



ASAS NEGRAS

Nº 5
Tiragem 1.000
2º Semestre/83

ÓRGÃO INFORMATIVO DA SOCIEDADE ACADÊMICA DA E.P.C.Ar.

UMA REALIZAÇÃO DA EQUIPE "ALBATROZ"

Editorial

...Cremos que conseguimos atingir um objetivo proposto, completando agora a quinta ponta, a mais alta, da estrela do Asas Negras.

Realmente, este semestre foi mais corrido, mais cheio de tarefas que o anterior. Foi "Churrasco dos 100 Dias", "CEMAL", "Desfile de 7 de Setembro", provas, testes, "N.A.E.", "Semana da Asa", mais provas, preparativos para o "Baile do Adeus da Turma Alberto Bertelli", provas finais... (já chamaram este de "jornalzinho do Adeus").

Nestes dez meses em que estivemos em trabalho na Sociedade Acadêmica, aprendemos muito, muito mesmo. E muito mais nos ensinou esta Escola, nestes três anos convivendo num esquadrão de mais (e menos) de duzentos jovens estudantes, subordinado aos mais antigos, veterano aos mais modernos.

Nestes dez meses, aprendemos o que é trabalhar, fomos aprendizes de responsável... Apesar de "ser

responsável" ser uma situação vista por muitos como "maçante", é fato inverossímil que aprende-se a "curtir" o trabalho realizado. Encontramos nele mais uma razão desta passagem pela vida; ele nos realiza, permitindo-nos muito sonhar, sorrindo feito criança diante de um mistério desvendado (tantos mistérios a vida nos descortina, tudo a seu tempo).

Nestes três anos, tivemos a oportunidade de participar desta maravilhosa experiência, passar estes anos aqui é puramente edificante, a formação do caráter e da personalidade, do físico e a boa saúde, o contato social aqui existente talvez seja singular no país (quase único?).

Aqui, as pessoas, nós, alunos, aprendemos a nos interessar mais pelas leituras diárias, devido à distância do mundo lá fora, pois nem sempre temos as notícias da T.V. e jamais nos esqueceremos dos jornais "O Globo" e "Folha de São Paulo", revistas "Veja" (que desapareciam de vez

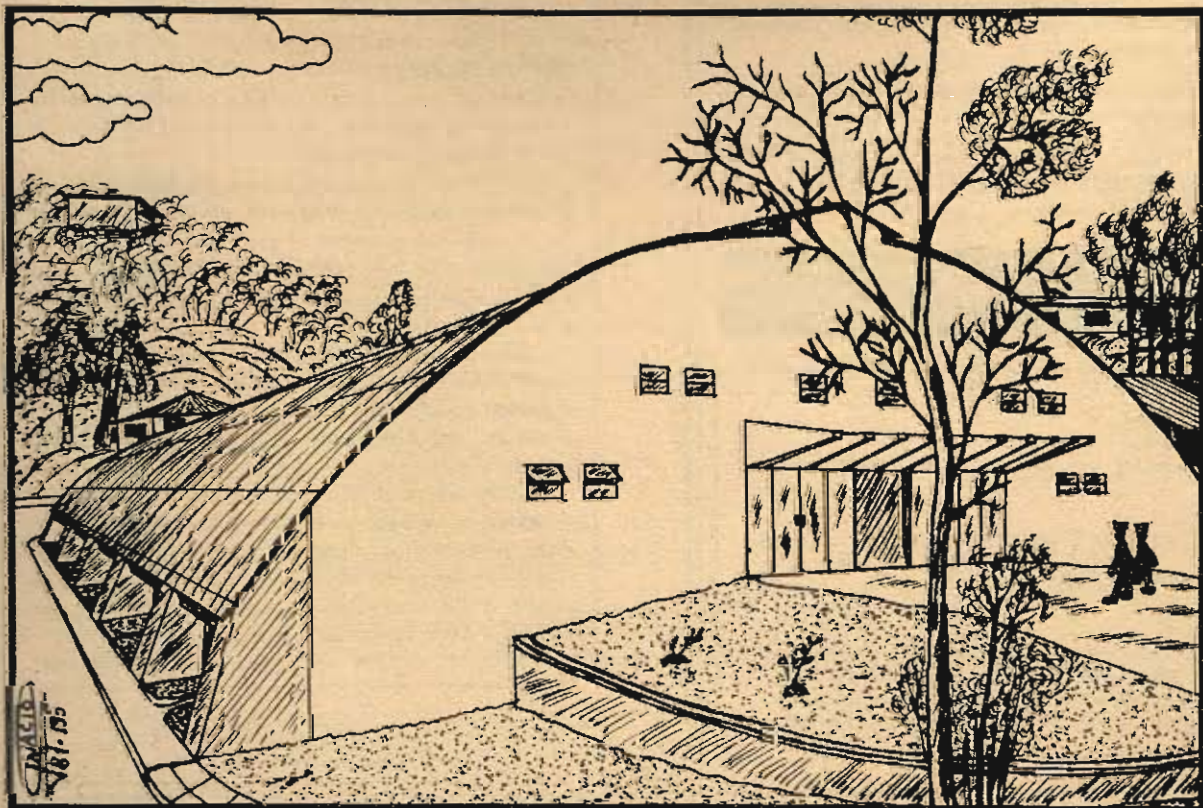
em quando, tantos alunos querendo ler ao mesmo tempo), a revista "Aeronáutica", "Aviação em Revista"... muito circulam as correspondências internacionais, jovens de outros recantos do mundo trocam mensagens e fotografias conosco, firmamos amizades.

Baile do Adeus... lembra aquele fiel companheiro, que se sentava à nossa mesa para termos, juntos, nossas refeições; aquele confiante com quem trocávamos novos ânimos nas horas más... amizade que, abalada em minúsculos instantes de crises banais, sempre nos faziam crescer. E, alguns destes companheiros, irmãos nesta FAMÍLIA, partem...

Este Adeus é reservado, então, àqueles momentos maravilhosos que, irreverentes, ficam para trás, saudosos, numa imorredoura sede do passado, que nos ferirá no futuro (... já não fere, a saudade?...)

Feliz Natal e Próspero 84!

Al. Orlando
Diretor de Imprensa.



Calendário

NOVEMBRO

- 01- Dia de Todos os Santos
- 02- Dia de Finados
- 04- Aniversário da VASP
- 05- Aniver. da Base Aérea de Salvador
- 05- Dia Nacional da Cultura: Nasce Rui Barbosa (1849).
- 07- Promoções de 2º e 3º
- 08- 1º/7º G. Av.
- 10- Rodeio dos Centauros
- 10- Aniv. de 1º/10º G. Av. e do 3º/10º G. Av.
- 12- Nasce Joaquim José da Silva Xavier, o "Tiradentes", 1746.
- 15- Proclamação da República - 1889
- 15- Dia da Bandeira
- 20- Aniv. do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (PARASAR)
- 20- Aniv. do 1º/6º G. Av.
- 22- Dia da Música
- 23- Promoção de Oficial General e Coronel.
- 26- Dia Nacional de Ação de Graças (última 5ª feira do mês)
- 27- Dia do Soldado Desconhecido

DEZEMBRO

- 01- Coquetel da Turma 81 (Turma Alberto Bertelli), EPCAr
- 02- Formatura da Turma 81
- 03- Baile do ADEUS da Turma 81
- 04- Aniv. da Base Aérea de Brasília, do V e do VI COMAR
- 06- Aniv. do 2º/10º G. Av.
- 07- Aniv. do Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica.
- 08- Dia da Família; Dia da Justiça
- 08- Aniv. do I e do II COMAR
- 10- Nossa Senhora do Loreto - Padroeira da Aviação Brasileira e Protetora dos Aviadores
- 13- Dia do Marinheiro; Dia do Cego
- 16- Dia do Reservista; Nasce Olavo Bilac, 1865
- 21- Dia do Atleta
- 24- Dia do Órfão
- 25- Natal
- 25- Promoções de 2º Ten a Ten. Cel.

Nas nações que produzem aviões, o mercado militar tem sido o mais importante, principal cliente desse produto, que representa o fator determinante do desenvolvimento tecnológico e comercial crescente na história da indústria aeronáutica em todo o mundo.

O advento do "T-27", "Brasília" e "AMX", houve a realização de acordos entre a EMBRAER e demais empresas nacionais do ramo de engenharia aeronáutica, para maior cooperação e absorção de tecnologia de empresas estrangeiras de grande porte. Assim, com a expansão do setor eletrônico, foi engajada a Aeronáutica - Indústria de Componentes Avionômicos Ltda. (subsidiária da AEROMOT), nos programas de reaparelhamento da FAB, para desenvolver protótipos e fabricar componentes eletrônicos do Tucano (caixas-pretas de controle de armamento, ar condicionado, comunicações, unidades de alarme sonoro e sensores de voltagem), aumentando o percentual de nacionalização de equipagens (hoje, mais de 64%).

Em 1980, o T-27 "Tucano", moderno monomotor turboélice de treinamento militar, desenvolvido e construído em prazo recorde (1978-80), fez seu primeiro voo, em agosto.

EMB 312 TUCANO

Atendendo ao requisito do Ministério da Aeronáutica para redução do tempo de conversão do aluno ao avião a jato, visa o reequipamento da Academia da Força Aérea, em substituição aos jatos Cessna T-37 (americanos) e, também, em certas etapas do currículo de treinamento no Centro de Aplicações Táticas e Recompimento de Equipagens CATRE - Natal, RN).

Em junho de 82, foram para avaliação no C.T.A., o que permitiu sua fabricação seriada, após todos os ensaios de voo, incluindo 300 parafusos, exigidos pelos órgãos homologadores. A encomenda da FAB é de 118 aviões, mais opção de 50 adicionais, para até 1986.

Sua cabine, com ar condicionado, aloja o instrutor e o cadete da AFA em "tandem" e em degraus. Projetada den-

tro de modernos estudos ergonômicos, proporciona espaço suficiente para fácil movimentação do piloto e com disposição funcional dos comandos.

Com assentos ejetáveis Martin Baker MK-8L, sua missão é ser um avião de teste para o "check-list" de manual de voo para formar os cadetes a partir de 1985. Em missões de apoio tático, poderá levar 1.000 Kg de armamento.

Sua turbina Pratt & Whitney PT 6A-25C, de 750 SHP, lhe dará uma velocidade máxima de cerca de 460 km/h, com uma vantajosa razão de subida de 10,8 m/s.

Seu alcance é de mais de 2.100 km, sendo apto a operar em pistas não pavimentadas.

Várias Forças Aéreas de países africanos e sul-americanos se interessaram neste projeto da EMBRAER.

ESQUADRILHA DE DEMONSTRAÇÕES DA F.A.B.

Renasce a Esquadrilha da Fumaça, reativada este ano, com aviões T-25 "Universal", quando das festividades do 52º aniversário do C.A.N.

A antiga "Esquadrilha" nasce dos treinos diários de acrobacias em conjunto que os oficiais instrutores da antiga Escola de Aeronáutica (Campo dos Afonsos, Rio) realizavam para incutir nos cadetes a confiança em seus mestres e nos aviões.

Em maio de 52, em cerimônia cívico-militar, exibiram-se a baixa altura, com invejável precisão e beleza sem par. Em 54, com as cores azul, vermelho e branco e dispositivos de fumaça, a primeira apresentação ao público, em Mogi-Mirim (SP).

Agora, agregada regularmente à AFA, já incorpora seis T-27 "Tucano", em lugar dos T-25, sob o comando do Ten. Cel. Geraldo Ribeiro Júnior, ex-Chefe do Pessoal da Esqda. da Fumaça.

O corpo conta com nove oficiais da Comissão de Implantação do T-27, instituída na AFA, mais dezesseis sargentos e soldados.

Ponto de Vista O Infante na Aeronáutica

Com o advento do mais pesado que o ar, no início do século, o homem com seu gênio criativo e sua índole bélica, transforma a máquina que estava destinada somente a encurtar distâncias, aumentando a compreensão entre os povos, em uma terrível arma destruidora que passou a constituir um novo poder - o poder AÉREO.

Como todo poder, que, para justificar esta denominação, precisa estar consubstanciado em alguma coisa que sustente a continuidade de sua existência, surgiram nos diversos países, forças aéreas que vieram consagrar definitivamente a nova e mortífera arma, vindo completar o quadro de destruição que o homem gera em tempo de guerra.

Como não podia deixar de ser, o Brasil preocupando-se com a defesa de sua soberania nacional, criou o Ministério da Aeronáutica em 20 de janeiro de 1941, visando exercer uma coordenação efetiva dos órgãos aeronáuticos já existentes.

Nessa época a aeronáutica militar resumia-se na ESCOLA DE AVIAÇÃO NAVAL e na ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR do Exército, cuja missão era formar a ESCOLA DE AERONÁUTICA, berço dos aviadores que viria constituir a então nascente FORÇA AÉREA BRASILEIRA, tornando-se operacional a partir de 1944, participando ativamente dos combates aéreos ocorridos no sul da Itália, por ocasião do término da 2ª GRANDE GUERRA.

Atualizado-se como Ministério, a aeronáutica brasileira, no campo militar, teve necessidade em pensar rapidamente em uma infra-estrutura que possibilitasse à nova força, uma operacionalidade atuante, integrada na via missão Constitucional.

Concomitantemente, com as realizações estruturais, nasceu o imperativo de estabelecer contingentes armados capazes de garantir a segurança e a autonomia dessa FORÇA ARMADA nascente, tornado-a merecedora do respeito cívico perante o povo, tanto quanto suas co-irmãs, mais antigas, em defesa da UNIAO.

Como toda segurança, para efetivá-la, envolve pessoal preparado, incorporando-se os primeiros efetivos, agregando inicialmente, pessoal, vindo das FORÇAS ARMADAS já existentes e posteriormente, do meio civil constituindo-se processo até hoje, formando quadros diferentes em consonância

com a sua destinação e entre eles o Quadro de Infantaria de Guarda (Q I G), caracterizado pelo seu principal componente que é o INFANTE DA AERONÁUTICA. Assim nasceu a INFANTARIA DA AERONÁUTICA com missões específicas, diferentes do infante do Exército e dos Fuzileiros da Marinha, mas conservando a mesma essência no que diz respeito a sua destinação em defesa do patrimônio nacional ou, no ataque contra o inimigo para desalojá-lo de terreno necessário a operacionalidade contínua da nossa FAB, garantindo a atuação dos nossos irmãos aviadores que, após o combate nas alturas, confiam em que o retorno às suas bases e aos seus lares estará assegurado pela infantaria onde: "OS MELHORES SÃO APENAS BONS".

Os oficiais infantes, hoje compondo o glorioso Quadro de Oficiais de Infantaria da Aeronáutica, com um número aproximado de trezentos e trinta oficiais na ativa, inicialmente vieram de outras forças e posteriormente passaram a ser formados pela EOFIG (Escola de Oficiais Especialista e de Infantaria de Guarda).

Atualmente estão sendo formados pela AFA e passo a passo, vão conquistando os espaços que lhe pertence por direito e justiça nesta gloriosa FORÇA AÉREA BRASILEIRA.

Estes oficiais, na qualidade de combatentes, comandam, em caráter de função privativa, os Baralhões de Guarda e Segurança (BGS), Subunidades de Polícia de Aeronáutica e Subunidades de Infantaria de Guarda, chefiadas os Serviços de Mobilização e de Contra Incêndio da FAB, bem como comandos integrados de Esquadrilhas de alunos nas Escolas de Formação, além de diversas outras funções administrativas em Organizações militares, funções estas, que dignificam o infante, transmitindo a seus superiores hierárquicos a certeza de que, em qualquer circunstância, a FORÇA AÉREA BRASILEIRA, para a glória de seu nome, sempre poderá contar com o sublime sacrifício da INFANTARIA DA AERONÁUTICA.

NÃO PODE SER ESQUECIDA.

A data de 24 de maio, consagrada como o "Dia da Infantaria" constitui momento de festa, de reconhecimento e de confraternização para as FORÇAS ARMADAS, em que todas as ARMAS E SERVIÇOS comemoram das justas glórias e alegrias dos componentes da "RAINHA DAS ARMAS".

Na saudade aos nossos destemidos infantes, no preito que rendemos às suas virtudes militares, na exaltação ao seu heróico PATRONO, na evocação dos feitos gloriosos de nossa INFANTARIA e na meditação imposta pelo sacrifício supremo do Brigadeiro SAMPAIO, na inesquecível BATALHA DE TUIUTI, procuramos externar o respeito, a gratidão e a confiança que, ao custo de indigentes sacrifícios, do seu sangue e de sua bravura invulgar, fizeram por merecer de todas as FORÇAS ARMADAS.

Homenagear a nossa INFANTARIA BRASILEIRA, onde está inserida, com honra, a infantaria da aeronáutica, é cultivar as nossas e suas tradições, além do dever e justiça.

É secundar a própria história militar do nosso país, dada a estreita vinculação existente entre ambas.

Ontem, hoje, amanhã e sempre, permanecerá a frase lapidar de um pensamento militar estrangeiro:

"SEGUNDO O VALOR DE SEU EXÉRCITO, FLORESCE OU PERECE UMA NAÇÃO; SEGUNDO O VALOR DE SUA INFANTARIA, VIVE OU MORRE UM EXÉRCITO".

BENEDITO FAGUNDI
1º Ten. Inf.

al. Décio (Rio de Janeiro)
Of. Orientador: Capitão Inf. Manoel Luiz Osório Ávila (Canoas)

ÂMBITO DE CIRCULAÇÃO DO ASAS NEGRAS Nº 5

Oficiais, professores, alunos e demais seções da Escola; Estabelecimentos comerciais anunciantes desta edição; Bases Aéreas; Instituições militares de ensino e pesquisas; Cendos; Universidades do Rio de Janeiro e São Paulo; parentes e amigos de alunos, no Brasil e no exterior.

Equipe Albatroz
edição nº 5 - 2º Semestre/83
do informativo "ASAS NEGRAS"

Editor de Imprensa - Al. ORLANDO (Rib. Preto)
Redatores: al. Jerônimo (Rio de Janeiro)
al. Honório (Brasília)
al. Almir (Salvador)
al. Davi (Rio de Janeiro)
Desenhista: al. Pires (Niterói)
al. Inácio (Porto Nacional - GO)
Diagramador: al. Bruno (São Paulo)
Al. Henrique (Rio de Janeiro)

A Turma 81, jovens amigos!

Vivemos num mundo em crises de valores. Fazemos parte deste mundo.

Há carência de seres capazes, com integridade de propósitos, que assumam com coragem, bondade e persistência a posição de paradigmas de seu grupo social.

Sabemos da existência de seres capazes que, por dominarem a ciência da vida e a consequente certeza de suas deficiências, não se sentem encorajados em plasmar modelos de vida.

Sabemos de seres incapazes que, por não dominarem a ciência da vida e não terem consciência de suas deficiências, se sentem encorajados a, baseados em seus fracassos, criarem modelos de "anti-vida".

Os bons propósitos convivem com os maus. Como diferenciá-los?

É necessário procurar estar satisfeito com a vida! É preciso considerá-la um presente no presente!

Um ser frustrado, que acumula elencos de recalques ao longo de sua existência, não poderá nunca existir como paradigma.

A satisfação de existir é um estado de vida que só é alcançado quando o ser cultiva diuturnamente as suas potencialidades de convivência.

Convivência, um indivíduo vivendo ao lado de outro indivíduo, projetando e absorvendo experiências diferenciadas. Não existiria a individualidade se não houvesse as diferenças. A convivência seria infinitamente monótona. O grupo social talvez nunca existisse!

Precisamos das diferenças. Sempre existirá alguém mais capaz naquilo em que somos deficientes. É desta integração que surgem os grupos sociais, somando suas capacidades e anulando suas deficiências. Assim, saíram-se vencedores. Alcançam satisfação em sua existência, sobrevivem com glória.

Urge que cultivemos nossas potencialidades, que adquiramos conhecimentos, todos quantos forem possíveis no espaço e no tempo a nós destinados. A busca da compreensão dos princípios da existência é o elemento motivante da vida. Munidos deste conhecimento e da motivação própria do simples fato de existir, só nos resta experimentar a vida, passo a passo, com objetivo e determinação, inspirados na atuação daqueles que ousaram, e, pela dedicação, venceram.

Neste particular é bom ressaltar que os maus propósitos não se bastam, precisam unir-se para sobreviverem; os bons propósitos sobrevivem sozinhos; porém, podem não resistir aos maus propósitos que se unem.

É necessária, portanto, a existência de indivíduos que identifiquem e unam os bons propósitos para que os maus sejam sobrepujados. É deste tipo de indivíduo que precisamos. É para isso que a juventude é formada. Esta é a nossa maior dívida para com aqueles que já se foram: constituir bons grupos sociais - uma Nação ativa e um mundo feliz.

É preciso que adotemos, sempre, comportamentos adequados, baseados na sabedoria da humildade, daqueles que compreendem que o maior dos desafios é perceber o mundo do mesmo modo por que os outros indivíduos o percebem, vivendo e permitindo que se viva com intensidade tudo aquilo que se lhes impõe a vida e, baseados nesta vivência, cultivar os ritos da existência, atentos, em todos os instantes, para a necessidade de que, com probidade, coragem e perseverança, contribuamos para as modificações de valores individuais ou coletivos em prol do engrandecimento de todas as pessoas e de sua existência no mundo que nos foi legado.

Jovem! Não é o castigo que força aos bons hábitos. A educação dos hábitos é atingida através do exemplo e da solicitação permanente dos educadores. A continuada exigência é a obrigação maior de todos aqueles que têm a responsabilidade de moldar hábitos individuais ou coletivos. A prova coletiva gera dignidade na solidariedade que ela provoca; o castigo individual, na quase totalidade das vezes, força os hábitos através dos receios. A boa formação depende do grau de conscientização com que os hábitos são adquiridos.

O mundo foi criado com toda a ciência que nós já descobrimos existir e com aquelas que ainda não tivemos oportunidade de descobrir. A percepção do homem culto transcende o seu ser e amolda-se à existência do outro para descobrir-lhes as razões, podendo, inclusive, fazer a rosa florescer mais bela.

Das criações, a mais bela é, sem dúvida, o ser humano. Conhecer as razões e ajudá-lo a florescer é extremamente gratificante. Toda estrutura social e os seus segmentos mais tênues existem em função do indivíduo, que deles participa como elemento que lhes dá vida.

Educadores do futuro, não percam a oportunidade de aprender, descubram as razões, vivam com intensidade, adquiram sabedoria, valorizem o ser humano e, eivados de bons propósitos, não terão receio de idealizar valores e cristalizar comportamentos. Serão paradigmas de vossos filhos e orgulho de nossos pais.

Com admiração pela sua juventude.

João Leite Caldas

NOSSO PATRONO

ALBERTO BERTELLI foi, sem dúvida, um dos maiores pilotos do Brasil, senão o melhor.

Homem como poucos, por seu caráter, pela sua personalidade, foi a última figura legendaria da Aviação Brasileira, o último representante da aviação romântica, proveniente de uma saga de homens em extinção.

De uma humildade exemplar, sempre foi motivado a enfrentar os riscos da aviação acrobática, chegando a realizar façanhas "impossíveis", cada vez mais destemido diante do solo sob suas asas.

BERTELLI, com sua simplicidade, sempre afirmou que bastaria um "G" negativo (os que já sentiram seu efeito, sabem bem o que é) para sentir alegria em voar. E se animava a passar essas alegrias ao público que, muitas vezes o aplaudia encantado.

O jovem **BERTELLI** mantinha contato com a Esquadilha da Fumaça, na qual fez grandes amigos.

Por tudo isso, e muito mais, este grande homem foi escolhido como **PATRONO DA TURMA 81**, formandos de 1983. Marechal do Ar **ALBERTO BERTELLI**.

HOMENAGEM AO AMIGO DA TURMA 81

Uma nobre figura, que nos legou ensinamentos preciosos, que jamais pensávamos encontrar antes da Academia, e que nos serviram de catalisadores à competência profissional na carreira do Ar.

Figura simpática e sincero amigo, atrás daquele sorriso paternal, após os períodos de endoutrinamento.

Seu intelecto, dono que é de uma psicologia magistral, descerrou novos horizontes à frente de nossos olhos, novas esperanças que amplificam nossos corações.

Aproveitando cada instante, todos os momentos de nosso dia-a-dia, para nos proporcionar sempre mais e mais conhecimentos, foi um mestre divino.

Inesquecíveis ficam nossas "audiências coletivas", as "novelas" de duas horas de duração, que ocuparam o horário das novelas de maior audiência na T.V.

Inesquecível o treinamento de força de vontade no corretivo da "cruz", onde nos mostrou até onde nossa tropa poderia manter um moral elevado.

- Garantimos-te, amigo e comandante José Leite Caldas, que cada palavra tua a nós dirigida valeu muito, muito. E o exemplo que nos deste não apenas nos arrasta, como está escrito, mas, principalmente, nos carrega consigo, projetando nessas mentes juvenis o brilho da verdade, esta verdade sempre segura de si.

Nos deixas, mestre Caldas, major-aviador Caldas... mas, permaneceste conosco até atingirmos este primeiro patamar... E, olhando para trás, notam-se as marcas de nossas sombras pelos degraus... tua humildade nos faz ver que, em realidade, foste nosso corrimão nesta escalada.

Aceita este reconhecimento como singela homenagem que pudemos te dedicar, do fundo do coração destes cento e noventa pupilos teus.

Com a fé em um encontro maior, no futuro, almejando a dignidade de estarmos aptos a trabalhar, um dia, a teu lado, partimos rumo ao nosso próximo patamar, sempre enxergando a imagem deste corrimão dourado, espacial.

Especial.

Pré-cadetes da Turma 81

Boletim Interno

ANIVERSARIANTES

Aniversariantes dos meses de Agosto a Dezembro

3º ANO AGOSTO	Ramos Viana Andrade Aragão Sabino Fuchter Jorge Sérgio	Silva Bastos Silvio Bordallo Eldir Gabriel Marcos Oliveira Hernandes Nicola
SETEMBRO	Carmo Portugal Zennon Ary Monteiro Rigonatto Tito Fabri Matuchewski Brandão Muzy Rodrigues	SETEMBRO Alberto Vieira Adriano Moura Medeiros Zimmermann Juliano D'Ángelo Fróio Duck Elias Zago Evandro Pimentel Tavares Edmilson Barbedo Orlando Anderson Madruga
OUTUBRO	Moura Cajui Josemar Ferreira Madureira Maeda Moreira Frigini Fontes Amilton Jardel Javoski Araújo Lunardi	OUTUBRO Costa Pacheco David Pascoal Palhano Travassos Nunes Marcelo Imayuki Moraes Goes Sena Ewerton Mendes Carvalho
NOVEMBRO	Kock Rangel Ventura Marcelo Aragão Felipe Corteletti Costa Basso Faro Ribeiro Ortiz Borges	NOVEMBRO Sanches Aldir Virgílio Vila Antenuzzi Carneiro
DEZEMBRO	Paes Anselmo Figueiredo Heronides Guilherme Atochero Presta Aquino Augusto Lamellas Mozart Rubem Bello Codinhoto Maciel Rocha Caldeira Barbosa Júlio Mibach	DEZEMBRO Da Silva Luiz Ramos Geraldo Alves Henrique Manfrin Atmos Amorim Iberê Destro Toledo Thiago Frederico Wladimir Antunes Braga Menna Beserra Ocampo Thomaz Daniel Cosendey Andrade Pereira Bueno
2º ANO	Agosto Fidelis Pozzobon Pastor Camargo Silva Pizarro Fernando	1º ANO AGOSTO Azevedo Leslier Franchitto Magliano Anísio Oswaldo Navi Sampaio



Nosso Paraninfo

Escolhido pelo atual 3º Esquadrão, entre tantos outros nomes, veio até Barbacena, dia 18 de novembro, o paraninfo da Turma 81, Major-Brigadeiro **LAURO NEY MENEZES**, Diretor do Centro Técnico Aeroespacial. Pilotando o T-27 "Tucano", de matrícula 1302, proporcionou-nos a mais emocionante visão a que tanto ansiávamos: o voo deste lindo, silencioso e potente turbo-hélice. E já chegou chocante, num admirável "looping".

Depois, em reunião no cinema da EPCAr, nosso comandante, Brigadeiro Brack, teceu a Sua Excelência cordiais palavras, manifestando a honra do Corpo de Alunos por sua visita.

O Sr. Digníssimo Diretor do C.T.A. revelou sentir-se privilegiado com o convite para que viesse a paraninfo os formandos deste ano, trazendo uma mensagem "aos alunos desta turma que me condecora com a mais garbosa medalha que - como um perene troféu - levarei por toda a vida: o paraninfoado."

Eis aqui alguns momentos de sua mensagem aos Homens. "O Pergaminho Número Três", extraída da obra "O Maior Vendedor do Mundo", de Og Mandino (constituída de Dez Pergaminhos do Saber):

"PERSISTIREI ATÉ ALCANÇAR ÊXITO."

DE HOJE EM DIANTE, NÃO CONSIDERAREI O ESFORÇO DE CADA DIA SENÃO COMO UM GOLPE DO MEU MACHADO NO PODEROSO CARVALHO. O PRIMEIRO GOLPE PODE NÃO CAUSAR TREMOR NA MADEIRA, NEM O SEGUNDO, NEM O TERCEIRO. CADA GOLPE PODE SER INSIGNIFICANTE E PARAR DE NENHUMA CONSEQUÊNCIA. CONTUDO, A CUSTO DE INFANTIS GOLPES, O CARVALHO FINALMENTE TOMBARÁ. ASSIM TAMBÉM SERÁ COM OS MEUS ESFORÇOS DE HOJE."

(...) "LABUTAREI E TOLERAREI, IGNORAREI OS OBSTÁCULOS SOB MEUS PÉS E MANTEREI MEUS OLHOS FIRMES NOS OBJETIVOS ACIMA DE MINHA CABEÇA. POIS SEI QUE ONDE UM DESERTO ÁRIDO TERMINA, A GRAMA VERDE NASCE."

PERSISTIREI ATÉ ALCANÇAR ÊXITO

(...) CADA INFORTÚNIO COM QUE ME DEPARAR TRARÁ CONSIGO A SEMENTE DA SORTE DO AMANHÃ. DEVO TER A NOITE PARA APRECIAR O DIA. DEVO FRACASSAR FREQUENTEMENTE PARA TER ÊXITO UMA VEZ.

"PERSISTIREI ATÉ ALCANÇAR ÊXITO."

(...) "NÃO PERMITIREI QUE O ÊXITO DE ONTEM ME EMBALE NA COMPLACÊNCIA DE HOJE. POIS ESSA É A GRANDE RAZÃO DO FRACASSO. ESQUECEREI OS ACONTECIMENTOS DO DIA ANTERIOR. SEJAM ELES BONS OU MAUS, E SAUDAREI O NOVO SOL COM FÉ DE QUE ESTE SERÁ O MELHOR DIA DE MINHA VIDA."

"ATÉ ONDE O FÓLEGO ME ECOMPANHAR, PERSISTIREI. POIS AGORA COMEÇO UM DOS MAIORES PRINCÍPIOS DO ÊXITO: SE PERSISTO O BASTANTE, VENCEREI."

"EU PERSISTIREI."

"EU VENCEREI."

Deixou-nos, também, sua Mensagem ao Soldado-do-Ar, da qual segue aqui alguns trechos:

(...) VAIS APRENDER A CONDUZIR HOMENS. RECEBERÁS, COMO FUTURO OFICIAL DA FORÇA AÉREA, A PESADA TAREFA DO AUTO-APRIMORAMENTO E A SAGRADA MISSÃO DE SE PREPARAR PARA FORJAR CIDADÃOS PARA A NAÇÃO. LEMBRA-TE DE QUE TEUS FUTUROS COMANDADOS TE TOMARÃO COMO MODELO.

(...) TEU COMPROMISSO É SERVIR COM O MÁXIMO DE EFICIÊNCIA, NA PAZ E NA GUERRA, PERMANECENDO INARREDAVELMENTE FIEL À TUA CONSCIÊNCIA.

"PARA QUE POSSAS LEVAR AVANTE ESSE COMPROMISSO, TEU COMANDANTE, TEUS INSTRUTORES, TEU PARANINFO E TODA A FORÇA AÉREA DE TI ESPERAM VALOR, VONTADE E CONSTÂNCIA, PARA QUE PROSPEREM E FRUTIFIQUEM O ESPÍRITO RENOVADOR E CRIADOR, O DINAMISMO E A OUSADIA SÃO A FIRMEZA E A TENACIDADE, A MODÉSTIA, O ENTUSIASMO E A CAMARADAGEM."

"AMA A TUA PROFISSÃO, ENOBECE A FORÇA AÉREA, ENGRANDECE A AERONÁUTICA, FAZE COM QUE A PÁTRIA SE ORGULHE DE TI."

"FOI UM PRIVILÉGIO TER SIDO TEU PARANINFO."

"SÉ FELIZ".

MENSAGEM

Eis que uma porta se cerra, findando um capítulo de nossa vida, e outra se abre no prólogo de uma nova história. Atingimos uma parte da escala e podemos contemplar com satisfação o trecho vencido. Trai-nos muitas recordações. Dias alegres e tristes se encontram lá atrás.

Faremos agora uma retrospectiva, lembramos de quando pela primeira vez cruzávamos o Portão da Guarda, a nossa frente um ideal a ser galgado e uma carreira a percorrer.

Hoje podemos agradecer a Deus por tornar realidade um sonho que há muito tempo pensávamos alcançar.

Estamos de partida, porém a MEEPCAR permanecerá. Aos que ficam e aqueles que virão: "Sede firmes e constantes, sempre abundantes na Obra do Senhor, sabendo que o vosso trabalho não é vão no Senhor."

(I Coríntios 15:58)

O Senhor te abençoe e te guarde; O Senhor faça resplandecer o seu rosto sobre ti, e tenha misericórdia de ti. O Senhor sobre ti levante o seu rosto, e te dê a paz. (Números 6:24)

Moc. Ev. da EPCAr

KI-PÃO DE QUEIJO

Ademir da Silva Gomes
Proprietário

Onde você pode encontrar o melhor pão de queijo da região, Quentinho, servido de meia em meia hora.

Broinha de Cangica, Lanchinho - Pães de Batata, Lanchão, Bolos e a famosa Rosca Caseira.

Rua José Bonifácio, 91 Barbacena-MG

** ACEITA-SE ENCOMENDAS **

EMPRESA HARMONIA BARRACA LTDA TURISMO

para qualquer parte do Brasil, Paraguai e Argentina em confortáveis e sofisticados ônibus com televisão.

Av. Governador Bias Fortes, 1027

Barbacena - M.G.

Fones: 331-6825 e 331-6803

ÚLTIMA INSPIRAÇÃO

Amada minha,

Sorri-me a palavra agora e lhe escrevo, pois que lhe quero e sempre será assim o meu pensamento, e será assim toda a minha vida e todo o meu sentimento.

Digo-lhe agora que as palavras que lhe cantam perdem-se diante da beleza sua, e me espantam, como são cruas.

E lhe faço a única e, em meu caminho, lhe escrevo as palavras como por encanto e veja: sorri-me de novo e tanto...

De novo fluir na força de um sentimento a imagem sua me faz, e dispenso o cálice de tristeza para verter o de sedução e conseguir, na lembrança do amor contido, retido, o seu coração, a minha paz.

A visão me entorpece, e de que sou humano me esqueço; com as palavras a sua beleza enalteço. Mas nunca mais escreverei, se para lhe ver feliz, for este o preço.

AL. REYS - 81/140 (SP)

CANTIGA DO GLADIADOR

Antes eu era herói,
Agora arruinado.
Antes era soldado,
Agora o que sou me dói.

Numa batalha batida
Uma guerra perdi,
Mas estou ainda aqui
Para as revanches da vida.

A derrota é memória
Já agora esquecida.
Terminada a partida,
Vollarei com a vitória.

Minha arena me espera,
Com o gládio do amor eu vou,
Pois filho de deuses sou
E, forte, lutarei contra a fera.

Esta fera de vida,
Que nos reserva surpresas,
Que, de colunas tesas,
Luta às cegas, perdida.

Como gladiador que sou,
Lutarei até a morte,
Não seja esta a sorte
De um homem que já amou.

AL. ORLANDO 81/030 (Rib. Preto)
(Para os companheiros desligados da Turma 81)

"A poesia foi, para mim, uma mulher cruel em cujos braços me abandonei sem remissão, sem sequer pedir perdão a todas as mulheres que, por ela, abandonei".

(Vinícius de Moraes)

Parabéns!

**PAULÉLIO
TEM FÓLEGO!**

Em tempos de crise ou não, PAULÉLIO está sempre inovando. Cada dia melhor. Observe nas suas vitrines a mais linda linha de roupas jovens, de muito bom gosto, bem atualizada.

A PAULÉLIO une tudo isso à facilidade, pois você, com apenas pequena parte do seu ordenado, pode curtir aquela roupa bem transada, pagando em suas prestações, ou à vista com desconto. Pode e deve!

ANTAGONISMO

Quero falar da alegria
Quando nem ao menos posso sorrir
Quero falar da liberdade,
Quando nem ao menos posso partir

Quero falar da paz
Quando a guerra se trava no coração
Quero falar da unidade
Quando há no mundo tanta perseguição

Por isso eu digo:
Vem amigo, me dê a mão
Pois será assim melhor
Juntos poderemos pisar neste chão
Com mais amor
Com mais dedicação
Com mais união e paz
No coração.

(SONIZE P. BRAGA - S.J.D.R.)

Eu poesia,

Tu poesias,

Ela poesia

DESPEDIDA

Finalmente encontrei algo para me apoiar, descansei o rosto sobre os joelhos olhei as casas que corriam lá fora. Havia apenas alguns séculos que deixara aquela casa, pareciam alguns minutos...

Sentia no peito a dor que já sentiram tantos mas que fosse tão forte eu não sabia; nos olhos apagar a última esperança eu via, na mente a certeza de que nunca mais o meu amor eu veria...

Em pedaços largados estava o coração e palpitava por teimosia não atendendo a vontade do corpo, teimava a me manter vivo e só o porquê eu não sabia.

Nos pedaços do espelho quebrado do meu coração o meu rosto eu sentia diferente como nunca o fora, seco, quase em choque; como uma estátua a receber seu último retoque.

Eu deixava aquela casa e deixava a minha vida. Restava apenas o caminho e de mim cobrar-se-ia apenas os passos.

Com o lembrete que não se olhasse para os lados. Que o porquê da vida somente a vida me mostraria.

AL. REYS 81/140 (SP)

"QUANTOS ADEUSES EFÊMEROS
TORNADOS O ÚLTIMO ADEUS"
(Vinícius de Moraes)



SAUDADES

No choro da lua,
No verso de rua,
No sonho passageiro
Que a brisa levou,
E me deixou vazio...
Na alegria serena
De uma fantasia,
Você passou...
Eu vou ficando por aqui,
Até que a saudade
Em meu peito pare de bater.
Até que você venha
Ou fique de uma vez.
Eu espero...
Que você durma tranquila
E que pense em mim...
Mesmo eu não estando aqui.
O pensamento voa...
E estarei sempre perto,
Mesmo que este perto seja
Longe demais...

AL. DÉCIO 81/033 (RJ)



Vem se aproximando o momento maior, em que nossos pais participarão de nossa formatura. Nós, jovens, às vezes nos esquecemos que o melhor amigo que temos é esse camarada, de cabelos já grisalhos e tez matizada pelo tempo, cuja cabecinha é repleta de aventuras vividas (aventuras tão naturalmente misteriosas como as que às vezes pensamos).

Muitos sabemos que a juventude, essa vontade louca de voar, liberdade, nos impele para caminhos sempre paralelos, que não nos permitem encontrar tempo e espaço que "puxem" aquele papo gostoso, franco e aberto com nossos pais. Mães, há sempre o interesse bastante do pai querendo saber sobre o filho, sobre um passeio, sobre um sentimento, uma necessidade. A franqueza de perguntar mais e querer contar sobre o que ele, pai, sente é suficiente para levar aqueles caminhos paralelos a se encontrarem num ponto coincidente com o instante mais feliz da vida de cada homem, pai e filho. Findam-se os males, quando estendem-se as mãos e se abraçam.

"Meu céu é todo um rojão de lágrimas"
"meus olhos saudosos dos ontens"
"Um gosto de lágrimas na boca..."
"A noite é toda um véu-de-noiva ao luar"
"Por ela... jaz perdida a independência do meu reino de homem".
(Mário Andrade)

**Paulélio
Confecções**

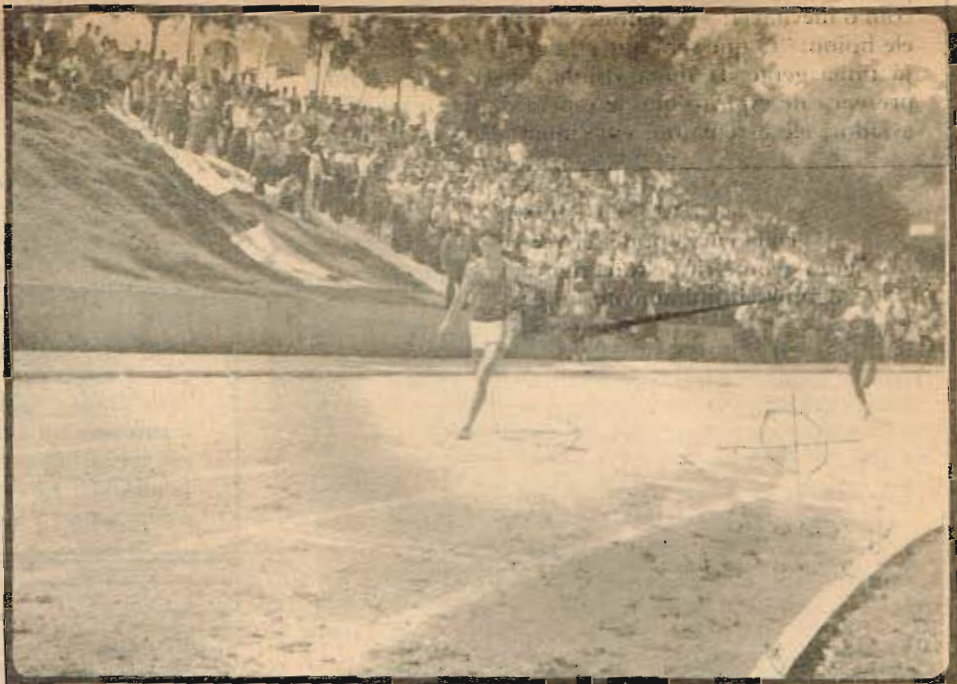
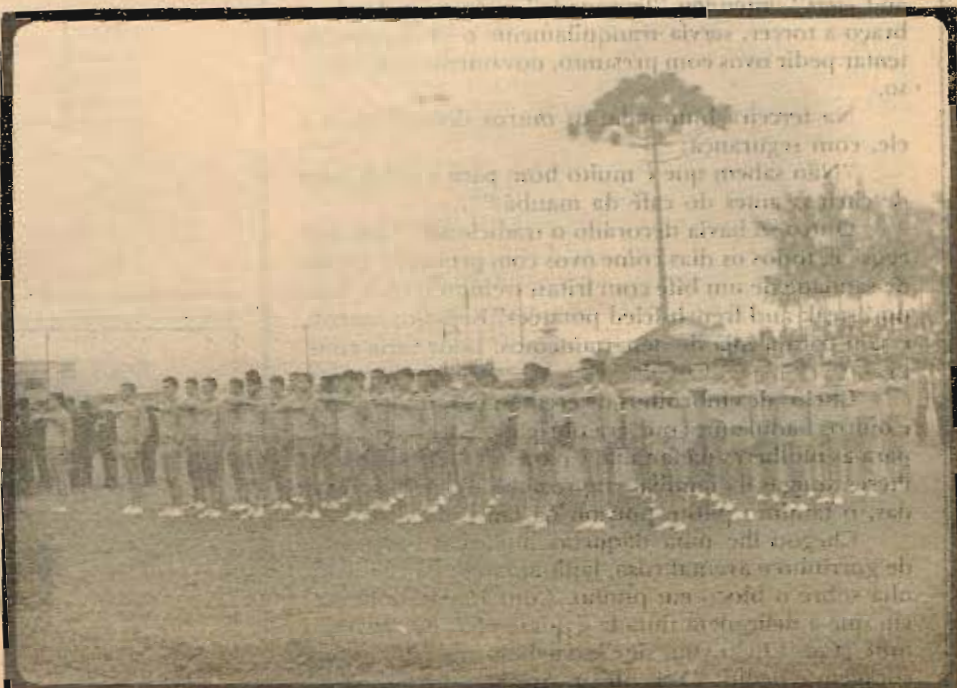
Paulo Bergamaschine

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DOS JEANS, LEVIS, INEGA,
BRUNA E CAMISETAS MALIBU E FATTO



PRAÇA DOS ANDRADAS, 99
FONE 331-6448

CEP 36.200 BARBACENA
MINAS GERAIS

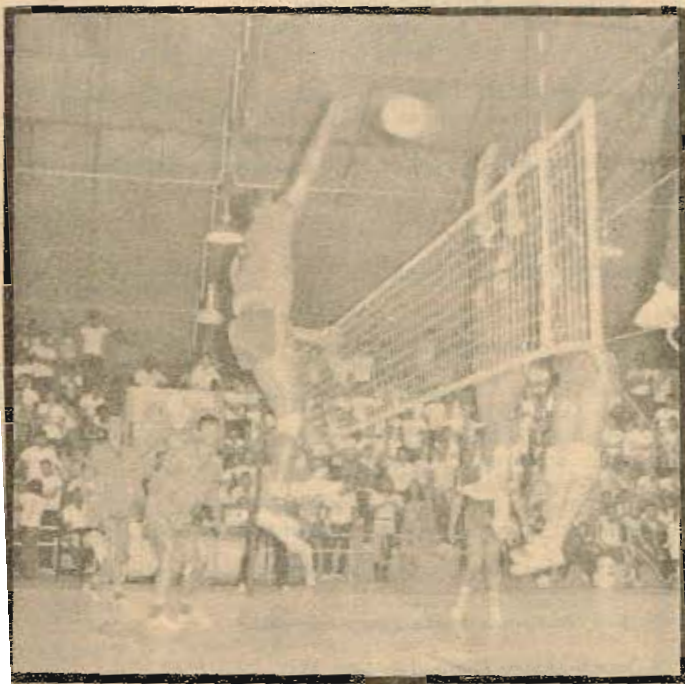


II Semestre

Churrasco dos 100 Dias, Desfile de 7 de Setembro e N.A.E.

Grandes festividades das quais nos despedimos agora, cientes da força tremenda que a saudade desses maravilhosos momentos virão logo, logo, nos arrebatam, mantendo eternamente acesa a chama de nossa união, com toda a energia que nos alimentou nesta fase "epicariana" de nossas vidas.

Três momentos distintos, um mais social, outro marcial, outro competitivo. Mas um fator primordial ligava-os mutuamente: a coesão dos pré-cadetes... até mesmo na hora fatal da derrota consumada, nos jogos entre as Três Forças, tendo à nossa frente, verdadeiro líder que foi o comandante Caldas.



HUMOR

CRÔNICA PITORESCA DO
BRASIL NA GUERRA DO
ATLÂNTICO SUL

(Extraído de texto da Revista Aeronáutica, nº 141-83)

No início da translação de aviões de treinamento e táticos, dos EEUU para o Brasil (plano Lend-Lease, quase um presente dos americanos), os próprios americanos traziam os Fairchilds e Vultees, mas, mal deixavam a área em que a infra-estrutura de apoio era farta, muitos eram perdidos no caminho. Logo iam os brasileiros buscá-los, em missões disputada numa escalação de rodízio, em grupos bastante heterogêneos, comandados pelo mais antigo.

Os percalços dos menos influentes no idioma inglês eram mais ou menos assim:

Havia um que torcia bem a boca e anasalava tanto o sotaque, que o garçom a quem ele pedira "ham and eggs" entendeu "lemonade" e ele, não dando o braço a torcer, sorvia tranquilamente o suco, antes de tentar pedir ovos com presunto, novamente sem sucesso.

Na terceira limonada, os outros desconfiaram e ele, com segurança:

"Não sabem que é muito bom para a saúde suco de cítricos antes do café da manhã?"...

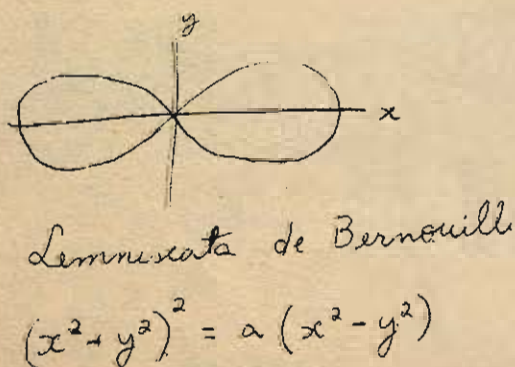
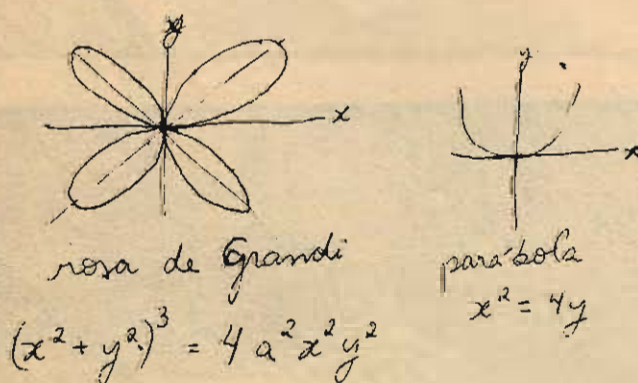
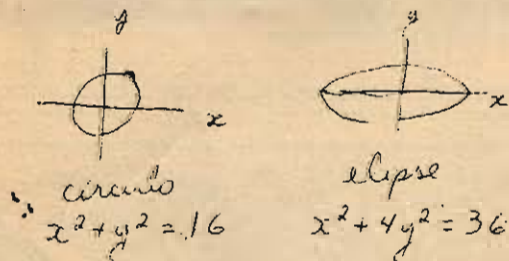
Outro só havia decorado o tradicional "ham and eggs" e, todos os dias come ovos com presunto. Doido de saudade de um bife com fritas, treinou o complicado "steak and french fried potatoes". Repetiu, repetiu, e saiu para a loja de departamentos, onde faria compras.

Cheio de embrulhos de cremes, batons, grampos e outros badulaques que era obrigado a trazer de volta para as mulheres da família, e para as famílias das mulheres amigas da família, empregadas e outras agregadas, o faminto piloto pousou na lanchonete dali.

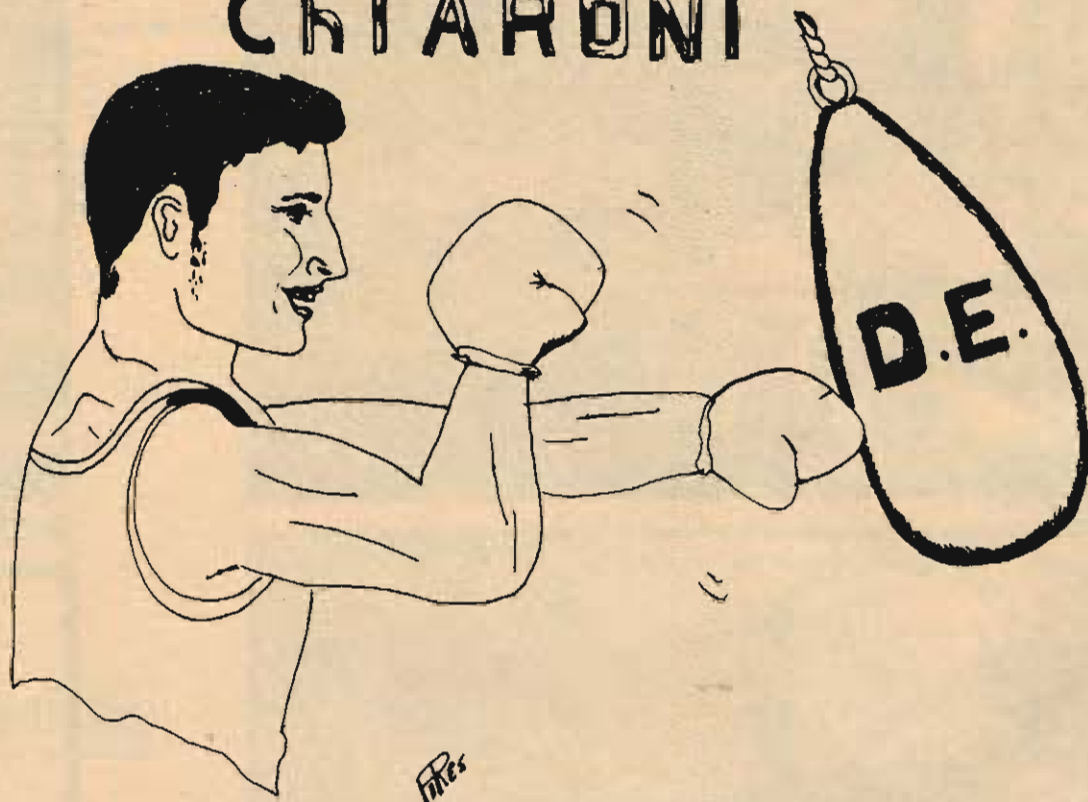
Chegou-lhe uma daquelas lindinhas garçonetes de gorrinho e avental rosa, lápis amarelo de borrachinha sobre o bloco em punho. Com aquele ar neutro em que a delicadeza fingida é quase ofensiva, perguntou: "Can I help you, sir?". O aviador da FAB tomou coragem e pediu: "Yes, please, Steak and french fried potatoes!". Ainda relaxava do esforço, quando ela veio com o inevitável: "Well done, medium or rare?". Ai, ele boiou. "O que será que esta gringa está dizendo?" Já tinha gente da mesa vizinha observando. Com a presença de espírito que se espera de um bom oficial aviador, ele arrematou, em cima: "Ham and eggs!"

CURVAS CURIOSAS

Toda curva pode ser convertida em figura geométrica e toda figura, em equação (algumas infinitamente longas).



SYLVESTER CHIARONI



Ao Amor Pouco Importa A Guerra

...Durante a II Guerra Mundial, quase 50 mil combatentes americanos casaram-se em território estrangeiro. Fato comum nos portos de São Francisco e Nova York era a chegada de mulheres consortes de soldados e marinheiros, vindas da Inglaterra, França, Itália, Austrália ou Islândia, onde estacionavam por anos as forças americanas.

Os soldados conseguiam licença de seus superiores para contrair matrimônio, que só era concedida se os pretendentes já se conhecessem por seis meses, e o noivo tivesse bons antecedentes e condições econômicas. Se iria ser transferido para outro ponto na área de guerra, o moço solicitava permissão de viagem de navio para a esposa, que iria residir com seus sogros, aguardando a volta do marido. Mas a espera para se conseguir a passagem era a maior preocupação das recém-casadas, pois nos navios-transporte era limitada, e os navios mercantes eram insuficientes para transportar um número de candidatas que tendia sempre a aumentar.

A maioria viajava sozinha, poucas tinham a sorte de o marido receber ordem de regressar aos Estados Unidos.

A Cruz Vermelha Americana atendia às passageiras que tinham que fazer longas viagens ao interior, providenciando passagens e hospedagem, roupas e brinquedos para as crianças, e até alimentação.

...Peripécias de viagem que elas jamais esqueceriam...

A MULHER AMERICANA NA II GRANDE GUERRA

Secretárias, professoras, telefonistas, garçonetes, simples estudantes universitárias, todas se alistavam nos serviços militares das fileiras do Exército, Armada e Fuzileiros Navais, em mais de 300 postos e estações militares nos E.E.U.U., Inglaterra e África do Norte, onde muitas eram motoristas de caminhões, mecânicas, fotógrafas, soldadoras, meteorologistas.

Na aviação, preenchiam 25 funções técnicas especiais, nos hangares e aeródromos, em trabalhos complexos e urgentes das oficinas; registravam o tráfego aéreo nas bases aéreas da Marinha.

Com vencimentos e postos equivalentes aos militares, só foram desligadas seis meses após finda a guerra, pois cada mulher voluntária substituiu um soldado pronto para o combate nas frentes de batalha.

(Extraído da Revista mensal "EM GUARDA", ano II nº 7, Business-Publishers International Corporation - 1945, para o Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos em Washington - DC) Colaboração do Mestre Márcio (gof)

AGOSTO

- 01- Dia do Selo
- 02- Dia do Carteiro
- 04- Promoção 2S e 3S
- 07- Dia dos Pais
- 11- Dia do Estudante
- 15- Bródio dos Jaguares (1º G.D.A.)
- 17- Aniversário do 1º/15 Gav.
- 19- Aniv. da EMBRAER SA
- 20- Aniv. da Esc. Superior de Guerra(ESG)
- 22- Dia do Folclore
- 23- Dia da Intendência da Aeronáutica
- 25- Dia do Soldado - Nasce Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, 1803
- 26- Churrasco dos Cem Dias do Ideal da Turma Alberto Bertelli (EPCAR)
- 27- Aniv. do H.C.A.
- 29- Nasce Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, 1730
- 31- Promoção de 2º Ten. e Ten. Cel.

SETEMBRO

- 01- Aniv. da EAOAR
- 05- Dia da Juventude; Dia da Amazônia
- 07- Dia da Pátria
- 09- Aniv. do 2º/8º Gav. e 3º/8º Gav.
- 10- Dia da Imprensa
- 13- Aniv. do 1º/13º Gav.
- 17- Aniv. do 1º/15º Gav.
- 19- Aniv. do HASP
- 21- Dia da Arvore
- 27- Dia do Ancião

OUTUBRO

- 01- Aniv. do 1º/2º G T
- 06- Aniv. da Direns
- 12- Dia de Nossa Senhora de Aparecida - Padroeira do Brasil.

- 12- Aniv. do Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno
- 12- Dia do Mar; Dia da Criança
- 15- Dia do Mestre
- 15- Aniv. da Base Aérea de Santa Maria
- 17- Dia da Indústria Aeronáutica Brasileira
- 17- Aniv. do Inst. de Atividades Espaciais e do Depto. de Pesquisas e Desenvolvimento
- 18- Aniv. do Estado Maior da Aeronáutica e do Museu Aeroespacial
- 19- Santos Dumont contorna a Torre Eiffel, 1901
- 22- Aniv. do CINDACTA e da Base Aérea de Santos
- 23- Dia do Aviador e Ordem do Mérito Aeronáutico (Entrega de condecorações OMA)
- 23- Promoções a 1S
- 24- Aniv. da Base Aérea de Santa Cruz
- 25- Aniv. do III COMAR
- 28- Dia do Funcionário Público

JANEIRO

- 01- Dia da Confraternização Universal
- 01- Aniv. do CTA e do CATRE
- 16- Aniv. do Inst. Tecnológico de Aeronáutica
- 18- Aniv. do 2º/2º GT
- 20- Aniv. do Ministério da Aeronáutica
- 20- Aniv. do Hospital de Força Aérea do Galeão
- 25- Fundação de São Paulo
- 28- Abertura dos Portos do Brasil às Nações Amigas, 1808
- 29- Aniv. do Centro de Instrução e Graduados da Aeronáutica.

FEVEREIRO

- 06- Apresentação da Turma 81 na AFA
- 13- Aniv. do Centro de Medicina Aeroespacial
- 21- Tomada de Monte Castelo
- 28- Introdução do Carnaval de Rua, 1854 (Carnaval será a 6 de Março)

DIA DO AVIADOR

...Sobre a prioridade do primeiro voo do "mais pesado que o ar", por meio de propulsão e deslocamento do próprio avião...

O pioneiro Otto Lilienthal realizara, desde 1894, centenas de vãos com seus planadores, lançando-se de uma colina, na Alemanha, mas morreu num acidente com um destes em 1896.

Os irmãos Orville e Wilbur Wright, continuavam sua obra, com um aparelho mais evoluído, de uma colina de 30 metros, numa região de ventos e dunas, em Kitty Hawk, no litoral da Carolina do Norte.

Em junho de 1903, construíram e instalaram um motor e uma hélice em seu aparelho, mas a imprensa dos EUA não deu cobertura no início e a europeia quase nada soube de suas experiências, cuja assistência era composta de alguns auxiliares e os poucos moradores da região.

Um voo, em 13 de dezembro de 1903, é o que os norte-americanos proclamam como o primeiro da história... Os Wright têm muito mérito por essa realização, mas ela não foi definitiva na solução do voo do aeroplano:

-Seu avião, chamado "Flyer", era incapaz de decolar de terreno plano e nivelado, apenas com o impulso do motor que usavam (de 15 CV, com 108 kg, numa relação de 7kg/CV, um peso excessivo, pois, na França, já havia motores com 2kg/CV); não tinha trem de aterragem, pois as rodas o tornariam ainda mais pesado.

Devido a estes fatores, seu voo teve que aproveitar vários artifícios:

-aceleravam o motor que impulsionava duas hélices; o aparelho era solto, deslizando sobre um trilho inclinado para poder decolar;

-decolaram graças a um vento que soprava na ocasião (registrado por eles mesmos, em um telegrama ao pai em Dayton, Ohio: "Sucesso quatro vãos manhã quinta-feira todos contra vento 21 milhas apenas com força motor velocidade média relação ar 31 milhas voo mais longo 57 segundos informe imprensa local. Feliz Natal".

-o Flyer foi lançado do alto da colina, em terreno de descida, com 10 milhas/h (16 km/h) resultantes da

tração do motor, mais 21 milhas/h devido ao vento. O aparelho, levado novamente para o alto da duna, foi arrastado e destruído pelo vento.

Assim, não solucionaram satisfatoriamente o problema do voo de um mais pesado que o ar, sem ajuda externa... Até maio de 1904, desenvolveram o Flyer-2, sem nenhuma revelação ao público, quando então, convidaram a imprensa de Dayton e Cincinnati. Mas, não conseguiram decolar.

Em setembro, com uma catapulta fixada no solo, atrás do aparelho, por um sistema de roldanas, cabos e um peso de 720 kg, caindo de uma torre de 4,8m de altura, faziam o Flyer-2 voar, com os motores ao máximo. Até 1907, tentaram vender seu invento, oferecido ao Exército dos EUA, França, Alemanha e Inglaterra, mas negavam-se a mostrá-lo antes de um contrato assinado...

Santos Dumont trabalhava, desde 1905 nos aeroplanos ("nome dado ao mais pesado que o ar", na época). Alcançou a glória no Campo de Bagatelle, Paris, em outubro e novembro de 1906, com vãos do "14-Bis", usando a potência do motor de 50HP, de 100kg, sem qualquer auxílio externo, na presença de uma comissão fiscalizadora do Aeroclube da França, representantes da imprensa e populares.

Com esses vãos, conquistou o prêmio previamente estabelecido pelo Aeroclube para o primeiro aeroplano a voar 100 metros com desnível máximo de dez por cento, sem auxílio externo, e, também, o prêmio "Ernest Archdeacon", para o voo de 25 metros, com ângulo de queda máximo de 25%.

Em agosto de 1908, Orville fez demonstrações do Flyer-2 na França, com o recurso da catapulta; em setembro, Wilbur realizou experiências com o mesmo, para o Exército dos EUA, ainda com a catapulta para poder decolar.

Os primeiros récores de aviação no mundo foram controlados pelo Aeroclube da França, a 12 de novembro de 1906: 220 metros em 21 segundos e 1/5,

feito de Santos Dumont, pioneiro da navegação aérea e Patrono da Força Aérea Brasileira, desde 1971, por ato do Congresso Nacional (Lei nº 5.716, de 19 de outubro).

Mas não ficaram por aí as proezas do mineiro de Cabangú: adaptou os relógios para uso no pulso (Maison Cartier); lançou a moda do "chapéu amassado", (usou-o para combater as chamas do motor do nº 9, em julho de 1903, sobrevoando o Sena); adotou conceito de hangaragem; pensou no serviço de táxi-aéreo; idealizou o Horizonte Artificial; criou o primeiro "checking"; adotou carburadores e magnetos em seus motores; construiu um pequeno motor de 0,5 HP, que, preso às costas dos alpinistas, facilitava as escaladas; construiu um modelo de asa delta...

Após doze anos de trabalho ininterrupto, Dumont deixou de voar, em 1909. Fazia questão de proclamar que suas descobertas destinavam-se à humanidade e nunca exigiu patente de invenções; nada escondia do domínio público.

Em junho de 1931, era eleito para a vaga de Graça Aranha, na Academia Brasileira de Letras, mas, adoeceu, não tomou posse e morreu em Guarujá, a 13 de julho do ano seguinte, em plena Revolução Constitucionalista. Tinha 59 anos, vividos para ver crescer e conquistar o seu lugar, aquele filho amado: o avião.

Seu corpo foi embalsamado e sepultado no Rio de Janeiro (Cem. S. João Batista), a 21 de dezembro, em jazigo que ele mesmo mandara construir, em 1923, tendo, no topo uma réplica do ícaro de Saint-Cloud, de asas abertas.

Em 1944, seu coração foi entregue ao Ministério da Aeronáutica, em uma esfera de ouro e cristal, sobre uma coluna de jacarandá, hoje na Academia da Força Aérea, em Pirassununga (SP).

O Dia do Aviador (Lei nº 218, de 4 de julho de 1936), 23 de outubro de 1906, é data em que Alberto Santos Dumont provou que podia decolar com seu aeroplano 14-Bis, sem nenhum auxílio externo, detendo a prioridade do primeiro voo perfeito nestas condições.

"VOCÊ VAI VER MUITA COISA QUE UM MORTAL COMUM JAMAIS VERIA"

[1º. TEN. AV. BACCI]

Base Aérea de Anápolis - 1º Grupo de Defesa Aérea (02 a 04 de julho de 1983)...

Para um pré-cadete, pilotar o supersônico Mirage III, mesmo apenas no simulador, é um dos sonhos máximos que já pôde realizar.

Decolar é delicioso, manter o aparelho "cabrado" é algo que requer toda a atenção do aprendiz de caçador (e como é gostoso a sensação de tensão que logo chega sobre nós - "vibrar"); escutar sua turbina, alimentá-la, mergulhar, tudo! Mesmo no computador (francês), a sensação de voo é quase real - a imaginação e a preocupação de não cometer erros fatais, pois o computador desliga tudo se "explodirmos", o tornam verdadeiro.

O instante do pouso é o mais vibrante, quando têm-se que manter o aparelho quase paralelo ao solo, através de horizonte artificial, no painel do avião (é um voo por instrumento, e o manche é bastante sensível).

O cap. av. Ferraz orientava-me, ao lado da nacele. Antes, eu assistira, deslumbrado, suas acrobacias, pelos instrumentos: indicando cada momento de dar mais ou menos motor, mostrou-me um "tousseau" e um "looping". A potência do caça esteve presente nos seus 10 mil pés atingidos em cerca de dois minutos. E chegou a Mach 1,3, apontando, também, os consequentes "Gs" durante o voo.

Mostrou-me o computador e as missões que pode simular. Era fim de semana e os Mirages, só pude vê-los de longe, no interior do hangar.

Mas, os F-5E Tiger II, do 1º/1º, Base Santa Cruz, neste pude me acomodar em sua cabine e ser apresentado aos co-

mandos do arsenal bélico que constitui esse caça de superioridade aérea e interdição...

...Sem vãos...

Interessante e proveitosa foi a troca (*) de informações com o 1º Ten. Bacci, Esquadrão Janibock, de Santa Cruz, da turma de 74 da EPCAR e que foi Diretor de Imprensa da SAEP-CAR - gestão 76.

Deixou-me mensagens que valem para os futuros cadetes da Academia e, também, com relação à aviação de caça.

"Para ser um bom cadete-aviador: calma e tranquilidade (diante do instrutor), elegância (para um voo elegante), agressividade ("Eu quero fazer!") e uma certa suavidade com os comandos... Não sentir nada, mas ser natural... "Vestir" o avião, colocar as mãos pelas asas... Esquecer o mundo, os pais, tudo! É só você, o voo, o avião, suas bombas!

"O avião é como uma mulher: você começa com aquele "Oi, tudo bem", e vai levando o papo. Depois, você chega: "Ah... não, benzinho..."; aí, ela: "Mas..."; e você diz: "hum-hum... não..."; ela insiste e então você finaliza: "Já disse que não!" (risos).

"Você começa com o avião, chamando-o de Excelência: "Sim, senhor, Excelência!". Depois, ele vai para um lado, você diz: "mas não é por aí... é por aqui...". E leva para o lado certo. Aí, você já o domina, ele quer ir para o lado, você o puxa e diz: "Não, é pelo meio... vem pra cá!"

- Nenhum dos caçadores que ali estavam, em Anápolis-GO, em missão conjunta entre os dois Grupos de caças, parecia mais envolvido, pelo contrário. - "O que envelhece é beber cachaca, fumar e dormir mal".

"Mas, a vida de caça é cheia de graça... e de desgraça."

"O caçador tem que fazer uma só vez, e bem feito, vive eternamente em guerra, com os treinamentos os mais reais possíveis, pois, numa missão de guerra ele estará atirando e sendo atacado; ou acerta ou é alvejado. Não pode falhar!"

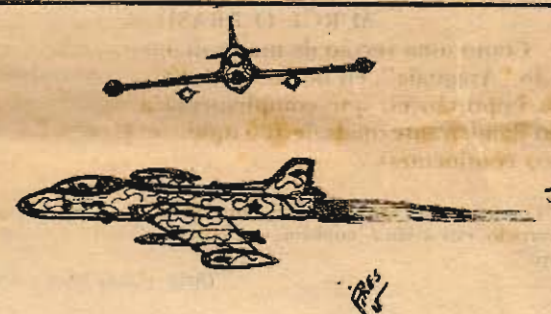
"Você vai ver muita coisa que um mortal comum jamais veria."

"Você vai se assustar muito na vida. O F-5 vai a cerca de 780 km/h em rasante, de repente: "Um urubú!" (você mal o avista e ele já passou) "uá". É assim mesmo."

- Perguntei do AMX: "Isso vai ser para você. Não sei de nada, é só com o comando superior. Eu sou apenas o "executor". (risos)

- Deixou um conselho para desde os tempos aqui na EPCAR: "Seja amigo de seus verdadeiros amigos!"

(*) Falei-lhe sobre a EPCAR atualmente.



Voar: O Eterno Sonho

Era manhã de terça-feira, estava eu na Base Aérea de Natal em meio às férias de janeiro.

Antes de tudo queria voar, pensando um dia poder subir sobre as nuvens e estar mais perto de Deus.

Como todo bom "piruador" fui direto para a pista quando aparece à minha frente uma máquina...um "XAVANTE"!

A máquina pousou e entrou no box de número 81 e fui direto ao piloto que me recebeu com grande atenção, fazendo a habitual pergunta de todo ex-aluno da EPCAR: Aluno? O que você faz aqui?

Daí em diante começou um longo papo que foi parar na sala de equipamento de voo na qual eu já estava todo equipado, com macacão de voo, anti-G, LPU (equipamento para sobrevivência no mar), capacete com máscara de ar, etc...

Fui "amarrado" ao assento ejetável. Feito o check-final, decolamos.

Parecia um sonho estar voando em um avião de combate podendo sentir a máquina em minhas mãos. Chegando a um local determinado para instrução, começou a série de acrobacias que foi iniciada com um LOOPING, seguido de um parafuso. Depois de cada acrobacia o piloto mandava que eu repetisse. Estávamos voando sobre um lugar muito bonito acima de uma lagoa próximo ao litoral, tudo casava perfeitamente para uma total integração entre o homem e a máquina. Pude sentir que o ideal poderia ser alcançado tendo a máquina nas mãos.

Depois de uma hora inteira voando demos um rasante sobre as praias de Natal, logo depois seguimos para a Base onde simulamos uma descida e decolamos novamente, aterrissando logo depois de um giro completo sobre a pista.

Tive o prazer de sentir a máquina em minhas mãos, aquele gostinho de vitória nos braços...missão cumprida.

AL. LUIZ 81/235 (RJ)

BRASÍLIA: O ORGULHO DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

Em 29 de julho, deu-se a cerimônia do "rol-out" (voo inaugural) do EMB-120, em São José dos Campos (SP), a que compareceram o Dr. Aureliano Chaves, (à época Presidente da República em exercício) e o Ministro Délio Jardim de Matos, além de autoridades civis e jornalistas internacionais. Ali, o Brigadeiro Engenheiro da Reserva Ozires Silva, Presidente e Diretor-Superintendente da EMBRAER, discursou, agradecendo ao apoio recebido das autoridades brasileiras, da imprensa, fornecedores e amigos com quem sempre pôde contar.

A EMBRAER surgiu em agosto de 1969, com o fim de fabricar em série o veloz bi-motor turbo-hélice IPD/PAR 6504, cargueiro projetado e construído no Departamento de Aeronaves do CTA, encomendado pelo M. Aer. para substituir seus velhos C-45 e C-47. O aparelho tinha características promissoras e, criada a empresa, pelo governo (a pedidos de engenheiros do CTA, com apoio do Brig. Paulo Victor), hoje tem 98% de seu capital com acionistas privados.

Alterações foram introduzidas no segundo protótipo do "Bandeirante" (outubro de 1969) e no terceiro (junho de 1980), atendendo às exigências da FAB, que passou importante encomenda. Protegido por financiamentos especiais, logo foi adotado pelas regionais brasileiras e as novas versões para executivos, carga, passageiros e militar despertaram interesse externo, até às exportações.

Conseguiu-se o aporte de nova tecnologia com dois programas iniciados em fins dos anos 70: a fabricação, por subcontrato, de lemes e partes das asas dos caças super-sônicos F5-E para a Northrop norte-americana, e o desenvolvimento do bi-motor EMB-121 Xingu, o primeiro de um projeto de aeronaves pressurizadas. Dominando as novas técnicas de usinagem de peças com máquinas programadas por computador, a colagem metal-metal e a produção de peças de fibras de vidro e carbono, puseram a empresa no melhor nível internacional (6ª maior indústria aeronáutica do mundo e primeira fora da Europa e EUA).

Desde 1974, o plano da EMBRAER previa uma "família" de aviões comerciais pressurizados, com asas, trens de pouso, lemes e seção de fuselagem idênticos, mudando apenas o comprimento da fuselagem, a envergadura e a potência do motor. A análise do mercado mundial pediu pelo modelo pequeno, Xingu, seguro e robusto, que logo voou em outubro de 1976, hoje com mais de 100 aparelhos vendidos (metade para a França, e Bélgica). Os outros seriam EMB 120 "Araguaia", de 24 lugares, e EMB-123 "Tapajós", de 12 lugares.

SURGE O BRASÍLIA

Como uma versão de maior diâmetro, e bem melhorada do "Araguaia", eis nosso EMB-120, programa de maior importância, que complementa a posição já atingida pelo Bandeirante (mais de 400 unidades comercializadas nos cinco continentes).

"Como a nossa capital, Brasília, implantada corajosamente na vastidão do cerrado, este avião é, também, um desafio, olhando, com confiança, o futuro".

(Brig. Ozires Silva - EMBRAER)

Sua primeira geração está definida: um modelo básico para 30 passageiros; uma versão para transporte de carga (3.178 Kg.) e uma para executivos (14 pessoas num moderno escritório) que poderá realizar vôos transatlânticos para empresários aos mercados africanos. O Estado-Maior da Aeronáutica especificou as configurações para emprego militar de transporte de tropas e de patrulhamento marítimo, com poder de ataque a submarinos, para reequipar a FAB e países amigos.

O próximo objetivo é sua homologação internacional quando, em 1985, se iniciará realmente sua promissora carreira, neste mercado amplo e competitivo do transporte aéreo nas pequenas e médias cidades em nível equivalente aos dos modernos jatos.

Seus projetos obedeceram com a máxima precisão cada requisito das normas FAR Part - 25(EUA) e JAR-25, acordo

com os recentes padrões de segurança da navegação aérea estabelecidos na França, EUA e Grã-Bretanha. Obedecerá aos critérios "damage tolerant", de resistência a danos causados por impacto de aves nas asas e na empenagem, à desintegração do rotor de alta energia e às falhas nas pás de hélice. Terá asa baixa para manter condições superiores de aterragem forçada; disposição de saídas que facilitam uma evacuação de emergência; os componentes de sistemas críticos estão duplicados (hidráulicos, de controles de vôo e combustível), e evitadas as colagens em juntas estruturais, requisitos de um transporte seguro e eficiente.

ECONOMIA E VERSATILIDADE

Sua configuração é o único projeto de "commuter pesado" a aliar asa baixa com cauda em T, combinando baixa área de superfície, baixo peso e arrasto mínimo e economizando querosene. São características que o indicam para vôos longos e aplicação militar.

O arranjo interno pode adaptá-lo para 24 passageiros, aumentando os 550 Kg de carga da versão básica para 900 Kg, o que lhe proporciona maior economia de combustível.

Os modernos métodos de construção aeronáutica desenvolvidos na EMBRAER permitiram ao Brasília ser o mais leve da classe dos novos bimotores para a aviação regional em todo o mundo, e mais versátil: pouso e decola de curtos espaços.

SEGURANÇA E EFICIÊNCIA

A fuselagem é constituída de material feito em Clad polido (chapa especial que dispensa pintura), Kevlar, titânio, fibra de vidro, alumínio com liga de cobre, tudo para proporcionar melhores tensões (se a superfície externa for perfurada em vôo não explodirá).

O controle de incêndios é automático, com sensores de superaquecimento, que indicam ao piloto o local exato do fogo e este aciona os sistemas extintores instalados nas turbinas, trem de pouso e pontos-chaves da fuselagem.

Tempo mínimo de vida útil do aparelho: 40 mil horas de vôo ou 17 anos com média de 2350 horas/ano, ou 60.000 pousos.

Seu sistema de controle e programação de vôo por processos digitais permite uma facilidade crescente de manejo e monitoramento. Diretores eletrônicos e computadores de bordo fazem o rastreamento da aeronave, baseados em oito pontos fixos na Terra, para comandar o seu moderno piloto automático. As informações são trazidas ao piloto não mais por instrumentos convencionais, mas por vídeos, mediante a apresentação de sinais digitalizados, em cores, ou por vozes humanas sintetizadas artificialmente, no idioma da companhia que o operar. No Brasília, esse sistema é dotado de uma barra digitadora horizontal e vertical, bem mais complexo que o piloto automático (nem Boeing 767 é tão avançado, dotado apenas de barra vertical).

CONFORTO E AUTONOMIA

Sua ampla e confortável cabine oferece música ambiente, poltronas reclináveis, equipamentos para fornecimento de alimentação a bordo e sistemas de ar condicionado e pressurização desenvolvidos pela Garret, que garantem, ao passageiro, em altitudes de até 10 mil metros, a sensação de estar nas mesmas condições de pressão ao nível do mar.

Quando os projetistas da EMBRAER decidiram por um maior afastamento das turbinas em relação à fuselagem, baixaram mais os níveis de ruído dos motores já excepcionalmente silenciosos (atendem ao reclamo dos ecologistas contra a poluição sonora das cidades).

É um avião belo, silencioso que começará a voar em 1984 e alcançará o ano 2000 em plena forma.

Com autonomia de 5 hs. de vôo sem reabastecimento ou tanques suplementares, pode transpor os 3 mil Km do Atlântico, de Recife a Dakar (o mar é o verdadeiro problema do Brasil, pois não tem a infra-estrutura como em Terra). Cada motor será alimentado independentemente por dois tanques integrais nas asas, com mais de 1.600 litros cada um, num total de 3.200 litros, mais uma reserva de 45 minutos de vôo (com 14 passageiros, número que já supera as despesas operacionais). Com seus 30 lugares ocupados, seu alcance é de mais de 1.000 Km, perfeito para linhas de transporte aéreo regional até no exterior, com alta velocidade e eficiência em altas altitudes.

DESENVOLVIMENTO E MERCADO

Este modelo "airliner" pressurizado, o mais avançado avião brasileiro, é um projeto revolucionário, desenvolvido após ampla consulta com o envolvimento de um metódico questionário aos operadores nacionais e de mais de 30 países (Inglaterra, Austrália, EUA, etc.).

Investiu-se no projeto cerca de US\$ 160 milhões, como "investimento de risco" (recursos próprios) e cada aeronave será comercializada a cerca de US\$ 4 milhões.

O seu grupo turbo-propulsor, duas turbinas canadenses Pratt & Whitney PT 7 A1, de 1500 Shaft Horse Power (1500 HP de potência no eixo) foram desenvolvidos exclusivamente para equipar o Brasília, reunindo todos os recursos tecnológicos do grupo United Technologies.

O projeto evoluirá durante sua fase de desenvolvimento, conforme sugestões a ele incorporadas.

Após homologado pela Federal Aviation Administration, os EUA comprarão 30% dos EMB 120, e outros países também, numa manobra mais política-econômica do que técnica.

Gracias à sua alta eficiência aerodinâmica, estrutural e propulsiva, 25 companhias, de oito países onde já voam os Bandeirantes, encomendaram o Brasília, registrando mais de 100 opções.

Com 19,6 metros de comprimento (9 a menos que um Boeing 737-100), irá disputar, com poucos outros modelos no mundo, uma fatia de mercado de demandas estimada em mil aviões comerciais (300 nos EUA). F o nosso é o mais leve e veloz (545 km/h) entre todos.

O Shorts SD 330 é o único avião que ocupa esta faixa de mercado, mas, lento e feio, perde no alto custo operacional, também.

Quanto aos sistemas de bordo, digitalizados para monitorização, o Brasília é muito melhor que seu mais forte concorrente: o SAAB-Fairchild 340, sueco-americano.

Seu maior concorrente atual é o F-27, mais caro em custo, menor veloz, de menor rentabilidade operacional e que, em três anos, terá saturado o mercado.

Há ainda o De Havilland Dash-8, canadense, que ainda estará lutando pela fatia do mercado dentro de 10 anos com o SAAB e o Brasília, e o ATR 42 da Aerospaiale e Aeritalia).

Seus clientes imediatos são a TAM - Transportes Aéreos Regionais e a Royal Airways (EUA).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Propulsão: P & W, do tipo turbina livre, fluxo direto, incorporando um gerador de gases de duplo eixo e uma seção de turbina de duplo estágio que aciona a hélice através de uma caixa de redução, com potência de 1500 HP a 1300rpm, disponível até 37°C (ISA + 22°C).

Hélices quadripás Hamilton Standard 14 RF-1, com diâmetro de 3,2 m., rotação constante reversível e embandeirável.

Pressurização de cabine: o controle opera a um diferencial máximo de 7 psi, mantendo-a ao nível do mar em vôos até 6.000m, ou a 2.000m em vôos até 10.000m.

Geração elétrica: 28V DC, com dois APU (Auxiliar Power Unit) instalados na cauda, fornecendo energia elétrica e pneumática aos elementos secundários (luzes de iluminação e ar condicionado) e para emergência elétrica, evitando desviar energia da turbina.

Asa: um só conjunto estrutural passante de 19,770 m, fixada sob a fuselagem em três cavernas principais, e incorporando dois flaps de dupla fenda, tanques integrais, ailerons, naceles e a estrutura de fixação dos trens principais.

Trem de Pouso: triciclo, escamoteável para frente, com duas rodas em cada perna e controle de direção nas rodas do nariz; hidráulico, comandado eletricamente.

Portas: dianteira, de 1,67 x 0,70m, no lado esquerdo da cabine, com degraus escamoteáveis; de bagagem, de 1,40 x 0,70m, no lado direito, atrás; de carga, com 2,00 x 1,60m, no lado esquerdo (opcional).

OUTRAS ESPECIFICAÇÕES

Altura - 6,050 m
Peso máximo - 9.072 Kg.
Distância de pouso e decolagem ao nível do mar - 1.300 m.
Razão máxima de subida - 2.900 ft/min.
Mono-Motor - 800 f/min.
Teto de Serviço - 10.200m.
Mono-Motor - 5.200 m.
Velocidade máxima de cruzeiro - 544 Km/h.

Há estudos de ampliação na EMBRAER para uma possível construção, sob licença, de um caça de alta performance Mach 2, a ser co-produzido no Brasil (programa F-X).

"Quando estamos no espaço, nosso lindo planeta nos aparece sem divisões de qualquer tipo. Tudo fica diferente. Quando rodeamos nosso planeta em 90 minutos, vemos tanta água, tanto espaço ainda desabitado, nos conscientizamos que ainda há muito o que fazer".

(Vance De Voe Brand - Com. do Colúmbia STS-5, com 339 horas de vôo espacial)

