de envergadura, 7,98m de comprimento, e 3,12m de altura; a área da asa era de 27,5m<sup>2</sup>, pesando vazio 1.400 kg e carregado 1.928 kg. Em 1946, um “*Modelo G17S*” novo, custava US\$ 29.000,00.

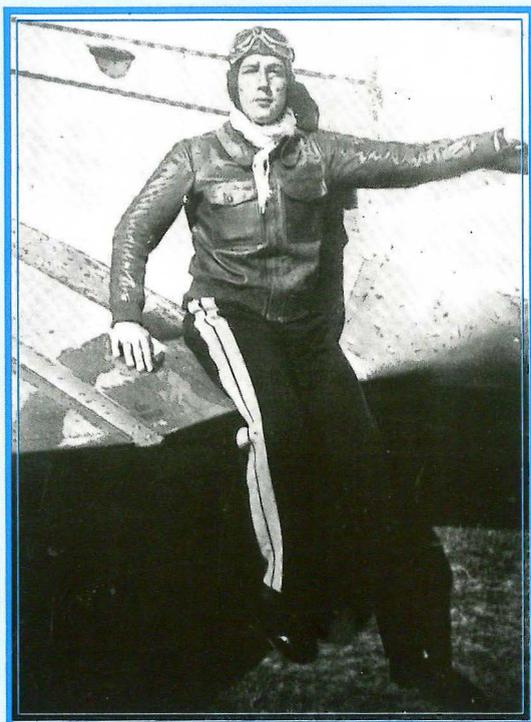
\* O autor é Historiador e Piloto Civil

# figtos & gente

## EMOÇÃO E GRATIDÃO

*Um Sonho e  
uma Realidade*

*\* Rodolpho Becker Reifschneider*



Ao iniciarmos nossa instrução de vôo, sonhamos com o dia do vôo solo; é quando o instrutor apresenta seu aluno ao chefe da classe, hoje comandante de esquadrilha, para o vôo de cheque.

Para mim, esse dia chegou em 28 de agosto de 1941, no Campo dos Afonsos, sede da Escola de Aeronáutica. Meu instrutor, o saudoso então 2º Ten. Zamir de Barros Pinto, após um vôo de instrução, deixou a nacele dianteira do Focke Wulf FW-HHJ, Stieglitz, matrícula 12 e se dirigiu à barraca (existia, de fato, uma barraca, colocada no centro do campo, onde ficavam os chefes de classe, instrutores e cadetes para o revezamento nos aviões) à procura do chefe da nossa classe. Passando pelo então 1º Ten. Ortegá, chefe de outra classe, comentou que estava me apresentando para o vôo de cheque. Com sua peculiar ironia, o Ortegá disse-lhe que, se eu estava apto a voar solo, que o fizesse. Zamir retornou ao avião, cruzou o cinto da nacele da frente e ordenou-me: - Decole, voe lá fora 20 minutos e venha fazer 2 *tours* de pista; estarei olhando lá da barraca.

A realidade vivida naquela meia hora de vôo foi bem maior do que imaginava em meus sonhos, já que me permitiu realizar, ao longo de minha carreira profissional, cerca de 14.000 horas, voadas todas em aeronaves da nossa FAB.

Mas a idade trouxe-me outro sonho: o de repetir o vôo solo, 40 anos depois. A realização desse sonho dependia de muitos fatores - estar vivo, ainda na ativa, haver avião adequado para tal no local onde estivesse servindo e estar apto fisicamente, bem como habilitado no tipo de aeronave.

Foi o destino que todos os fatores contribuísem favoravelmente e, assim, na manhã de 28 de agosto de 1981, quando exercia em Brasília o cargo de Comandante de Comando-Geral do Ar, dirigi-me ao Comandante do 6º ETA, Ten.-Cel. Geraldo Cúrcio Filho, para que fosse por ele designado um tenente de seu Esquadrão, que deveria acompanhar-me até Luiziana, no Regente U-42, matrícula 2995. Eu já voava esse tipo de avião quando Comandante da Base Aérea de São Paulo, na década de 60.

Apresentou-se a mim o 1º Ten. Nilton Ribeiro, hoje Ten.-Cel. R/R. Encaminhei-me para o Regente, sentei-me no posto de pilotagem e disse-lhe: - Se eu cometer algum esquecimento na seqüência de partida do motor, avise-me. Nós iremos até Luiziana.

Após pousar, taxiei o avião até a frente de um hangar velho e disse-lhe: - Tenente, salte e me aguarde; volto já. Não sei o que se passou pela cabeça do jovem tenente; era um Ten.-Brig.-do-Ar, Cmt. do COMGAR, dando-lhe uma ordem. Cumpriu-a.

Durante algum tempo, sobre Luiziana, 40 anos após, repetia instantes de felicidade máxima na carreira profissional, quando todos os sonhos de carreira profissional, quando todos os sonhos se haviam tornado realidade.

Muito obrigado Força Aérea Brasileira!

*\* O autor*

## CONSELHO DELIBERATIVO

Tomaram posse, dia 15 de janeiro próximo passado, os novos membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal do **Clube de Aeronáutica** para o biênio 1997/1998. Na ocasião, após empossados os membros eleitos, efetivos e suplentes, foi procedida à eleição para a presidência dos referidos Conselhos, tendo sido eleitos:

Conselho Deliberativo - Ten.-Brig.-do-Ar R/R Murillo Santos

Conselho Fiscal - Brig. Int. João Evangelista Fontes.



Na foto, o Brigadeiro Russo, que deixa a Presidência do Conselho Deliberativo, cumprimenta o Brigadeiro Murillo, novo Presidente eleito (ao centro), sob as vistas do Brigadeiro Carvalho Netto, atual Presidente do Clube de Aeronáutica

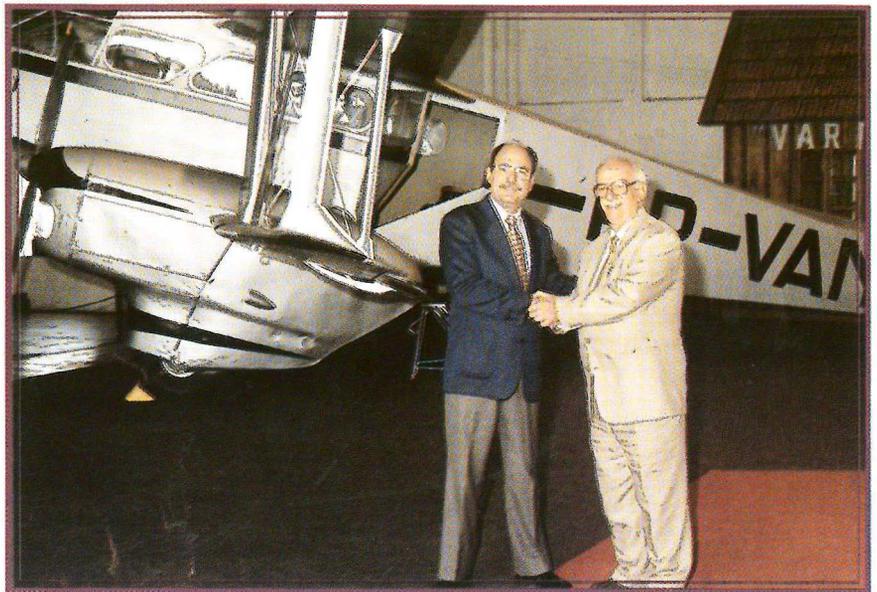
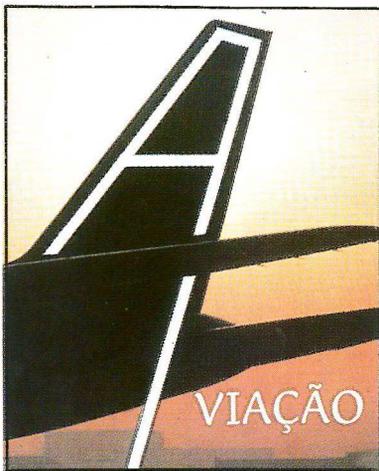
## RECONHECIMENTO AO ATLETA E AMIGO

A Academia de Tênis de Brasília, capitaneada pelo seu empresário, Dr. Farani, com o apoio da VASP, TRANSBRASIL e amigos do Maj.-Brig.-do-Ar Lúcio Starling de Carvalho, subitamente desaparecido em setembro do ano passado, promoveram dia 15 de dezembro de 1996 uma significativa homenagem ao amigo e desportista. Com a presença do Ministro e oficiais-generais do Alto Comando da Aeronáutica, dos Presidentes da VASP e da TRANSBRASIL, de autoridades locais, de amigos e familiares, foi inaugurada pela viúva, Sra. Heloisa Starling, a **QUADRA 3** daquela Academia, que recebeu o nome do homenageado.

Na ocasião, usou da palavra o Ten.-Brig.-do-Ar José Elislande Baio de Barros que, em nome da família, da FAB e de todos os presentes, proferiu palavras emocionadas de agradecimento.



Na foto, o Ministro Lobo e a Sra. Heloisa Starling no momento em que a placa alusiva ao evento era descerrada na presença de amigos e convidados



O Cmte. Geraldo Souza Pinto, piloto-chefe da VARIG, que representou o presidente da Empresa, e o Ten.-Cel. Av. Ref. Antônio Claret Jordão, Diretor do Museu, no ato de entrega do Dragon Rapid

Está em exposição, no Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, o *Dragon Rapid de Havilland*, o avião da VARIG que realizou a primeira linha internacional da empresa, ligando, em 1942, a cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, a Montevidéu, no Uruguai.

O *Dragon Rapid de Havilland* está exposto no espaço dedicado à VARIG, ao lado do Electra II, mostrando diferentes períodos da história da empresa e da Aviação Comercial.

A solenidade de entrega contou com a presença dos ex-Ministros da Aeronáutica, Ten.-Brig. Octávio Júlio Moreira Lima e Socrátes da Costa Monteiro, e de autoridades civis e militares.

## CONHEÇA UM POUCO DO ANTONOV 124, A MAIOR AERONAVE DO MUNDO NO TRANSPORTE DE CARGA



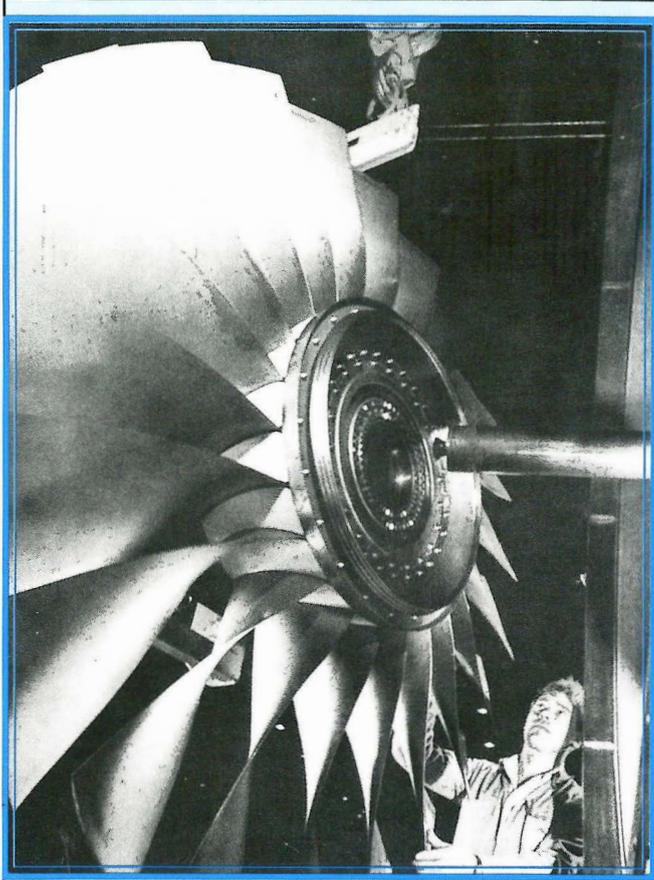
Com aproximadamente 36 pousos, no ano de 1995, no Aeroporto de Campinas, o Antonov (AN124), avião de fabricação russa, é também um dos responsáveis pelo crescimento de Viracopos no movimento de cargas.

Seu peso máximo de decolagem é de 392 toneladas incluindo *carenagem, combustível, tripulação*, além de sua *carga máxima*, que é de 120 t.

Isto significa que com um equipamento *double deck* ele pode transportar até 50 carros, dependendo do tamanho. Sua velocidade de cruzeiro atinge 800 km/h e pode ser abastecido com 214.000 kg de combustível (QAV 1), que torna possível atingir distâncias de 3.900 km com carga máxima ou até 15.000 km sem carga.

Para comandar esse gigante, nada menos que 22 tripulantes.

Da mesma “família” encontramos, também, duas versões para Antonov, em tamanhos menores, o “AN12” e o “AN32”.



## *Os B52H e os confiáveis RB211*

O "Boeing Defense and Space Group" anunciou, recentemente, a escolha da turbina *Allinson/RR RB-211* para ser empregada no programa de modernização das famosas aeronaves de bombardeio *B52H*.

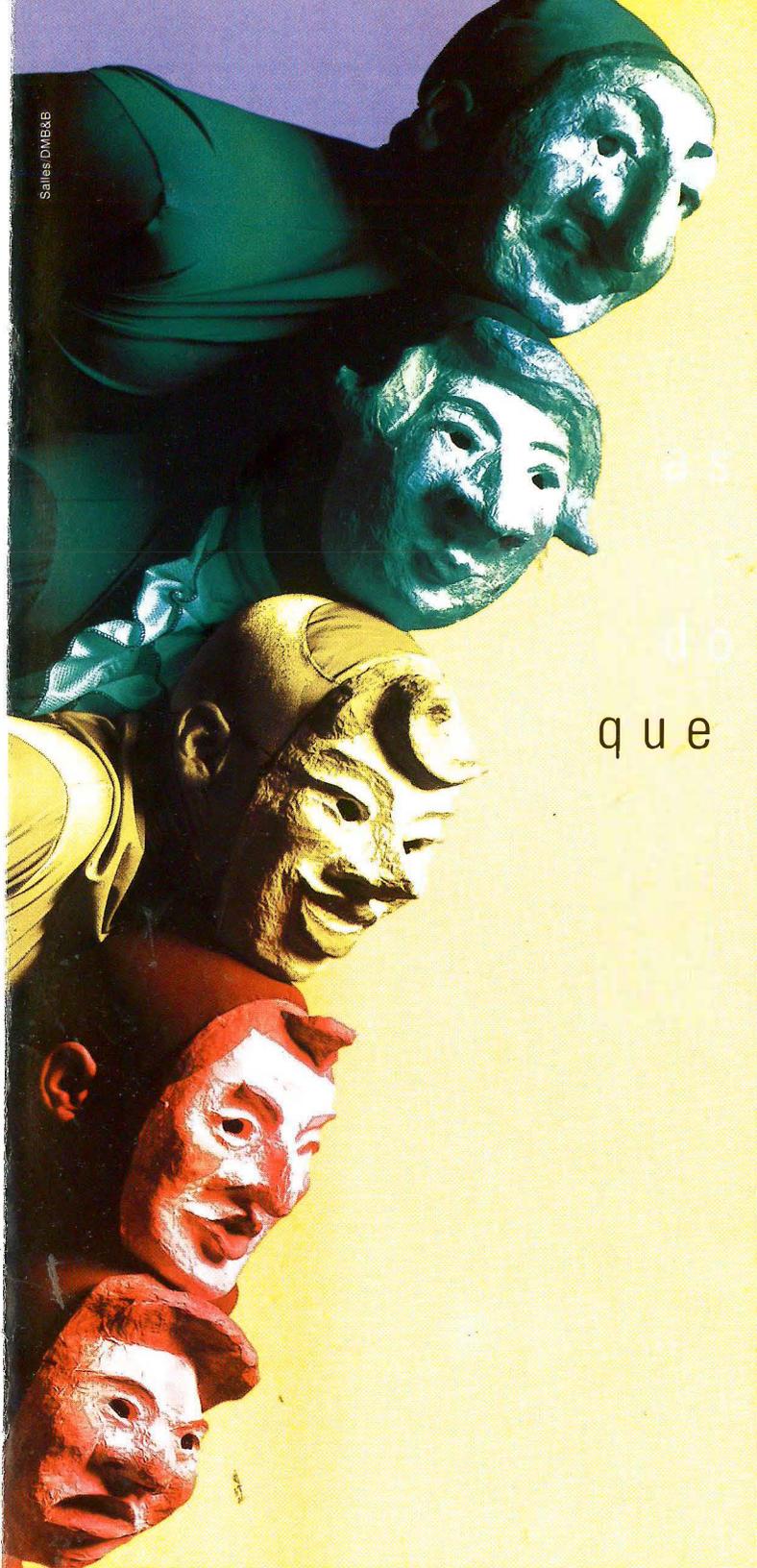
A turbina *Allinson/Rolls-Royce* de 43.100 lb de empuxo, selecionada pela *Boeing* para este programa, é operada, com sucesso, pelos consagrados *B757* espalhados por todo o mundo.

## *A EMBRASA torna-se distribuidora da AYRES no Brasil*

A *EMBRASA*, Empresa Distribuidora de Aviãos Brasileiros Ltda., com sede no Campo de Marte, em São Paulo, acaba de ser nomeada distribuidora para o Brasil da "Ayes Corporation", tradicional fabricante norte-americano de aviões agrícolas.

Com ampla experiência no setor, onde atua há 20 anos, a *EMBRASA* irá comercializar e dar assistência técnica no país à família dos turboélices agrícolas de grande porte *Turbo Trush*, principal produto da *Ayres*.





Para patrocinar  
as artes,  
nada melhor  
do que alguém  
que já faz  
parte da  
nossa cultura

Dá para imaginar uma vida sem o prazer de se poder ir ao teatro, ouvir uma boa música ou ler um bom livro? Existe uma marca que acha que não dá. Por isso, patrocina o teatro jovem, formando novos talentos e novas platéias. Patrocina a música brasileira, editando discos e criando espaços para nossos compositores e músicos. Registra as várias

manifestações da nossa cultura, através de livros de arte e temáticos, além de patrocinar exposições e eventos culturais. Que marca é essa? Se você pensou Coca-Cola, uma marca que já é um dos símbolos da cultura do nosso século, você fez a escolha certa.



**AIRJ**

**20**

*anos*

**I  
N  
F  
R  
A  
E  
R  
O**

CUIDANDO DO SEU  
CONFORTO...

