

REVISTA
AERONÁUTICA

MARÇO — ABRIL — 1977

Nº103



SUMÁRIO

ARTIGOS ASSINADOS

Editorial. O exemplo que não será esquecido — Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos	2
Energia dos Ventos — Hugo de Oliveira Piva — Cel Av	8
Presidente dos EE.UU. testa Comando Avançado a bordo do avião 747 — Hugh. O. Muir	12
A Guerra Política — General de Divisão RR Adolpho João de Paula Couto	41

REPORTAGENS

22 de Abril — Dia da Aviação de Caça	3
O Brasil no 32.º Salão de Aeronáutica de Paris	5
31.º Aniversário da ECEMAR	15
Novo Hangar da TRANSBRASIL em Brasília	17
A dupla de Tigres da Northrop — o F5-E e o F5-F	19
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro	29

NOTÍCIAS

Da Aeronáutica	10
Internacionais	21
Da Aviação Comercial	38

NOSSA CAPA

O novo radar britânico, localizado na sala de controle visual do Aeroporto de Heathrow, em Londres, fornece uma imagem clara e detalhada da movimentação

de cada avião — até 900 por dia — e do movimento de veículos nas pistas de um dos mais movimentados aeroportos do mundo. (Foto BNS)

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 120,00
No exterior — US\$ 20,00
Número avulso, unicamente vendido na
Redação — Cr\$ 20,00

Redação e Administração:
Praça Marechal Âncora, 15
Tel.: 221-4884 - Rio de Janeiro - Brasil

Diretor e Redator-Chefe

Major-Brigadeiro R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Redator de Medicina Aeroespacial

Major-Brigadeiro R/R
Dr. Wilson de Oliveira Freitas

Redator de Cultura Militar e Geral

Tenente-Coronel-Aviador R/R
Aloísio da Cunha Nóbrega

Publicidade

Brigadeiro R/R Manoel B. Neves Filho

Arte

Joaquim Dias Corrêa

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

O EXEMPLO QUE NÃO SERÁ ESQUECIDO

A 22 de Abril, a Força Aérea Brasileira comemorou, através de cerimonial bastante evocativo, na Base Aérea de Santa Cruz, o Dia da Aviação de Caça. Temos perfeitamente na lembrança a manhã luminosa da chegada do 1.º Grupo de Caça, no legendário Campo dos Afonsos, depois da memorável façanha nos céus da Itália, em inequívoca demonstração de fé nos ideais democráticos do mundo livre.

Muitos anos já se passaram nesse desfilar contínuo do tempo, mas o exemplo dos nossos bravos pilotos de caça ainda permanece intocável na mente dos seus camaradas da FAB e de todos os brasileiros que acreditam nos altos destinos deste País. É inegável também que, por ocasião daquele festivo e glorioso regresso ao solo pátrio, nós todos, que lá estávamos para prestar-lhes a homenagem tão merecida, fazíamos, naturalmente, a lógica suposição de que seriam eles, sem dúvida, os futuros líderes da Força Aérea Brasileira. De fato, aqueles heróicos pilotos militares, a começar pelo seu notável Comandante, o então Ten Cel Av Nero Moura, possuíam os melhores requisitos morais e profissionais para alcançarem os mais altos postos da hierarquia e conduzirem o desenvolvimento do nosso Poder Aéreo.

O destino, entretanto, que tece as suas malhas de maneira às vezes incompreensível, não veio de encontro às nossas naturais conjecturas. Poucos foram os integrantes do 1.º Grupo de Caça que alcançaram na ativa as estrelas do generalato. A maioria passou para a Reserva antes da oportunidade de concorrer à promoção ao posto de Brigadeiro. O afastamento voluntário do serviço ativo é uma questão de foro íntimo que está no âmago da consciência de cada militar de carreira. Muitos são os fatores que influem na tomada de uma decisão assim relevante, pois é sabido que o desempenho profissional constitui um dos mais importantes objetivos da vida do homem. E acontece que os componentes do 1.º Grupo de Caça pertenciam realmente à elite da Força Aérea Brasileira, pois eram aviadores por vocação, além de terem prestado excepcionais serviços em operações de guerra, de tal sorte que chegaram a contribuir para realçar o valor da nossa gente perante os povos de outras nações.

Nas hipóteses que fazemos a respeito das causas

que levaram tantos desses bravos companheiros a renunciar ao serviço ativo da Aeronáutica, naturalmente aparecem no seu contexto as intervenções que as Forças Armadas foram levadas a efetuar no quadro político do País, quase sempre diante do apelo resultante das aspirações nacionais e das crises que periodicamente abalaram as estruturas desta Nação. Também temos de considerar a instabilidade freqüente no conjunto da própria legislação militar, inclusive no que concerne às promoções e à inatividade, pois a ninguém era possível em tais circunstâncias fazer um prognóstico razoável acerca do seu futuro na carreira. Acresce ainda o fato de que invariavelmente estavam os militares com os seus orçamentos domésticos em déficit, em consequência dos vencimentos demasiadamente modestos que recebiam, sem nenhuma perspectiva visível a curto prazo de melhoria da situação.

Pode ser que estejamos enganados a propósito de algumas dessas nossas suposições, mas o fato é que a FAB ficou desfalcada de oficiais de grande valor, com o voluntário afastamento de muitos que poderiam estar ainda hoje pontificando nos altos escalões da Aeronáutica. É muito justo e oportuno, porém, realçar que, enquanto esses notáveis companheiros estiveram prestando efetivo serviço à nossa Força Aérea, inegavelmente participaram de maneira marcante para o desenvolvimento e o prestígio da Corporação. Nas organizações da Aeronáutica, não só de combate como de transporte, e nos estabelecimentos de ensino, principalmente na ECEMAR, os seus exemplos e as suas lições ajudaram a plasmar o alto gabarito da oficialidade que hoje tem a seu cargo o desempenho da Força Aérea Brasileira.

Os camaradas do 1.º Grupo de Caça que combateram nos céus da Itália jamais serão esquecidos. Tudo o que eles fizeram de grandioso pela Pátria comum servirá de inspiração a todos os brasileiros, na busca incessante dos caminhos que hão de levar este País aos seus Objetivos Nacionais Permanentes, entre os quais avultam o aperfeiçoamento das instituições democráticas e melhoria do padrão de vida do nosso povo.

RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS
Major-Brigadeiro RR

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente

Major-Brigadeiro RR Francisco Bachá

Vice-Presidente

Major-Brigadeiro RR Alberto Costa Mattos

Diretores

Depto. de Secretaria — Maj RR Ivan de Lanterul

Depto. de Relações Públicas — Ten Cel RR Alcyr Lintz Geraldo

Depto. de Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães

Depto. Desportivo — Cel RR Geraldo Monteiro de Carvalho

Depto Social — Cel Jorge Abiganem Elael

Depto Técnico-Cultural — Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos

Depto Patrimonial — Maj Brig RR José Vicente Cabral Checchia

Depto Beneficente — Brig RR José Carlos D'Andretta

Depto Jurídico — Cel RR Dalvino Camillo da Guia

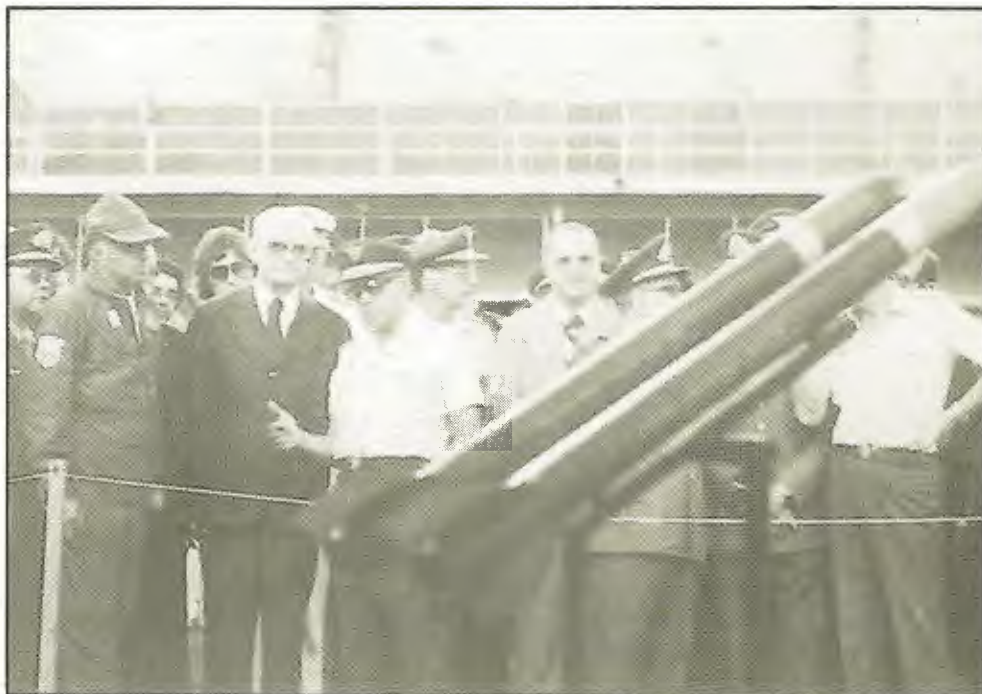
Depto de Facilidades — Maj RR Ubiratan Cavalheiro de Oliveira

Cooperativa de Carros — Ten Cel RR Del Prete Sobral Moraes

Carteira Hipotecária e Imobiliária — Brig RR Ubaldo Tavares de Farias

22 DE ABRIL

DIA DA AVIAÇÃO DE CAÇA



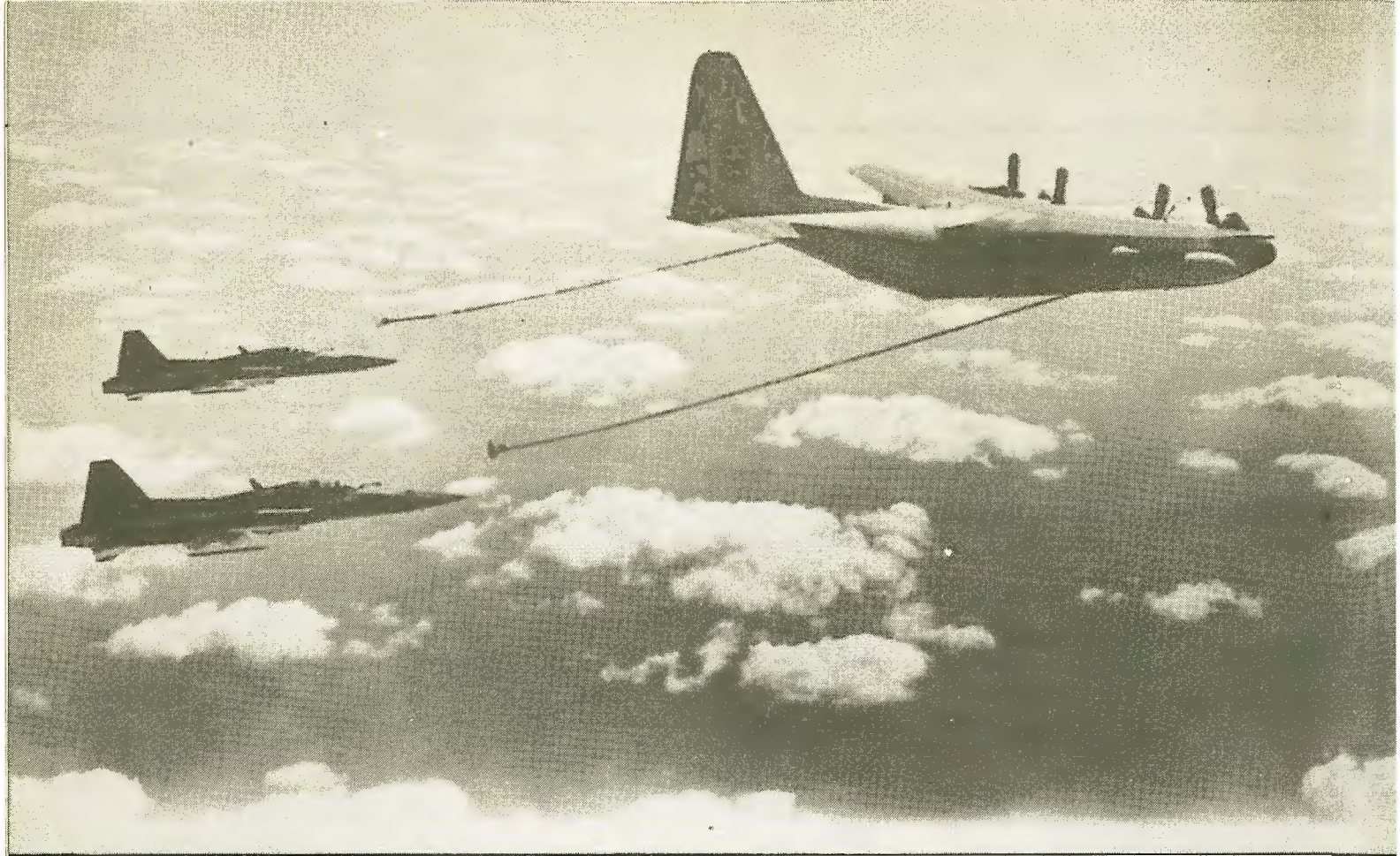
O Presidente Geisel ouve as explicações do Ministro Araripe Macedo sobre o armamento utilizado pelos aviões de caça.

22 de abril é considerado, na Força Aérea Brasileira, o "Dia da Aviação de Caça", em comemoração à data em que o 1.º Grupo de Aviação de Caça, nos céus da Itália, durante a Segunda Grande Guerra, em 1945, empregou seu esforço máximo realizando 44 missões de combate.

Na Base Aérea de Santa Cruz, atual sede do 1.º Grupo de Aviação de Caça, uma série de festividades foram realizadas, com a presença do Presi-

dente da República, que chegou àquela Unidade acompanhado dos Ministros do Exército e da Marinha, dos Ministros-Chefes do Gabinete da Presidência e do SNI, sendo recebido pelo Ministro Araripe Macedo, da Aeronáutica.

Após os cumprimentos formais, o Presidente passou em revista a tropa, dirigindo-se ao palanque armado junto ao hangar, no lado da pista, de onde assistiu ao desfile de contingentes das Unidades Aéreas ali



Dois caças-táticos F-5 da FAB preparam-se para reabastecimento em vôo.

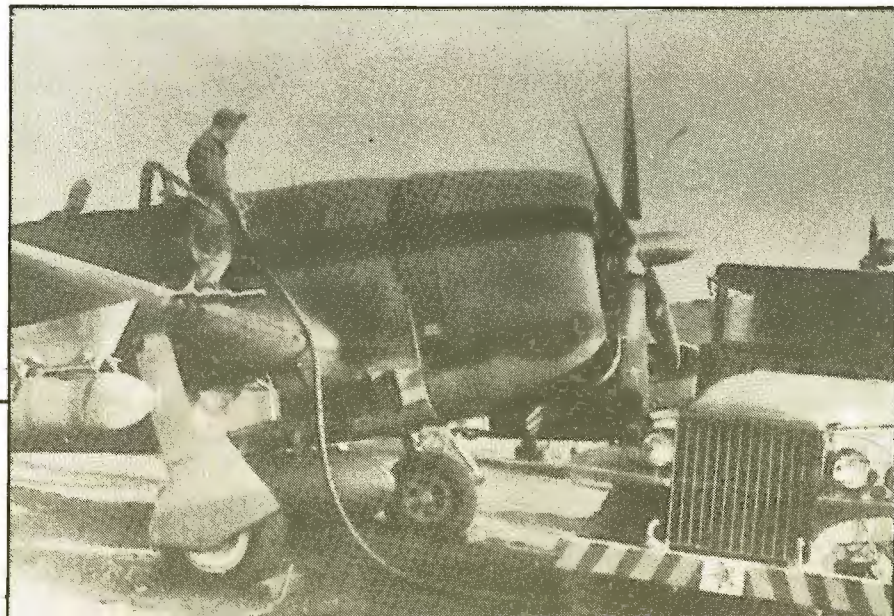
sediadas, aos quais se incorporaram veteranos da campanha da Itália. Após o desfile, foi lida a Ordem-do-Dia alusiva à data.

O Presidente Geisel, acompanhado de toda a comitiva, visitou a exposição de equipamento aéreo, operacional no 4.º Esquadrão de Controle e Alarma, 1.º Grupo de Aviação Embarcada e 1.º Grupo de Aviação de Caça, bem como de unidades celulares de suprimento e de material de intendência. Visitou, depois, o local das novas instalações do 1.º Grupo de Aviação de Caça — Cidade da Caça — inaugurando-as ao desatar a fita simbólica. Depois assistiu as demonstrações de guerra aérea, iniciadas com um vôo a baixa altura de um avião de reconhecimento (operação necessária para que os aparelhos de ataque cumpram a sua missão). Posteriormente, aereo-

naves P-16 efetuaram o bombardeio nivelado dos alvos, logo seguidos de Esquadrilhas de caças "Xavante" fabricados no Brasil. Enquanto umas esquadrilhas bombardeavam em picadas, lançando bombas de efeito, outras atingiam os alvos com igual precisão, efetuando incursões para tiro terrestre. Logo seguiu-se um desembarque de tropas de dois helicóp-

teros, enquanto outros lançavam sobre a área material de suprimento e um jipe. Dois militares foram resgatados por um helicóptero em vôo, depois de "prestarem auxílio a um ferido", também resgatado para bordo. A demonstração aérea foi encerrada com passagens de "Mirage" e "F-5" que, em sucessivas formações, atacaram e atingiram os alvos.

Carregado para nova missão, avião do 1.º Grupo de Caça é reabastecido, em Tarquinia, Itália



O BRASIL

No 32º Salão de Aeronáutica de Paris



EMB-121 XINGU

A EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. — anunciou que, pela primeira vez, a indústria aeronáutica brasileira estará presente no Salão Internacional de Aeronáutica, realizado a cada 2 anos, no Aeroporto de Le Bourget, na capital francesa.

Trata-se de mais um esforço da empresa no sentido de incrementar suas exportações, que já em 1976 totalizaram US\$ 21,3 milhões e tendem a crescer ainda mais em 1977.

O Salão de Paris terá lugar de 02 a 12 de junho próximo e a EMBRAER pretende apresentar dois de seus mais importantes aviões, ambos de projeto, desenvolvimento e fabricação nacionais.

Um deles é o EMB-121 XINGU, bimotor turboélice, de cabina pressurizada, para transporte executivo de até 9 passageiros e que pode ser apontado como resultado do extraordinário avanço técnico de nossa indústria aeronáutica

nos últimos anos. O EMB-121 XINGU é uma aeronave que conta com boas perspectivas de comercialização no mercado internacional, face ao seu excelente desempenho em cruzeiro e por apresentar distâncias de pouso e decolagem bastante curtas, além de muitas outras vantajosas características que o tornam extremamente atrativo.

O outro é o EMB-110P2, uma das versões alongadas do já conhecido e testado EMB-110 BANDEIRANTE (que já tem 130 unidades em operação no Brasil e América Latina), é capaz de transportar 18 passageiros em ampla e confortável cabina. Este avião apresenta excelente perspectivas de colocação no mercado internacional, não somente por suas notáveis qualidades, como também pela carência de aeronaves disponíveis no mercado com características similares.

ENTRANDO NO SALÃO COM O PÉ DIREITO

Mas, o importante é que os dois aviões que voarão para PARIS proximamente deixarão o Brasil já pintados com as cores dos seus futuros usuários.

O EMB-121 XINGU voará para a França levando as cores do Brasil, pois, após o Salão, permanecerá em operação na Europa e em outros continentes, transportando a Equipe COOPERSUCAR-FITTIPALDI, conforme contrato de cessão em comodato firmado com a EMBRAER. O EMB-121 XINGU, prefixo PP-ZCT, é o primeiro avião da série, cuja cadência de

produção atingirá 2 unidades/mês até o final do corrente ano. Durante a permanência de 4 meses na Europa, Estados Unidos e Canadá, o XINGU também efetuará demonstrações para clientes.

Quanto ao EMB-110P2, ele também permanecerá na França após o encerramento do Salão, voando a seguir para o Centro de Ensaios em Vão de Istres, onde complementará os ensaios de homologação segundo as normas francesas. Após homologado, o EMB-110P2, com matrícula local, iniciará imediatamente suas atividades a serviço da companhia AIR LITTORAL.

O PRIMEIRO AVIÃO COMERCIAL BRASILEIRO A OPERAR NA EUROPA

Nosso EMB-110P2, dos quais foram vendidas 2 unidades para a empresa francesa AIR LITTORAL, serão os primeiros aviões fabricados no Brasil a operarem comercialmente em continente europeu. Trata-se também da primeira venda da EMBRAER para um país da Europa, pois até o momento as exportações da empresa foram efetivadas para a América Latina e África.

AIR LITTORAL é uma companhia de transporte aéreo regional, com sede em Montpellier, no sul da França e que se especializou no transporte de passageiros naquela área, em curtas e médias distâncias, transportando homens de negócios e turistas. Suas linhas unem cidades como Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lion, Mend, Nice, Marselha e outras.

O Xingu que, com as cores nacionais, servirá à Equipe Coopersucar-Fittipaldi





O EMB-110P2 adquirido pela Empresa francesa Air Littoral à Embraer, já em fase de acabamento

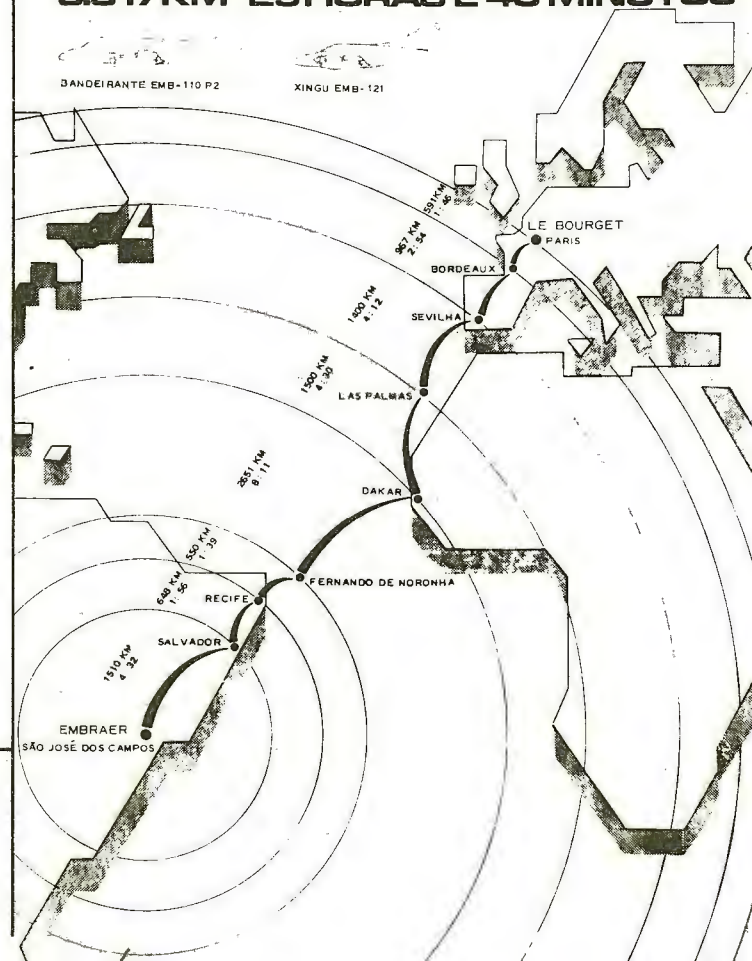
UMA TRAVESSIA INÉDITA

O EMB-110P2 BANDEIRANTE, juntamente com o EMB-121 XINGU, vão realizar um voo inédito na história da Indústria Aeronáutica Brasileira.

Juntos, providos de tanques especiais de combustível, os dois aviões irão executar a travessia do Atlântico, sendo a primeira vez que a proeza será realizada por aviões de fabricação nacional.

A equipe de pilotos que fará o voo já foi selecionada pela EMBRAER e vem-se preparando para a missão, cuja parte mais difícil é a etapa de 2 651 km, entre Fernando de Noronha e Dacar, na África.

EMBRAER - LE BOURGET 9.817KM - 29 HORAS E 40 MINUTOS



A ENERGIA DOS VENTOS

O POTENCIAL EÓLICO: — O vento é uma das maiores fontes naturais de energia do Brasil. De acordo com um levantamento superficial feito pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), através do seu Instituto de Atividades Espaciais (IAE) e a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), o País possui ventos suficientes para gerar grandes quantidades de energia.

A região nordeste foi inicialmente escolhida para o levantamento por apresentar uma necessidade imediata de energia elétrica de que é carente; contudo, podemos afirmar, sem medo de erros, que toda a orla marítima possui potencial para esta aplicação. É difícil, e até mesmo perigoso, falarmos

Nota da Redação:

A propósito de notícia publicada no número 100 desta Revista sobre energia solar, recebemos do Coronel Hugo de Oliveira Piva, Diretor do Instituto de Atividades Espaciais do CTA o presente trabalho a respeito da energia dos ventos.

em número para este potencial, visto que nosso levantamento foi iniciado somente em 1976; no entanto, podemos garantir alguns bilhões de Kwh de energia elétrica por ano, a partir da energia do vento. Isto poderia substituir grandes números de usinas termelétricas por todo o Território Nacional.

Se todas essas usinas fossem acionadas por geradores eólicos, a Nação poderia economizar milhares de barris de óleo por dia e, além disso, eliminar uma das grandes fontes de poluição do ar.

EXPERIÊNCIA BRASILEIRA EM FERNANDO DE NORONHA

O fraco vento de São José dos Campos e sua não persistência em direção não nos permitiu uma análise precisa na faixa para qual foi projetado o gerador eólico.

Com a instalação deste protótipo na Costa Nordeste Brasileira exposta aos ventos alísios, condição para qual ele foi projetado, acreditamos estar

brevemente em condições de uma análise final do seu desempenho e viabilidade econômica.

A decisão conjunta do CTA-FINEP e agora a ELETROBRAS para instalação do protótipo em Fernando de Noronha é de veras interessante.

Os ventos medidos na ilha de até 11 m/s constituem muito boas perspectivas para o sistema. Contudo, a possibilidade de problemas mecânicos, aerodinâmicos, gravitacional e cargas internas constitui preocupação permanente.

A torre será submetida a cargas instáveis. Interações dinâmicas entre os componentes do sistema-torre poderão causar sérios danos. Se, por exemplo, o modo de vibração do rotor coincidir e acoplar com um dos modos de vibração natural da torre, o sistema poderá ser todo danificado. Até o presente, pouco se sabe sobre a dinâmica de geradores eólicos, para se fazer uma previsão sobre o seu comportamento. E porque problemas dinâmicos



← Protótipo de gerador eólico para 30 KVA, construído pelo IAE e instalado no Campus do CTA

não podem ser totalmente resolvidos em projetos teóricos ou em testes de túnel de vento, fazem-se necessárias experiências com modelos reais.

Informações essenciais serão fornecidas por esta unidade de teste quanto a operação, desempenho e dinâmica de geradores eólicos.

APLICAÇÕES DAS MÁQUINAS EÓLICAS

As principais aplicações das máquinas eólicas são:

- 1 — Moagem de grãos;
- 2 — Bombeamento de água
- 3 — Geração de energia elétrica
- 4 — Eletrólise, etc.

Estas aplicações estão vinculadas ao volume total de energia que as máquinas deverão fornecer, a qual chamaremos de "escala de utilização". Podem-se considerar três escalas: pequena, média e grande.

A pequena escala é a utilização para servir uma família ou no máximo a um pequeno sítio agrícola. Uma boa aplicação para a máquina eólica de pequena escala no Ministério da Aeronáutica seria a sua utilização na alimentação de radiofaróis instalados em locais de difícil acesso. A média escala é a utilização para atender uma fazenda, muitas famílias ou mesmo pequenos núcleos urbanos de baixa renda e portanto baixo consumo de energia per capita. A grande escala é o atendimento das necessidades de energia de uma grande produção industrial, de amônia ou hidrogênio, por exemplo. Nesta categoria, estão também incluídos os aproveitamentos



Um gerador eólico de pequena escala (4 KVA), também construído no CTA, e instalado sobre um prédio do IAE

para injetar energia nos sistemas elétricos convencionais.

As máquinas aplicáveis nessas escalas podem ter as seguintes faixas de potência que, de acordo com os aproveitamentos realizados com o desenvolvimento tecnológico, com as dificuldades técnicas e com as disponibilidades de equipamentos no mercado, podem ser classificadas em:

- Máquinas pequenas
- até 6 KW
- Máquinas médias
- de 6 a 70 KW

Máquinas grandes de mais de 70 KW

O gerador eólico, totalmente fabricado no Brasil, utilizando a experiência aeronáutica nacional possibilitou o aperfeiçoamento de alguns itens utilizados na indústria, como, por exemplo, o gerador elétrico que tem como característica marcante o fornecimento de corrente constante independente da variação de rotação nas pás da hélice, pouco peso, totalmente blindado e praticamente não exige manutenção.

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

- No município de Guarulhos, São Paulo, foi inaugurada a Escola Estadual Brigadeiro Roberto Hippolyto da Costa, ex-Comandante da Base Aérea de São Paulo, já falecido.
- Portaria Ministerial atribui ao Quadro de Oficiais-Intendentes da Aeronáutica as atividades afetas ao Quadro de Oficiais Especialistas em Suprimento Técnico e ao Quadro de Oficiais de Administração, já extintos por decreto presidencial.
- Também no município de Lauro Freitas, na Bahia, foi inaugurada mais uma escola, denominada Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, falecido em operações de Guerra na Itália, como intendente do 1.º Grupo de Aviação de Caça.
- O Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira assumiu, dia 25 de março, o alto cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar.
- No dia 10 de março, o Tenente-Brigadeiro Délio Jardim de Mattos assumiu a Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, em substituição ao Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira.

- Com uma conferência sobre o "Embargo ao Petróleo" e suas conseqüências, o Ministro Araripe Macedo proferiu, dia 14 de março, a Aula Inaugural dos Cursos da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

- O IV Comando Aéreo Regional e a Secretaria de Educação do Estado de São Paulo instituíram um Concurso Literário com os temas: "A FAB na II Guerra Mundial" e "O Correio Aéreo Nacional".

- Com a assinatura da Ata Final, encerrou-se, dia 29 de março, a 8.ª Reunião de Consulta entre autoridades aeronáuticas da Argentina e do Brasil. Dentre as concessões operacionais acordadas, destacamos:

— autorização para os serviços de Boeing 747, da Aerolíneas, através do Brasil, e dos DC-10, da VARIG, em Buenos Aires;

BRIGADEIRO DEOCLÉCIO



Ministro do STM



Ministro Araripe Macedo

- ampliação para 21 vôos semanais das empresas Aerolíneas e Cruzeiro, entre Argentina e Brasil;
- simplificação e balizamento dos Quadros de Rotas do Acordo, com a inclusão de novas escalas;
- autorização para a operação da Cruzeiro, entre Buenos Aires e Santiago do Chile;
- autorização para ampla divulgação e comercialização na Argentina dos vôos da VARIG, e no Brasil, da Aerolíneas, que se destinam a terceiros países.
- Decretos Presidenciais promoveram, ao posto de Tenente-Brigadeiro, os Majores-Brigadeiros Antônio Geraldo Peixoto e Leonardo Teixeira

Collares; ao posto de Major-Brigadeiro, os Brigadeiros José Luiz Fonseca Peyon e Pedro Frazão de Medeiros Lima; ao posto de Brigadeiro, os Coronéis-Aviadores Jaime Silveira Peixoto, Francisco Ribeiro de Pinho e Coronel-Médico Afonso Carvalho Cerqueira Cardoso Antunes.

- Foram transferidos para a Reserva Remunerada: o Tenente-Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro; o Brigadeiro Plínio Ricciardi; os Coronéis-Aviadores Flávio Marques dos Santos e Moacyr de Carvalho Aires; os Coronéis-Engenheiros Renato Gonçalves Vaz e Ali Kalevi Lehtola; o Tenente-Coronel-Especialista Arno José Wagner; os Tenentes-Coronéis-Intendentes Herval de Oliveira, Ivan de Faria Drummond, José Carlos Moreira de Mesquita, Francisco Carvalho Brito e Enéas de Jesus Nery; os Majores-Intendentes Lineu Marques Netto, Eugênio Nunes de Abreu, Ivan Ferraz de Mello, José Antônio Mello Cardoso e Carlos Octaviano da Silveira.

- Decretos Presidenciais nomearam:

- Comandante do Comando Geral do Pessoal, o Tenente-Brigadeiro Antônio Geraldo Peixoto;
- Diretor do Centro Técnico Aeroespacial, o Major-Brigadeiro Pedro Frazão de Medeiros Lima;
- Comandante do VI Comando Aéreo Regional, o Major-Brigadeiro José Luiz da Fonseca Peyon;

- Diretor de Administração do Pessoal, o Major-Brigadeiro Stetison Machado de Carvalho;

- Chefe do Estado-Maior do Comando Geral do Ar, o Brigadeiro Silas Rodrigues;

- Diretor do Serviço de Material Bélico, o Brigadeiro Jaime Silveira Peixoto;

- Diretor do Centro de Medicina Aeroespacial, o Brigadeiro Antônio Lourenço Rosa Rangel;

- Comandante da V Força Aérea de Transporte Aéreo, o Brigadeiro Octávio Júlio Moreira Lima;

- Comandante (Interino) do Comando de Apoio de Infra-Estrutura, o Brigadeiro Rodopiano de Azevedo Barbalho.

- O Ministro Araripe Macedo designou:

- Comandante da 1ª Ala de Defesa Aérea, o Coronel-Aviador Nelson José Abreu do Ó de Almeida;

- Subcomandante da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar, o Coronel-Aviador Flávio Renepones Pereira;

- Diretor do Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa, o Coronel-Aviador Luiz Gonzaga dos Santos;

- Diretor do Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro, o Coronel-Aviador Antônio Francisco Ferreira Novelino.

- Decretos Presidenciais nomearam para servir no exterior:

- O Coronel-Aviador José Ruy Alvarez, para exercer o cargo de Assessor da Representação do Brasil na Junta Interamericana de Defesa (JID) e integrar o Estado-Maior da referida Junta;

- O Coronel-Aviador Renato Pinto Bittencourt para o cargo de Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil na França;

- O Coronel-Aviador Almyr Freire da Fonseca, para integrar a Representação do Brasil na JID, na função de Assessor, devendo, no primeiro ano, cursar o Colégio Interamericano de Defesa;

- O Coronel-Aviador Hermano da Silva para o cargo de Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil na Bolívia;

- O Tenente-Coronel-Aviador Afonso Ferdinand Barros e Silva e o Tenente-Coronel-Intendente Ivan Reis Guimarães para servirem na Comissão Aeronáutica Brasileira em Washington, D.C.;

- O Capitão-Intendente Hermano Orlando Costa Sampaio para servir na Comissão Aeronáutica Brasileira na Europa.



Presidente dos EE.UU testa Comando avançado a bordo do avião 747

Hugh O. Muir



Dois dos Boeing presidenciais

Em sua primeira viagem a Plains, sua terra natal, depois de tomar posse, o Presidente Carter viajou em um dos três Boeing 747 (Jumbo), quadrirreator da Força Aérea dos EUA. Mas a viagem teve uma séria finalidade: Carter tornou-se o primeiro Presidente a testar o "posto de comando avançado a bordo", que seria utilizado na eventualidade de uma crise internacional de grandes proporções.

No voo de 75 minutos de Washington, D.C., à Base Warner Robins, da Força Aérea, 104 quilômetros a nordeste de

Plains, Carter recebeu todas as informações e demonstrações do que o avião equipado eletronicamente pode fazer no caso de outros centros de comunicações americanos serem bloqueados por guerra ou por calamidades naturais.

Um dia antes do voo de 11 de fevereiro, representantes da imprensa puderam observar por dentro o gigantesco avião branco, sem janelas (exceto na cabina de comando), pela primeira vez desde que o primeiro dos 747 especiais (os três se encontram na Base Aérea de

Andrews, perto de Washington) entraram em serviço em dezembro de 1974. Eis o que eles viram:

Subindo pela escada do próprio aparelho, entra-se no avião de 40 metros de comprimento próximo da frente, através do que normalmente seria o compartimento de bagagens. Este avião é essencialmente de três andares, com o equipamento eletrônico básico montado por todo o nível inferior de "bagagem", com as salas de comando e comunicações no nível dos "passageiros", e a cabina de comando e a área de repouso no topo da "corcova" distintiva do Boeing 747.

Um outro conjunto de degraus conduz o visitante do nível inferior a um corredor em um dos lados do avião, com portas abrindo-se para ele. A primeira das salas — todas totalmente à prova de som e atapetadas — é a "sala de informações" para o pessoal do comando. Há ali três cadeiras, uma das quais para o Presidente ou uma "autoridade de comando nacional" que o substitua. Sobre a mesa à frente há três telefones brancos que — através da rede eletrônica bastante aperfeiçoada do avião — podem fazer ligações com qualquer outro telefone na Terra. Há também um telefone vermelho, um dos quatro no avião, que garante conversações "segu-

ras", não gravadas. À frente, diante dos três assentos, encontra-se uma tela dupla, para projeção de mapas, desenhos ou fotografias. Atrás dos três assentos existem cadeiras individuais para 18 assessores.

A ante-sala com a escada em espiral subindo para o setor de voo da tripulação separa o compartimento presidencial da última sala no diagrama do avião, a "sala de conferências da autoridade do comando nacional", que dispõe de uma mesa redonda para até nove pessoas. Esta sala situa-se bem em frente à sala de informações do grupo de comando.

No todo, há no avião poltronas para 94 pessoas (incluindo duas, isoladas, fora do compartimento presidencial, para agentes do serviço secreto). Uma cozinha (de DC-10) alimenta a todos a bordo. O único lugar para a maioria dormir é em suas poltronas, que reclinam no estilo típico das existentes nos aviões comerciais. O maior tempo que o avião pode permanecer no ar é 72 horas, em parte por ser esse o limite do abastecimento para seus quatro motores a jato (embora pudesse ser abastecido no ar), e em parte por causa da tensão dos sistemas de apoio à vida para as de-

zenas de pessoas a bordo.

Há três chamados postos de comando "E-4A" atualmente em voo. Futuramente, até 1983, haverá seis aviões "E-4B", versão mais aperfeiçoada do 747, que incluirá total comunicação por satélite, além de ampla defesa eletrônica e nuclear. Cada avião custará 117,2 milhões de dólares.

Embora o posto aerotransportado possa ser usado pelo pessoal militar para coordenar as comunicações no caso de uma grande catástrofe natural ou uma crise sem precedente em alguma parte do mundo, a principal missão do E-4A, no entender da Força Aérea dos EUA, é "propiciar às autoridades de comando nacional e ao Estado-Maior Conjunto um posto de comando com capacidade de sobrevivência", um último recurso, disse um porta-voz, em caso de "holocausto nuclear".

Atrás desse compartimento encontramos a "sala do pessoal de combate", onde 15 pessoas — inclusive dois homens da Agência de Informações da Secretaria de Defesa — operam bancos de comunicações radiofônicas. Ali são recebidas, interpretadas e transmitidas muitas das informações e instruções que passam pelo

avião. Atrás dessa sala há o "centro de controle de comunicações", o sistema de telefones e radiofones, que inclui três linhas de teletipos.

Na área de repouso existem beliches duplos para oito pessoas, além de 15 poltronas. Entretanto, mesmo esse espaço será preenchido, no próximo modelo do posto de comando a bordo, com equipamentos eletrônicos: será instalado ali o equipamento para comunicação por satélite.

Na área de "bagagens", dois componentes da Força Aérea observam e mantêm os circuitos de apoio à comunicação, e enrolam e desenrolam a antena de baixa frequência, de cinco milhas de comprimento e três quartos de polegadas de espessura, usada principalmente para comunicação com a frota de submarinos nucleares americanos em partilha.

No nariz do avião de 400 toneladas acha-se uma sala que até o voo do Presidente Carter nunca fora usada — a suíte exclusiva do Presidente e seus assessores. Localizada onde se encontra normalmente a cabina de primeira classe num 747 comercial, a sala tem um beliche duplo, duas mesas (uma com o vital telefone vermelho), três poltronas e um sofá.

PLANADORES "QUERO-QUERO"

O Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, Tenente-Brigadeiro Sylvio Gomes Pires, acompanhado pelo Brigadeiro Nelson Osório de Castro visitaram, dia 17 de março, a Indústria Paranaense de Estruturas que está entregando, no momento, quatro planadores "Quero-Quero", adquiridos pelo DAC para distribuição aos Aeroclubes brasileiros. O DAC e

a referida empresa já acertaram os detalhes para construção de outras vinte unidades, que deverão ser entregues a partir dos próximos meses. Na ocasião, o Diretor-Geral do DAC inspecionou o Aeroporto Afonso Pena, fez uma visita à Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda e ao Aero clube do Paraná.





É mais fácil uma pessoa deixar você
contente, se ela mesma já estiver contente.

Uma pessoa
séria, neutra,
fazendo tudo
automaticamente,
pode transmitir
alegria a você,
mas é difícil.

É mais fácil
você ficar
contente aqui
na Vasp.
As pessoas
que estão aqui
gostam muito
deste trabalho.

E uma
pessoa fazendo
o que gosta
nunca está
contrariada,
atende a tudo
e a todos com
gosto, está
sempre contente
consigo
mesma.

E você se
sente bem ao
lado dela.

Voe Vasp.
Você vai
ficar mais contente
viajando
aqui com a
gente.

VASP

Onde você voa com quem gosta.

Recepção na sede do Galeão.

No dia 18 de março, às 20 horas, o Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e Senhora Major-Brigadeiro Oswaldo Terra de Faria promoveram distinta e muito concorrida recepção, em homenagem ao 31.º aniversário daquele estabelecimento de ensino de mais alto nível da Força Aérea Brasileira. A organização em tudo foi primorosa, de acordo aliás com as tradições da própria Escola e a fidalguia de trato dos anfitriões.

Novamente aconteceu a feliz lembrança da remessa de convites a ex-instrutores da ECEMAR, muitos já na Reserva, os quais atenderam com muita satisfação a tão simpático encontro, acompanhados de suas respectivas esposas. Altas autoridades ali se reuniram, a começar pelo Ministro da Aeronáutica e Senhora Joelmir Campos de Araripe Macedo.

É sempre agradável rever os companheiros da ativa que, vencendo tantos percalços, permaneceram dando o melhor de seus esforços para que a FAB se mantivesse eficiente e ativa no cumprimento de suas missões peculiares. A ECEMAR, por seu turno, através dos instrutores e do pessoal da administração, tem dado, ao longo dos anos, o mais salutar exemplo de completa e judiciosa aplicação de seus recursos humanos e materiais em benefício do engrandecimento da Força Aérea Brasileira. De fato, sem Estados-Maiores verdadeiramente qualificados, nenhum Chefe, por mais expe-



Sede da ECEMAR no Galeão

31º Aniversário da ECEMAR

riente e bem dotado intelectual e culturalmente que seja, será capaz de tomar decisões mais acertadas. É inegável que as melhores realizações sempre são o resultado de um eficiente trabalho de equipe, devidamente acionado e aproveitado pelos autênticos líderes.

A ECEMAR, sem sombra de dúvida, constitui um marco dos mais importantes na existência da Força Aérea Brasileira. Antes dela, a improvisação quase sempre era a conselheira dos

empreendimentos nos Comandos de Unidades e naturalmente nos escalões de mais alto nível da nossa Aeronáutica. Depois, todavia, que a ECEMAR passou a dotar a FAB de eficientes Oficiais de Estado-Maior, a situação mudou sensivelmente para melhor. O planejamento e os estudos aprofundados de todos os problemas relacionados com a organização, o preparo e o emprego da Força Aérea Brasileira substituíram o velho hábito das soluções colhidas em cima da perna. Muito do crédito que hoje a nossa Aeronáutica desfruta no País e no exterior é devido, sem dúvida ao silencioso mas eficiente trabalho da ECEMAR.

A Escola, como todos sabem, tem a missão de preparar oficiais superiores da Aeronáutica para o exercício de funções de Estado-Maior, desempenho de cargos de Chefia e Direção de Serviços, de Chefe de Estado-Maior e de Comando de Grandes Unidades. Presentemente mantém funcionando os seguintes cursos: Curso de Admissão, Curso de Estado-Maior, Curso de Direção de Serviços, Curso Superior de

Auditório da ECEMAR





Aspecto colhido por ocasião da Aula Inaugural dos Cursos da ECEMAR. Em primeiro plano, o Maj. Brig. Terra, Comandante daquele estabelecimento de Ensino.

Comando e Curso de Preparação de Instrutores. Este último prepara Oficiais selecionados para a função de Instrutor da ECEMAR.

Desde a sua fundação, até dezembro de 1976, a ECEMAR já diplomou 481 Oficiais no CSC, 890 no CEM, 366 no CDS, além de 89 Oficiais, pertencentes a Forças Aéreas de nações amigas, nos Cursos de Estado-Maior e de Direção de Serviços.

A ECEMAR sempre ocupou lugar de relevo no estudo dos principais problemas do Ministério da Aeronáutica, assim como nas manobras reais levadas a efeito no País.

Por motivos assim tão auspiciosos, é muito justo que o aniversário da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica se tenha constituído num motivo de especial comemoração que teve o merecido apoio de quantos conhecem e admiram o trabalho desse exemplar estabelecimento de ensino, a cujos ensinamentos devemos todos à proficiência dos grandes Chefes da FAB.

50 Anos do Reide do Jahu

Fruto da determinação do aviador paulista João Ribeiro de Barros e seus companheiros Capitão Newton Braga, da Aviação Militar (navegador), Tenente João Negrão, da Força Pública de São Paulo (piloto) e Vasco Cinquini (mecânico) que pertencera à Aviação Militar, o "Jahu", frágil hidroavião "Sa-

voia-Marchetti", adaptado pelo gênio de Ribeiro de Barros, estreitou o mundo aeronáutico da época, quando, a 28 de abril de 1927, após cruzar o Atlântico, pousava na Ilha brasileira de Fernando de Noronha.

A epopéia, iniciada em Gênova, teve, na etapa Porto Praia

(Ilhas Canárias) — Fernando de Noronha, a sua fase mais dramática. Após 13 horas de voo, a coragem daqueles homens fora recompensada. Atingindo os céus brasileiros, o "Jahu" cumpria a etapa mais importante do sonhado reide Gênova-Santos.

Os tripulantes tiveram que enfrentar enormes dificuldades, na sua maioria pelas limitações tecnológicas da época, e o fato de terem podido vencê-las e de terem trazido o hidroavião, até a sua meta final, representa notável feito da Aviação Brasileira e uma prova da extraordinária tenacidade e resistência dos aviadores brasileiros que participaram do voo.



O imponente hangar visto de um recanto arborizado

Três aviões Boeing 727 da nova frota aérea da TRANSBRASIL conduziram os convidados à festa de inauguração do Hangar-Sede da Companhia, inclusive os componentes da Banda de Música da Polícia Militar de São Paulo e do Coral Júlia Pardini de Belo Horizonte. Acontecimento de grande relevo, sobretudo levando em conta que a TRANSBRASIL é a primeira empresa de transporte aéreo a possuir o seu Hangar-Sede na Capital do País.

O programa elaborado para a ocasião foi muito feliz e o próprio Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, presidiu a inauguração, tendo, aliás, realizado verdadeira façanha, somente possível graças à velocidade do seu avião a jato, pois cumprira no Rio de Janeiro movimentado programa algumas horas antes, presente à homenagem prestada na Vila Militar ao Presidente Ernesto Geisel, por motivo do aniversário da Revolução de 31 de Março. O ponderável esforço pessoal despendido pelo Ministro Araripe Macedo, naquele dia, dá bem a medida do alto apreço que o titular da pasta dedica ao desenvolvimento da nossa Aviação Comercial.

Foi assim que o programa de inauguração do Hangar-Sede da TRANSBRASIL não sofreu atraso. De fato, às 16:45 horas, autoridades e convidados passaram a receber no local os cumprimentos de boas-vindas do Comandante Omar Fontana, Presidente da empresa, acompanhado pela sua esposa, Senhora Denilda Fontana, cuja distinção e encanto pessoal são reconhecidos nos meios aeronáuticos e sociais. Decorridos mais al-

guns momentos naquele ambiente agradável onde acontecia o simpático reencontro de antigos companheiros da FAB e da Aviação Comercial, muitos deles acompanhados de suas mulheres, aconteceu o ato de inauguração propriamente dito, tendo o Ministro Araripe Macedo desatado a fita simbólica, cercado pelas mais altas autoridades presentes, entre as quais o próprio Governador Elmo Serejo Farias, do Distrito Federal.

Seguiu-se o Concerto Sinfônico pela Banda de Música da Polícia Militar do Estado de São Paulo, com a participação do Coral Júlia Pardini, de Belo Horizonte. O desempenho, tanto da Banda, sob a regência do Major Rubens Leonelli, como do Coral, foi deveras magistral. Todos quantos tiveram o privilégio de assistir a esse concerto ficaram encantados com a beleza da execução da Protofonia de "O Guarani", de Carlos Gomes, e depois da Suíte TransBrasil, com os quadros Transamazônica, Tumucumaque e Hino da Integração. O Coral Júlia Pardini assim como a Banda foram aplaudidos de pé, e a numerosa assistência muito elogiou o esplêndido espetáculo musical, sem esquecer que a Suíte TransBrasil, nos seus três quadros, tem como co-autor justamente o Comandante Omar Fontana, Presidente de tão conceituada e simpática linha aérea.

Terminado o concerto, ouviu-se o silvo característico das turbinas de um jato e realmente logo em seguida estacionava junto ao hangar um dos Boeings 727 da empresa. Um programa perfeito de inauguração do maior hangar da Aviação Comercial na Amé-

Novo hangar da TRANS- BRASIL em Brasília

No dia 31 de março, essa distinta empresa de transporte aéreo inaugurou, na Capital Federal, o maior hangar da aviação comercial na América do Sul.

rica do Sul. Os convidados foram então conduzidos para o salão de recepção no andar superior, onde teve lugar um movimento coquetel. Os anfitriões, Comandante Omar Fontana e Senhora, foram incansáveis na demonstração de simpatia aos presentes. Entre inúmeras autoridades e figuras de re-



O momento da inauguração oficial do Hangar-Sede da TRANSBASIL



A grande assistência presente à festa de inauguração, vendo-se na primeira fila o Ministro Araripe Macedo, ladeado pelo Presidente da TRANSBASIL e Senhora Omar Fontana, além de altas personalidades civis e militares facilmente identificáveis nesta memorável foto.

levo do meio aeronáutico, lá estavam o Ministro Araripe Macedo, acompanhado pelo seu Chefe de Gabinete, Maj Brig Joaquim Vespasiano Ramos; o Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Ten Brig Délio Jardim de Mattos; o Governador do Distrito Federal, Dr. Elmo Serejo Frias; os Ministros do Superior Tribunal Militar, Ten Brig Deoclécio Lima de Siqueira e Ten Brig Faber Cintra; o Diretor-Geral de Aeronáutica Civil, Ten Brig Silvio Gomes Pires, além de muitos Oficiais-Generais da FAB, do Exército e da Marinha servindo na Capital Federal. Foi também notada e considerada muito cordial a presença do Presidente da VARIG e Senhora Erik de Carvalho.

Assinalamos, também, que muitas Embaixadas enviaram ilustres diplomatas como seus representantes, sendo que os diferentes Ministérios da nossa estrutura governamental fizeram representar-se por funcionários de alta graduação. O Banco do Brasil lá estava na pessoa do Diretor, Dr. Mário Pacini. Por sua vez, o Clube de Aeronáutica esteve presente, através do seu Presidente, Maj Brig RR Francisco Bachá, do Diretor do Departamento Cultural e Diretor-Redator-Chefe da REVISTA AERONÁUTICA, Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos, e do Chefe da Publicidade, Brig RR Manoel Borges Neves Filho.

Naturalmente vamos cometer incontáveis omissões, pois não era possível registrar tantas e tão ilustres presenças, mas desejamos salientar ainda o comparecimento do Presidente da Infraero, Brig Eng RR Hélio Costa, do Vice-Chefe do EMAER, Brig Bertholino Joaquim Neto, bem como dos Brigadeiros Waldir de Vasconcellos, Hélio Rangel Mendes Carneiro, George Belham da Motta, Paulo Beltrão do Vale, Niel Vaz Corrêa, além do Comandante do VI COMAR, Maj Brig José Luiz da Fonseca Peion.

O Ministro Araripe Macedo demorou-se bastante na festa de inauguração do Hangar-Sede da TRANSBASIL e conversou demoradamente com as personalidades presentes, tendo também cumprimentado os Comandantes e os elementos mais graduados daquela empresa que participaram da recepção.

A TRANSBASIL, sem dúvida, está de parabéns pela concretização de mais uma de suas grandes metas, e podemos dizer que o sucesso dessa empresa muito contribui para o crescente conceito e desenvolvimento da Aviação Comercial deste País.

Não podemos finalizar esta reportagem sem deixar de citar os nomes do Maj Brig RR Pedro Pessoa de Almeida e do Dr. José Miguel Miceli, ambos da Direção da TRANSBASIL no Rio de Janeiro, que cumularam de gentilezas os convidados por eles conduzidos no avião especial da empresa que fez o percurso Galeão-Brasília e vice-versa, naquele dia de tão marcante acontecimento na vida da empresa, da nossa Aviação Comercial e mesmo do nosso País.

1960

A DUPLA DE TIGRES DA NORTHROP — O F5-E e o F5-F

A história do avião de caça tático é pontilhada de poucos sucessos e muitos fracassos. Os caças bem sucedidos são aqueles amplamente aceitos e usados, com alta performance, alta disponibilidade operacional e custo relativamente baixo. São aviões respeitados pelos pilotos de caça, pelas suas características de pilotagem, e pelas equipes de manutenção, por sua facilidade de manutenção e tempo mínimo de reabastecimento e remuniamento.

Acima de tudo, estes poucos bem sucedidos caças táticos resistiram ao teste de tempo, em virtude da aerodinâmica para velocidades supersônicas, bem como de sistemas propulsores que fornecem a base para o aperfeiçoamento através de versões sucessivas de desenvolvimento.

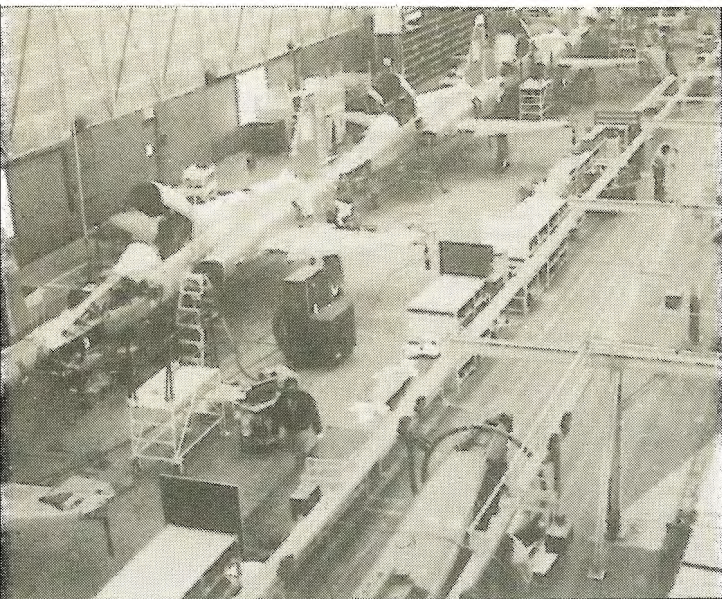
Os caças supersônicos Tiger II da Northrop, o F-5E de um só lugar e o F-5F biplace são exemplos atualizados de um projeto de caça, que provou ser igual — e em vários casos o modelo — aos aviões táticos contemporâneos para emprego no combate aéreo. Esta afirmação é apoiada pelas experiências da Força Aérea e da Marinha dos Estados Unidos, pois o F-5E Tiger II assumiu um papel novo e desafiante como avião adversário, em seus programas de treinamento de combate aéreo avançado.

Nestes programas, efetuados em três bases aéreas, duas nas Escolas de Combate Aéreo nos Estados Unidos e uma na Inglaterra, os F-5E empenharam-se em combate aéreo simulado com aviões F-4, F-15 e F-14. Em manobras violentas e curvas fechadas, os pilotos e suas aeronaves são colocados uns contra os outros, em testes de perícia e tática. O ágil F-5E, com sua rapidez e performance nas curvas fechadas, está provando ser um caça que pode manter-se em qualquer lugar.

As características do projeto, que fazem do Tiger II um excelente avião de combate, são o resultado de um esforço dedicado dos engenheiros da Northrop para desenvolver um

caça de superioridade aérea, capaz de opor-se ao Mig-21. A aeronave que se fazia necessária teria que ser de manobrabilidade e agilidade excepcionais nos regimes subsônico





Linha de montagem dos F5

e transônico, os quais constituem a arena do combate aéreo. Teria que ser um caça com boas características de pilotagem e turbinas em que se pudesse confiar, a fim de dar ao piloto completa liberdade, cuja área de manobrabilidade em combate fosse confiável, independente do ângulo de ataque, da velocidade ou da altitude. Tal aeronave teria que ser relativamente simples, usando tecnologia avançada, a fim de fornecer a performance necessária para sobrepujar o Mig-21, sem se aventurar em tecnologias complexas e onerosas que levam os custos a um nível inaceitável. Teria que ser um avião de rápido remunciação e alta disponibilidade.

A Northrop tinha a base para este "novo" caça no F-5A "Freedom Fighter" que soube desempenhar bem as missões de ataque ao solo para as quais foi projetado. O projeto básico do F-5A — plano da asa, formato de fuselagem, sistema propulsor — foi a base na qual um caça, com desempenho melhor e diferente, se desenvolveria. Uma outra melhoria contribuiu para dotar o F-5E de uma característica de superioridade aérea — um novo sistema integrado de controle de tiro que está provando ser extremamente preciso e confiável.

Além da melhoria da manobrabilidade, o uso dos motores J85-21 fez o F-5E ganhar em velocidade e performance de subida.

As possibilidades da performance dos F-5E no regime ar-ar são tais que, onde quer que esteja em uso, e aproximadamente 900 aviões foram entregues ou estão em ordem de compra, os pilotos de caça estão descobrindo que a sua manobrabilidade excepcional pode ser usada para um posicionamento vantajoso durante combate aéreo e emprego, tanto do canhão como dos mísseis.

O Monoplace F-5E tem um companheiro igualmente capaz, o caça-treinamento F-5F, biplace. A versão F demonstra ainda mais a versatilidade do modelo básico do avião. Com exceção da remoção de um canhão de 20mm pela necessidade de acomodação do 2.º membro da tripulação, o F possui virtualmente as mesmas características do E, inclusive a mesma carga externa para missões ar-terra, que chega a 7 000 libras (3 175 kg).

O "bônus" fornecido pelo F de 2 lugares é sua característica de treinador que foi atingida sem enfraquecer de modo significativo sua capacidade tática.

Baseado no princípio de "dois-em-um", esta característica dupla em um só avião fornece um fator-custo preponderante para solução econômica de uma força aérea que não deseja utilizar um número substancial de aeronaves exclusivamente para missões especializadas, tais como as de treinamento.

O F-5F Tiger II atinge vários níveis de aplicação em treinamento. Para treinamento avançado, sua performance excepcional permite um desafio bem significativo para o piloto-aluno em transição do voo subsônico para o nível avançado. Sua simplicidade e suas características positivas de pilotagem permitem ao aluno não-experimentado atingir, confiante, altas performances.

Para treinamento de transição para caças mais caros e sofisticados, o F-5F é um avião que dá ao piloto a experiência de desempenho que ele necessita para enfrentar as exigências destes caças. Na transição para o F-5E, o F-5F permite ao aluno a oportunidade de cobrir todo o espectro das missões táticas, num relacionamento íntimo instrutor-aluno.

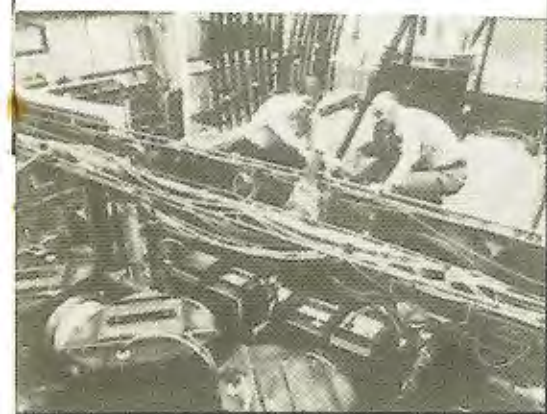
Para avaliação de proficiência, o F-5F proporciona aos pilotos de caça qualificados a oportunidade contínua de aperfeiçoar e melhorar suas técnicas com a orientação e assistência de um instrutor, mantendo assim sua capacidade operacional.

Quando os aviões clássicos de caça forem citados na História, os F-5E e F-5F Tiger II da Northrop terão um lugar de destaque. Tal caça deveria ser suficientemente versátil para incorporar, a uma potente característica de superioridade aérea, boa capacidade de ataque ao solo.

Na verdade, a versatilidade do "novo" F-5E estende-se a versões especiais tais como o avião de reconhecimento RF-5E em desenvolvimento e o caça de treinamento biplace, a ser posteriormente considerado.

Externamente, o F-5E pouco difere do antigo F-5A. Com exceção do equipamento eletrônico, as novas características do Tiger II estão relacionadas com a instalação de uma versão mais potente da turbina General Electric J85, com pós-combustão, a J85-21, da classe de empuxo de 5 000 libras. Com dois J85-21 e com uma potência total de 10 000 libras de empuxo, o F-5E atinge uma melhoria significativa de razão peso-potência sobre o F-5A, o qual tem aproximadamente 8 000 libras em seus dois motores.

Este aumento de potência resultou em várias modificações aerodinâmicas para aproveitar este empuxo adicional. Novos dutos e entradas de ar. Melhoria de desempenho, o mesmo acontecendo com os flapes de manobras que contribuem para maiores ângulos de ataque e maior sustentação. Foi modificado o perfil da fuselagem nas áreas dorsal da envergadura e foi aumentada a área alar, em virtude do alargamento da extensão do bordo de ataque.



MAIS PRÓXIMA A FUSÃO TERMONUCLEAR

Cientistas do Laboratório de Ciência de Los Alamos, estado norte-americano do Novo México, conseguiram realizar com êxito a primeira fusão termonuclear em que foi utilizado um sistema de laser de dióxido de carbono. Um porta-voz do laboratório classificou o resultado dessa experiência de um grande marco na pesquisa da fusão, o que poderá reduzir em cerca de dez a vinte anos o tempo necessário para se desenvolver um reator de fusão. Geradores experimentais de energia elétrica por esse novo método deverão entrar em operação na década de 80, e teriam a vantagem, sobre as atuais usinas geradoras nucleares, de não produzirem resíduos radioativos. Por outro lado, o combustível de hidrogênio pesado pode ser obtido, em grandes quantidades, da água do mar. Nas fotos, vemos um pesquisador (ao alto) ajustar o equipa-

NOTÍCIAS INTERNACIONAIS

mento do sistema de fusão de laser de dióxido de carbono na câmara do Laboratório, enquanto dois outros (em baixo) examinam o módulo amplificador do sistema, que é o maior de seu tipo existente no mundo.

ção visual para pilotos que se encaixa dentro do capacete. Usando-o, um piloto pode olhar em qualquer direção e ver as informações simbólicas superpostas em sua visão normal. Assim, não precisará desviar os olhos para ler os instrumentos. (FOTO BNS)

EXIBIÇÃO VISUAL

As informações necessárias para o pouso seguro de um avião exigem o rápido exame de inúmeros mostradores, tarefa que agora se tornou mais fácil com a produção do novo capacete que se vê na foto. Uma companhia britânica criou um tipo inteiramente novo de exibi-

NOVO AVIAO DE PATRULHA

Uma nova versão de patrulha marítima do avião bimotor de turbopropulsão, HS 748, acaba de realizar seu primeiro voo, 10 dias antes da data marcada.



O avião, a ser denominado "Coastguarder", permaneceu no ar por 4 horas e meia em seu vôo inicial, durante o qual seus extensivos sistemas de radar e navegação foram plenamente testados em ambiente marítimo.

Com tripulação de cinco homens, o avião poderá desempenhar várias tarefas, entre as quais vigilância geral, patrulha de campos petrolíferos em alto-mar, proteção para a pesca, além de busca e salvamento. A Hawker acredita que haverá crescente demanda para esse aparelho simples e resistente, equipado com equipamento sofisticado, em consequência do estabelecimento de zonas exclusivas de "offshore" de 320 quilômetros.

O "Coastguarder" é um dos dois aviões de patrulha marítima em produção na Hawker Siddeley. O outro é o quadrijato Nimrod, baseado no famoso Comet e um dos aviões que estão sendo atualmente estudados pela OTAN para tarefas de vigilância na Europa.

O VERSÁTIL "BURRO DE GARGA" AÉREA

O avião. Hércules C-130 da Lockheed — um autêntico "burro de carga" aérea — que presta serviços em 42 países é, pode-se dizer, a mais versátil aeronave do mundo. Esta fotomontagem mostra apenas algumas das missões realizadas pela superconhecida aeronave: transporte de medicamentos e alimentos, transporte de paraquedistas, cargueiro (com entrega por meio de pára-quedas), bombeiro, posto "aéreo" de reabastecimento de combustível para helicópteros, aviões de



caça, além de operar, equipado com esquis, sobre o gelo. Mais de 40 versões do Hércules estão em operação regular em todo o mundo e a Lockheed já está desenhando um novo modelo, misto de carga e passageiros, o L-100-50, que aparece na última foto inferior, à direita.

NIMROD AEW MOSTRA TODO O SEU POTENCIAL

Acaba de sair do hangar, em Cheshire, noroeste da Inglaterra, o primeiro dos quatro aviões a transportar os aperfeiçoamentos de vôo da nova ver-

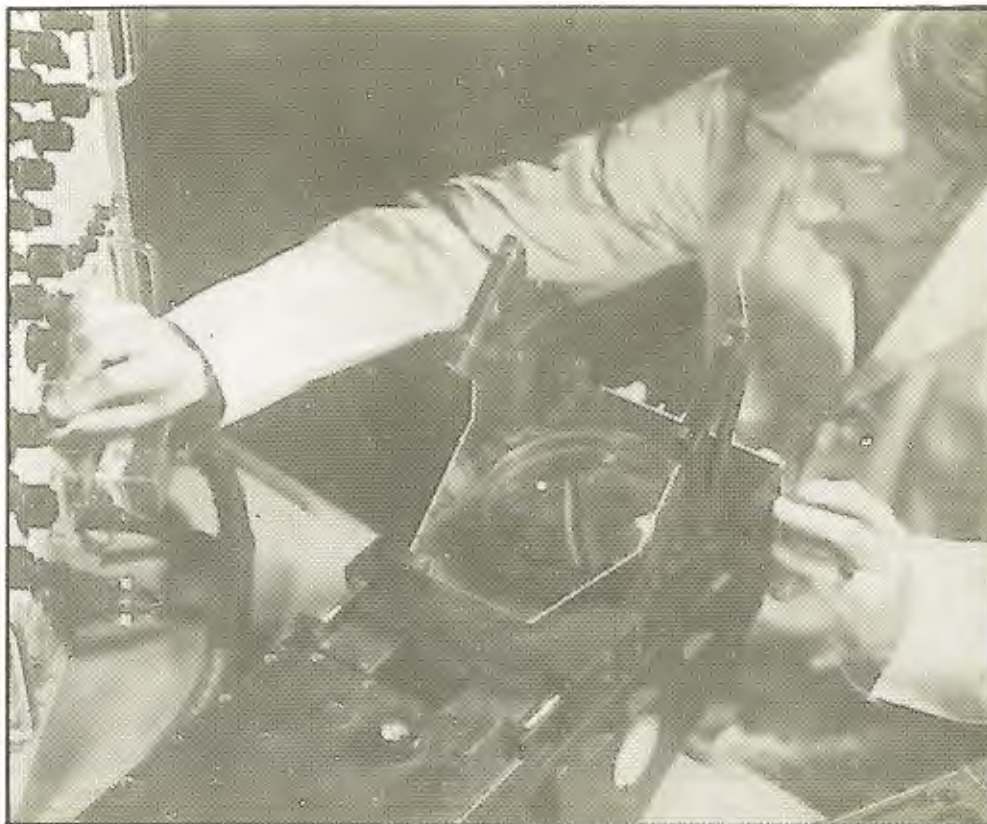
são de alarma antecipado de perigo do jato de patrulha marítima Nimrod, da Hawker Siddeley.

Para o seu papel de alarma antecipado aerotransportado (AEW), o Nimrod está equipado com um completo sistema de detecção por radar, desenvolvido especialmente pela Marconi-Elliott, com um explorador montado em seu nariz. O quadrijato, baseado no avião Comet, deverá substituir o Shackleton, que atualmente proporciona cobertura nas regiões de defesa aérea do Reino Unido.

Segundo a Hawker Siddeley, o Nimrod AEW é o único avião de alarma antecipado aerotransportado produzido na Europa e deverá estar pronto para uso operacional em 1980. Entre seus possíveis mercados estão o Japão, a Austrália, o Oriente Médio e a Europa.

O Nimrod AEW é igualmente eficiente sobre terra ou mar, pode cobrir 720 mil quilômetros quadrados em um voo de reconhecimento e, segundo Peter Mariner, Diretor Administrativo Assistente da Marconi-Elliott, "é capaz de captar e seguir todos os alvos, amigos ou inimigos, que surgirem dentro de seu alcance". Ligado a sistemas AEW em terra, navios e aviões de combate, poderá formar parte integrante da rede de defesa de um país.

O principal radar do Nimrod proporciona excelente detecção de alvos aéreos, é altamente resistente à interferência e tem capacidade eletrônica flexível de contramedida. Entre outras características estão um dispositivo de "amigo ou inimigo" e um sistema de escuta passiva.



APURANDO O TORNADO

A avançada instrumentação do "Tornado", um avião que por muitos anos fará parte da defesa aérea da Europa, está sendo produzida em fábricas britânicas. Na foto, um técnico calibra uma aparelhagem de exibição visual (HUD), a ser instalada no avião de combate de múltiplas funções. (FOTO BNS)

32.º SALÃO INTERNACIONAL

O 32.º Salão Internacional de Aeronáutica realizar-se-á no Aeroporto de La Bourget, em Paris, de 2 a 12 de junho de 1977. O Salão abrirá suas portas ao público no dia 3 de junho, sendo reservado para a im-

prensa e os profissionais no dia 2 de junho.

A mais importante manifestação mundial de aeronáutica e espaço atrai, há muitos anos, o interesse dos profissionais e do público de todos os países do mundo, em virtude da variedade dos materiais expostos e do volume de negócios que lá se realizam.

Em 1975, o Salão recebeu 623 expositores vindos de 20 países, numa superfície de 57 143 m², 80 611 visitantes profissionais vindos de 96 países foram registrados na entrada.

Em 1977, estão inscritos 486 expositores, vindos da Alemanha, Bélgica, Brasil (pela 1.ª vez), Canadá, Espanha, Estados Unidos, França, Tcheco-eslováquia, Grã-Bretanha, Israel, Itália, Japão, Países Baixos, Polônia, Suécia, Suíça, U.R.S.S.



120 aviões serão apresentados.

Dentre as novidades apresentadas no Salão de Aeronáutica de 1977, anotamos uma maquete, em tamanho real, do novo avião de combate supersônico Mirage 2 000, com reator SNECMA M 53.

OS ASES BRITÂNICOS

Fotografados durante um recente vôo sobre o norte da Inglaterra, os cinco poderosos aviões militares produzidos pela British Aircraft Corporation. Da esquerda para a direita vêem-se Tornado, Jaguar, Strikemaster, Lightning e Canberra. O Tornado e o Jaguar são fabricados em colaboração com sócios europeus. (FOTO BNS)

PRIMEIRA ETAPA DE UMA LONGA VIAGEM

O "Enterprise", o primeiro ônibus espacial ("shuttle") dos Estados Unidos, atrai uma multidão de curiosos ao atravessar a cidade de Lancaster, na Califórnia. Transportada em uma carreta especial de 90 rodas, a uma velocidade de cinco quilômetros por hora, a nave espacial reutilizável percorreu cerca de 60 quilômetros entre a fábrica Rockwell International, em Palmdale, onde foi construída, até o Centro de Pesquisas de Vôos Dryden, situado na Base Edwards, da Força Aérea. Testes de solo e de vôo, com o auxílio de um Jumbo 747 especialmente adaptado, serão seguidos, em 1979, pelos primeiros lançamentos em órbita da Terra.

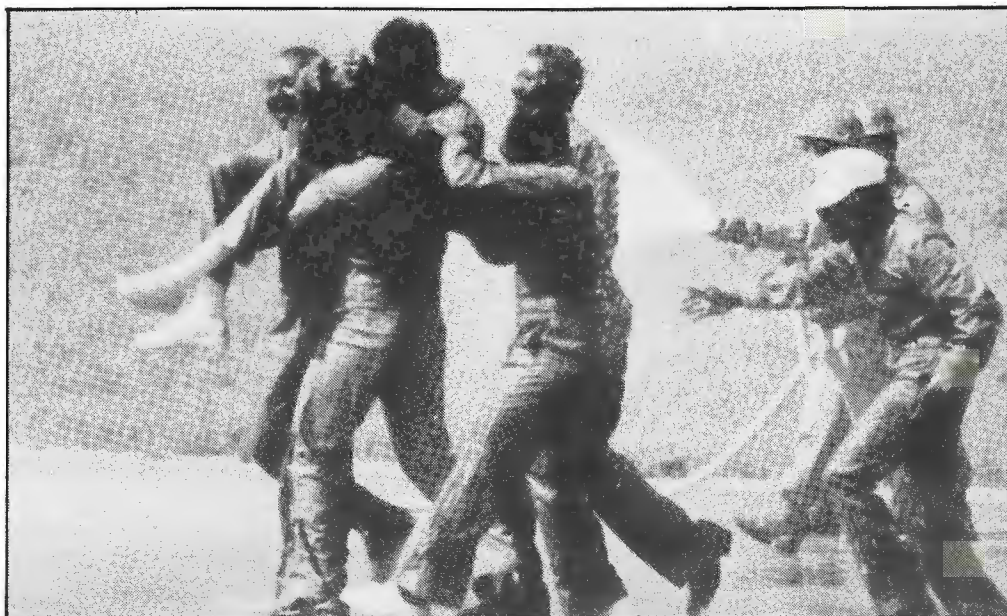
PILOTO DO TOGO FAZ SEU PRIMEIRO VÔO SOLO NO BRASIL

O piloto Bonfoh Bouratma, da Força Aérea do Togo, um dos seis aviadores do país africano, que se estão preparando na EMBRAER para futuramente pilotar os aviões EMB-326GB XAVANTE, vendidos ao Togo, fez, recentemente, seu primeiro vôo, 11 dias após iniciar sua instrução no Centro de Treinamento da EMBRAER.

Após fazer 3 circuitos completos, sobre a pista da EMBRAER, acompanhado do instrutor "Bombini" do Aeroclube de São José dos Campos, o aluno Bonfoh, em 6 minutos, efetuou o seu primeiro vôo solo, em terras brasileiras, numa operação normal, dentro das previsões dos seus instrutores.

Nascido na região central do Togo, pertencente à tribo Bassar, solteiro, de 23 anos, Bonfoh Bouratma faz parte da primeira equipe do país africano, composta de seis membros, que está estagiando na EMBRAER e cujos pilotos são: Tamele Barcola, Ayeve Essofa, Sizing Bigazamedeke, Tagba Mayo e Aradjo Wemniba.

A EMBRAER prestigiou esse primeiro vôo do piloto togolês e, para isso, organizou uma festiva recepção ao aluno Bonfoh, após o encerramento do seu "solo". O piloto, ao voltar ao estacionamento, foi festivamente recebido pelo Diretor Comercial da empresa, Sr. Renato José da Silva, chefe da Seção de Operações e Treinamento, Sr. Martins da Rosa, pilotos de prova da empresa e todos os seus colegas do Togo. Após



O piloto togolês Bonfoh Bouratma abraçado aos seus compatriotas, toma o clássico banho de água fria, após seu primeiro vôo solo no Brasil.

ser abraçado e tirado do avião pelos seus conterrâneos, Bonfoh tomou o clássico banho proporcionado pelo carro de bombeiros da EMBRAER e recebeu, das mãos do Sr. Renato José da Silva, uma maquete do Uirapuru, com uma placa de prata, onde estavam os seguintes dizeres:

"A Monsieur le Caporal Bonfoh Bouratma, premier pilote Togolais à être lâché sur l'avion brésilien A-122 UIRAPURU, l'hommage de ses amis d'EMBRAER."

RADAR DE CONTROLE DE TIRO

Em um local de treinamento da Marinha Real, um radar ST802 de controle de artilharia aponta para o alvo durante exercícios de tiro sobre o Canal da Mancha. A série S800 de radares leves foi produzida por uma companhia britânica

para proporcionar vigilância aérea e de superfície, direção de tiro para navios de guerra e utilização móvel em terra. (FOTO BNS)





DUPLA DE TIGRES

F-5E Tiger II Caça Tático. Excelente manobrabilidade em combate. Versátil. Robusto. Alta performance. Ar-ar. Ar-terra.

F-5F Tiger II Caça Tático e de Treinamento. Companheiro do F-5E de uma só cabina. Possui uma segunda cabina e duplo comando. Mesma manobrabilidade. Mesma versatilidade. Mesma alta performance.

Alto grau de disponibilidade operacional. Alto índice de utilização.

Ambos a preços acessíveis.

Northrop Corporation, Los Angeles, California, U.S.A.

NORTHROP

PEÇA UMA AMOSTRA GRÁTIS DE BRASIL NO AGENTE DE VIAGEM MAIS PRÓXIMO.

Abra a porta de uma Agência de Viagens e entre. Você vai ver, em papel couché, um trailer do colorido, da alegria, do fascínio e da natureza do país em que vive.

E ainda assistir a uma aula completa falando de lugares lindos, seus roteiros turísticos e segredinhos que só um Agente de Viagem conhece e tem na ponta da língua.

Você nem precisa perguntar como economizar alguns cruzeiros na viagem.

○ Agente ensina, enquanto prepara o roteiro,

reserva as passagens, o hotel, cuida do carro de aluguel, dos passeios e das compras que você quer fazer com a família.

○ Agente de Viagem sabe até onde levar o seu apetite passear na hora do almoço ou do jantar: onde comer melhor pagando menos.

Descubra como é fácil e gostoso viajar pelo Brasil com a orientação segura e inteligente de um Agente de Viagem.

○ guia mais simpático, prático e econômico que existe.

A man in a suit is seated at a desk, intently studying a large map. The desk is cluttered with various travel-related items, including brochures, a small model of a yellow airplane, and a white cup on a saucer. Behind him, several posters are displayed on the wall. One prominent poster features the text 'RIO GRANDE DO' and 'precisa Brasil'. Other posters show vibrant scenes of Brazilian culture, such as a large crowd at a festival, a person in traditional dance attire, and a tropical beach. The overall atmosphere is one of professional travel planning and showcasing the diversity of Brazil.

Ponha um Agente de Viagem no seu próximo roteiro.

Campanha Educativa sobre o Agente de Viagem.
Em colaboração com a Abav - Associação Brasileira de Agências de Viagens.

TRANS  BRASIL



**Esta garrafa emprega,
paga, constrói, compra,
exporta, desenvolve,
participa. E refresca.**

Refrescante.

É a primeira coisa que você imagina, quando tem uma garrafa de Coca-Cola pela frente.

Agora você vai ver o que há por trás dessa garrafa.

Para começar, uma rede de 39 Fabricantes de Coca-Cola, do Amazonas ao Rio Grande do Sul.

Empresas brasileiras da gema, empresários

autônomos, independentes.

Eles consomem toneladas de açúcar, enormes quantidades de rolas metálicas, caixas plásticas, gás carbônico, garrafas.

Além de estimular indústrias paralelas, gerando empregos indiretos, as Fábricas de Coca-Cola criam empregos diretos por todo o Brasil, pagam impostos, movimentam riquezas. Elas têm importante participação na vida e na economia das regiões onde atuam.

E Coca-Cola ainda representa milhões de dólares de açúcar brasileiro, suco concentrado de laranja, café em grão e solúvel exportados para empresas afiliadas.

Pegue uma garrafa de Coca-Cola.

Ela é realmente refrescante.



AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO

— A entrada em operação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro coloca o Brasil em positiva evidência mundial, pois são poucos os países possuidores de um complexo de transferência de passageiros tão moderno e funcional como o nosso. E a sua administração acompanhará o sentido dinâmico das suas instalações, pois a ARSA vai dirigi-lo como uma indústria.

Esta afirmação foi feita pelo Presidente da ARSA — Aeroporto do Rio de Janeiro S.A., Major-Brigadeiro-Engenheiro RR José Vicente Cabral Checchia, para quem "juntamente com as obras físicas e as instalações eletrônicas do novo aeroporto, inaugura-se uma nova mentalidade de atendimento ao passageiro — prioridade número um — a quem será oferecido o máximo de conforto, rapidez e segurança".

DA NECESSIDADE A AÇÃO

O acentuado desenvolvimento tecnológico das aeronaves e a demanda de tráfego cada vez mais crescente, na década de 60, fizeram com que o Ministério da Aeronáutica, em 1967, criasse a Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional — CCPAI — com o objetivo de proceder a estudos para a construção de um moderno aeroporto no Brasil.

O Rio de Janeiro, principal porta de entrada do País, foi indicado, pelo estudo de viabilidade técnica e econômica, como a cidade para sediar o novo aeroporto internacional do Brasil. O País ganhou um aeroporto à altura da



Torre de Controle do AIRJ

sua grandeza. Além da vantagem de ser o maior centro gerador de tráfego do Brasil, o Rio de Janeiro foi escolhido pela sua privilegiada posição geográfica. Localizado ao nível do mar, o novo aeroporto pode proporcionar um maior aproveitamento das aeronaves, que assim podem utilizar toda a sua carga útil. Outras vantagens importantes: está situado em uma ilha, o que diminui os efeitos da poluição sonora, e dista apenas 16 quilômetros do centro da Cidade. Pouquíssimos aeroportos no mundo todo poderão apresentar estas três vantagens conjugadas.

Em 1973, uma empresa de economia mista — a ARSA — é constituída, por decreto da Presidência da República, para administrar e operar os aeroportos do Rio de Janeiro, assumindo mais tarde, com a extinção da CCPAI, a responsabilidade pela construção do AIRJ. Com a criação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — Infraero — de atuação em âmbito nacional, a ARSA torna-se sua subsidiária.



Vista parcial do novo Aeroporto

AEROPORTO-INDÚSTRIA

O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro é a concretização da filosofia empresarial da ARSA, de encarar o aeroporto como uma indústria, para proporcionar conforto aos passageiros e o máximo de eficiência à operação das aeronaves. O seu projeto, elaborado e desenvolvido por empresas totalmente nacionais, prevê a sua construção em quatro etapas, de acordo com a demanda do tráfego aéreo ao longo dos anos. A cada uma dessas etapas corresponde uma estação de passageiros e um pátio de estacionamento de aeronaves. No entanto, a infra-estrutura de apoio às quatro etapas, já concluídas, facilitará a construção das demais.

No conjunto, o novo complexo aeroportuário ora aberto ao tráfego constitui-se de um ei-

xo viário de acesso, uma subestação de energia elétrica, uma estação de passageiros, um pátio de estacionamento de aeronaves, uma pista de pouso e decolagem (a segunda será concluída em 1978), uma torre de controle, um edifício de administração e uma área de apoio.

ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

A estação de passageiros tem a forma de um semicírculo, para permitir um maior número de aeronaves estacionadas. O passageiro andará do automóvel ao avião o menos possível, favorecido pela construção do terminal. Dividida em três setores, **A** (para vôos nacionais), **B** e **C** (vôos internacionais), a estação possui 19 passarelas telescópicas, para embarque e desembarque.



Construída em quatro níveis, a estação permite que os fluxos de passageiros de embarque e de desembarque se processem independentemente. Entre o desembarque (primeiro andar) e o embarque (segundo andar), encontra-se um mezanino, para os serviços de passaporta, saúde e vigilância. No último andar localiza-se o centro comercial, que oferece uma gama de facilidades que visam ao conforto e ao bem-estar dos passageiros: lojas de artigos regionais, de doces típicos, de cinefoto, de flores, galerias de arte, butikues, agências bancárias, caixas automáticas, berçário, livraria, joalheria, bares, lanchonetes, restaurantes, correios e telégrafos, postos telefônicos e, inclusive, **free-shops**.

No subsolo há um estacionamento com capacidade para 1 600 automóveis. Os acessos ao estacionamento, ao nível de embarque e ao nível de desembarque, são feitos independentemente, através de vias elevadas.

PATIO E TORRE

O pátio de estacionamento de aeronaves do novo aeroporto já está em utilização desde julho de 1974, atendendo aos aviões das empresas nacionais que realizam vôos domésticos. Com 250 mil metros quadrados, permite o estacionamento de 12 aeronaves acopladas às passarelas telescópicas e 21 dispostas nas po-

O novo Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro é perfeitamente comparável a todos os novos aeroportos que tive a oportunidade de ver na América do Norte e na Europa." — Professor Robert Horonjeff, da Universidade de Berkeley, Califórnia, reconhecida autoridade em planejamento em aeroportos.

sições remotas — isto é, um pouco mais afastadas do terminal.

Com 56 metros de altura, equivalente a um prédio de 20 andares, o edifício da torre de controle permite que os controladores de vôo observem todas as áreas do aeroporto, inclusive alguns trechos do pátio de estacionamento de aeronaves, através das 14 câmaras de televisão instaladas nas torres de iluminação.

EDIFÍCIO DA ADMINISTRAÇÃO

Com sete andares, a Unidade de Administração e Controle, que abriga a administração da ARSA, a superintendência do novo aeroporto e escritórios de companhias aéreas e órgãos governamentais, possui um estacionamento com capacidade para 400 veículos, totalmente independente do da estação de passageiros.



O Concorde no Aeroporto Internacional do Rio

No último andar ficam a central de computadores e o centro de operações, este responsável pelas atividades das aeronaves no pátio e na pista. No andar térreo ficam o auditório, a central telefônica, a agência bancária e o restaurante.

EIXO VIÁRIO

O sistema viário do novo aeroporto é a espinha dorsal que atravessa todo o conjunto, distribuindo o tráfego para os diferentes prédios do complexo aeroportuário. Com 1 600 metros de extensão, em duas pistas de sete metros de largura, o eixo viário de acesso ao aeroporto possui um sistema de iluminação com lâmpadas de cor corrigida, o que dá um colorido diferente a todo o trecho, semelhante à iluminação do pátio de aeronaves.

Nas proximidades do edifício da administração e da estação de passageiros, uma série de viadutos, superpostos, conduzem para os locais desejados, sempre no regime de mão única.

Próximo ao eixo viário encontra-se a subestação principal de energia elétrica, que comanda outras 27 subestações unitárias. Esta subestação possui, instalados, dois transformadores de 30 milhões de volts-ampère, cada um.

ÁREA DE APOIO

Uma grande área, destinada aos serviços básicos de infra-estrutura, foi construída nesta primeira etapa. Dimensionada para a futura expansão dos outros terminais, a área de apoio abriga prédios de comissárias, de segurança, de



fornecimento de ar condicionado, de energia Diesel, de saneamento e de combustíveis.

A central de água gelada, que supre as necessidades de ar condicionado da estação de passageiros, do edifício da administração e da torre de controle, é a maior do Hemisfério Sul. Uma torre de resfriamento e um reservatório semi-enterrado de água, com capacidade para um milhão e 500 mil litros, são dois de seus principais componentes.





A central Diesel de emergência do novo aeroporto está preparada para entrar em funcionamento imediato, no caso de falha no fornecimento de energia externa. O aeroporto não ficará um instante sem energia.

O parque de combustível é ligado diretamente à Refinaria Duque de Caxias, por meio de um oleoduto submarino. Dois grandes tanques armazenam o combustível, que é levado por bombeamento aos hidrantes especiais situados no pátio de estacionamento de aeronaves.

Ainda na área de apoio estão o edifício do corpo de bombeiros, a estação de tratamento

de águas residuais e de lixo e prédios de comissárias.

GALERIAS SUBTERRÂNEAS

Uma extensa rede de galerias percorre os subterrâneos do novo aeroporto. De grandes dimensões, o suficiente para o trânsito em seu interior de um caminhão, elas medem cerca de 4 mil metros de extensão, a elétrico-eletrônica; 3 400 metros, a de águas pluviais; e 2 mil metros, a mecânica.





TREINAMENTO DE PESSOAL

Para a operação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, que se constitui numa realidade aeroportuária totalmente inovadora, a ARSA desenvolveu um programa de treinamento de pessoal que abrangeu não apenas os seus funcionários, mas todos aqueles que trabalham no novo aeroporto. Funcionários de empresas aéreas, de órgãos governamentais, de concessionários, todos foram submetidos aos diversos cursos ministrados pela ARSA, tendo sempre em vista que o novo aeroporto deverá oferecer ao passageiro o máximo em conforto, rapidez e segurança.

Em 1976, 1 586 pessoas foram beneficiadas pelo programa de treinamento da ARSA e, no primeiro trimestre de 1977, mais 1 184 foram treinadas. Além da parte de ambientação, em que é mostrado todo o funcionamento do aeroporto, o programa de treinamento inclui também um ensinamento prático, variável em relação à função a ser desempenhada: de operação, de manutenção, de vigilância, de relações públicas, etc.

TRATAMENTO PAISAGÍSTICO

Ao longo do eixo viário do novo aeroporto, dos pátios, pistas, canteiros e em torno dos edifícios da administração, dos estacionamentos e das áreas destinadas aos serviços foram plantados mais de 400 mil metros quadrados de grama — o que equivale a 50 campos de futebol iguais ao do Maracanã — a fim de quebrar o cinza do cimento aparente e humanizar o complexo aeroportuário.

O projeto paisagístico teve por principal preocupação respeitar a ecologia da Ilha do Governador, que tem metade da sua área ocupada pelo novo aeroporto. Entre as árvores plantadas estão palmeiras, cássias-javânicas e sibipirunas. Para cobrir as extensas áreas revolvidas pelos tratores e que antes eram apenas barro desnudo, foram necessários 5 mil metros cúbicos de terra especial.

Além do tratamento vegetal, o projeto cuidou do calçamento de acessos, estacionamentos e pequenas praças, com a utilização de mosaicos portugueses e a construção de um pequeno lago artificial, com um chafariz ao centro.



Um aspecto do Restaurante do Aeroporto

OS CUSTOS

A primeira etapa construída do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro equivale ao custo de 10 aviões Boeing 747, ou seja, 350 milhões de dólares. Desse total, apenas 7,29% foram gastos com equipamentos importados. Um dos benefícios maiores que a construção do AIRJ deixou é a formação de uma tecnologia aeroportuária brasileira, pois tanto a empresa que realizou o projeto quanto as responsáveis pelas obras civis e instalações são totalmente nacionais.

Proporcionalmente, as obras civis foram responsáveis pela maior parcela de custos: 36,08%. Em infra-estrutura a ARSA aplicou 19,55%, em engenharia 13,71% e em encargos financeiros 10,52%. Completam a relação as instalações, responsáveis por 7,86% dos custos, os equipamentos importados, com 7,29%, os equipamentos nacionais, com 4,10%, e os custos indiretos, que alcançaram 0,89%.

OPERAÇÃO TOTAL

Após a abertura oficial do novo aeroporto, com a presença do Presidente Ernesto Geisel, a 20 de janeiro, um programa de operação gradual foi iniciado a 1.º de fevereiro. Nesse dia, as companhias aéreas nacionais que realizam vôos domésticos — VASP, Cruzeiro, VARIG e TransBrasil — iniciaram suas atividades na nova estação de passageiros. Em março, todas as empresas que operam vôos internacionais, tan-

to as brasileiras quanto as estrangeiras, começaram a atuar nos setores B e C do novo aeroporto.

No setor B ficaram as duas companhias nacionais que operam vôos internacionais — a VARIG e a Cruzeiro — e ainda a Alitalia, British Caledonia, KLM, SAS e Swissair. No setor C atuarão as Aerolíneas Argentinas, Aero Peru, Air France, Avianca, Braniff, Ibéria, LAN Chile, LAP, Lufthansa, Pan American, Royal Air Maroc, South African Airways, TAP e Viasa.

O novo aeroporto que absorverá o tráfego do TDP e do Galeão, está capacitado para atender a 3 500 passageiros numa hora-pico e a 7 milhões por ano, e a receber em seu pátio, simultaneamente, 33 aeronaves.

A entrada em operação do novo Aeroporto é o maior teste que a engenharia brasileira já teve de enfrentar. E por uma razão muito simples: trata-se da mais complexa obra de engenharia, um projeto de dimensionamento tal que coloca em dia o desenvolvimento técnico do sistema aeroportuário do País e que foi concebido e construído simultaneamente, projeto e obra executados quase ao mesmo tempo.

Sem dúvida a maior obra brasileira, pela sua complexidade, o novo aeroporto responde ao desafio imposto pelo próprio desenvolvimento: ou dávamos o grande passo ou adotávamos as soluções tímidas e provisórias. A nossa confiança no projeto nos dá a certeza de que o novo aeroporto será uma obra para o orgulho da engenharia e dos seus construtores e fator importantíssimo e necessário ao desenvolvimento do País.

HIDROSERVICE - ENGENHARIA DE PROJETOS LTDA.

Planejamento-Projetos-Inspeção-Gerenciamento de Obras.

- Pesquisas de Mercado
- Estudos de Localização
- Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Financeira
- Avaliação de Processos e Tecnologias
- Engenharia de Processos
- Organização, Sistemas e Métodos
- Projetos Básicos
- Projetos Executivos
- Projetos Globais e Setoriais
- Desenvolvimento de "Software" e de quaisquer Recursos Operáveis em Computador
- Assessoria na Obtenção de Financiamentos
- Avaliação de Propostas
- Preparação de Documentos de Concorrência e Contratuais
- Preparação de Especificações
- Seleção, Inspeção e Expedição de Equipamentos e Materiais
- Supervisão de Obras e Montagens
- Supervisão nas Operações de Partida
- Controle de Qualidade e Padrão Técnico na Implantação do Projeto
- Treinamento de Pessoal de Operação

Aeroportos • Sistemas de Controle de Tráfego Aéreo • Eletrônica e Telecomunicações • Rodovias • Ferrovias • Metrô • Portos • Eclusas • Pontes • Túneis • Barragens • Usinas Elétricas • Linhas de Transmissão de Energia • Linhas de Distribuição de Energia • Irrigação e Drenagem • Controle de Enchentes • Desenvolvimento Regional, Urbano e Agrícola • Edifícios Administrativos • Hospitais • Hotéis • Indústrias • Hidrologia • Geologia • Transportes • Saneamento.

HIDROSERVICE

Engenharia de Projetos Ltda.

Rua Afonso Celso, 235 • 04119 • São Paulo •
Brasil • Telex (011) 23596 • Telefone:
549-3344 • Escritórios: Brasília • Rio de
Janeiro • Belo Horizonte • Salvador • Recife •
Belém • Porto Alegre • Quito • La Paz •
Lagos.

Uma empresa Brasileira com uma equipe multidisciplinar de 2.800 profissionais.



LYNX

Westland Lynx, o novo helicóptero britânico de tecnologia avançada, líder mundial em sua classe.

Biturbina, veloz, ágil, operando em qualquer tempo, equipado com ampla variedade de armamento e capaz de realizar múltiplas missões.

O Lynx, um projeto da NATO, está atualmente em plena produção, atendendo a encomendas em grande número de Forças Armadas em todo mundo.

Westland[®]

WESTLAND HELICOPTERS YEovil ENGLAND

CONSULTORES PARA O BRASIL: MESBLA S.A.

Departamento de Aviação, Rua do Passeio 42-6º andar, Telefone: 222-7720 Ramal 808, Rio de Janeiro - GB



AVIAÇÃO COMERCIAL

● O 727-200 da VASP, visto na foto ao lado, quando decolava do Campo da Boeing, na cidade de Renton, em 17 de março, é o primeiro avião desse tipo, da empresa brasileira.

Os 727-200 da VASP (dois aviões) serão os primeiros a entrar em serviço no Brasil e operarão nas densas rotas entre Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília.



Boeing 727-200 da VASP



● A SAS, Scandinavian Airlines, e a VARIG inauguraram um novo serviço de carga aérea entre o Brasil e a Escandinávia. O voo será efetuado uma vez por semana com um aparelho BOEING 707 paletizado, transportando pallets tanto da SAS como da VARIG.

A partida do Rio de Janeiro com destino a Copenhague será às quartas-feiras a 01:30 horas. O voo chega ao Rio, procedente de Copenhague, às quintas-feiras às 15:30 horas.

Um outro voo paletizado se achará disponível em Copenhague para fazer conexão para Estocolmo, Gotemburgo, Malmö e Oslo, quando da chegada do voo procedente do Brasil, e vice-versa.

O novo voo de carga, que também servirá São Paulo, suplementa a capacidade que a SAS oferece duas vezes por semana em seus voos de passageiros entre o Brasil e a Escandinávia.



● O primeiro TriStar Lockheed equipado com as novas turbinas Rolls-Royce RB.211-524 de maior potência, um L-1011-200 da Saudi Arabian Airlines, iniciou sua série de voos de prova com vistas à imediata entrada no serviço regular. Este TriStar, com maior autonomia de voo (foto superior), será o pioneiro comercial das novas turbinas, cujas provas já evidenciaram duas notáveis vantagens: maior potência e maior economia de combustível. O RB.221-524 é quase vinte por cento mais poderoso que o RB.211-22B (foto inferior) e assegura uma economia de quase dois por cento em combustível.



● As duas maiores companhias de aviação dos Estados Unidos encomendaram, num mesmo dia, 30 Boeing 727-200, totalizando 350 milhões de dólares, a maior encomenda realizada desde 1968.

A Delta Airlines, que adquiriu 24 Boeing 727-200 para en-

trega em 1978, informou ter realizado a compra levando em consideração o número de passageiros transportados pelo 727, fator essencial em vista do crescimento do tráfego nas rotas operadas pela companhia.

Atualmente, a Delta tem uma frota de 82 jatos 727-200, devendo ainda receber mais 3 aviões do mesmo tipo até maio de 1977.

A outra encomenda foi efetuada pela Braniff, que adquiriu seis 727-200, com opção de compra de mais dois. A frota de 727 da Braniff atinge 83 aviões.

Em declaração à imprensa, o presidente da Braniff, Harding L. Lawrence, informou que os 727-200 irão substituir os 727-100 atualmente em operação, o que dará à companhia uma maior flexibilidade de se adaptar ao crescimento do tráfego em suas rotas, baixando consideravelmente o custo do assento/milha.



● A British Caledonian Airways, a linha aérea britânica que ser-



TriStar da Lockheed

ve a América do Sul, poderá introduzir jatos de fuselagem larga nos seus serviços regulares para o Rio de Janeiro, São Paulo, Buenos Aires e Santiago, antes do final de 1977. Os aviões poderão estar ligando Londres a Caracas na primavera europeia do próximo ano.

A intenção foi anunciada numa entrevista à imprensa no Aeroporto de Gatwick, Londres, quando a empresa apresentou seu primeiro trijato DC 10 série 30, de fuselagem larga, que está sendo usado inicialmente nas linhas regulares para a África Ocidental. A companhia vai receber em maio seu segundo DC 10 e tem opções para mais dois.

A decisão de usar eventualmente os jatos de 265 lugares nas rotas do Atlântico Sul e central segue-se ao progressivo êxito da companhia nas linhas Londres-Brasil-Argentina-Chile e Londres-Caracas-Bogotá-Lima.

O Sr. Ian Ritchie, Diretor de Assuntos Exteriores da empresa, também revelou que há possibilidade de o novo avião ser usado em serviço regular entre Londres e Atlanta e Houston.



- Com o recente fornecimento pela FAA de certificado para um novo piloto automático com

dois canais, baseado no "Sperdy SP 50", que irá equipar os Boeing 727, estes jatos serão os primeiros aviões americanos não "wide-body" a receber aprovação para pousos por instrumentos, com visibilidade horizontal mínima de 213 metros, o que representa, aproximadamente, a metade da distância anteriormente requerida.

Nos Estados Unidos só existem quatro aeroportos equipados para operação na categoria 3. São eles: Washington-Dulles, Atlanta, San Francisco e Denver. Com o novo sistema, porém, os Boeing 727 poderão operar, não só em aeroportos nas categorias 2 e 3, com mínimos de 15 metros de altitude e 213 metros de visibilidade horizontal, como também em todos os principais aeroportos, no limite de 15 metros de altitude para a decisão final.

O novo piloto automático é mais simples e requer menos equipamento que os pilotos automáticos atualmente em uso.

O Boeing 727 é o jato comercial mais utilizado em todo o mundo, com mais de 1 200 aviões em serviço por 82 companhias de aviação. Outros duzentos 727 entrarão em operação até 1980.



**Cada gota
de gasolina
que você economiza
representa muito
para este país
que precisa crescer.**



Faça nosso petróleo render mais



PETROBRAS

A GUERRA POLÍTICA

GENERAL-DE-DIVISÃO RR
ADOLPHO JOÃO DE PAULA COUTO

NOTA DA REDAÇÃO: O presente trabalho é oportuno conjunto de considerações e informações sobre tema sempre atual, isto é, as debilidades estruturais que os regimes democráticos expõem, historicamente, estaticamente, à ação (praxis marxista) do comunismo internacionalizado. Os artigos-palestras que se seguirão a este do ilustre Gen. A. J. Paula Couto fazem parte de ciclo de palestras realizadas em Porto Alegre recentemente pela "Ação Democrática Renovadora", entidade que brotou do 31 de Março 64 sem filiações politicompartidárias.

O que nos propomos apresentar neste trabalho é uma visão do conflito ideológico que se trava entre o Mundo Livre e o Mundo Comunista, procurando mostrar, não apenas a existência desse conflito, negada por alguns, iludidos ou não pela "coexistência pacífica", mas sobretudo a posição eminentemente ofensiva do Mundo Comunista contra a débil e acomodada atitude defensiva do Mundo Livre.

A esse conflito ideológico é que chamamos de guerra política, cuja conceituação será objeto de um item posterior.

AS MANIFESTAÇÕES OSTENSIVAS DA GUERRA POLÍTICA

DESMORALIZAÇÃO E ISOLAMENTO DOS E.U.A.

Desde a vitória da revolução comunista na Rússia, uma das diretrizes básicas de sua estratégia de expansão no resto do mundo foi assim estabelecida:

"Isolar os Estados Unidos de seus aliados".

Inicialmente a tarefa não foi fácil, dada a plena integração ideológica dos E.U.A. com a causa dos demais países do Ocidente, então nitidamente caracterizada, bem como a sensibilidade do Mundo Livre para o perigo comunista.

Entretanto, a pertinácia da ação comunista, no sentido de atingir aquele objetivo, vem apresentando frutos cada dia mais evidentes.

A exploração do "nacionalismo", sobretudo dos países em desenvolvimento e subdesenvolvimento, tem sido arma efficientíssima no distorcer a imagem do país líder do Mundo Livre, procurando transformá-lo no grande vilão do mundo, sobrepujando largamente fatos evidentes e palpáveis que, descontados alguns pecados, demonstram justamente o contrário.

Essa ação tem sido tão solerte e tão hábil que sensi-

bilizou a própria política interna dos E.U.A., de onde partem atitudes de autodestruição, inspiradas principalmente pelos liberais.

O abandono dos países da antiga Indochina à livre ação dos comunistas, a queda sucessiva do Vice-Presidente e do Presidente dos E.U.A., os generalizados ataques às atividades da C.I.A., as tentativas e desmoralização do Pentágono são alguns poucos exemplos do que podem os grupos de pressão interna, estimulados pela esquerda e reforçando pressões externas de grande amplitude, obedientes à mesma inspiração.

Os perigosos sinais de isolamento vão aparecendo, sobretudo na América Latina, onde movimentos de simpatia a Cuba são de evidente inspiração antiamericana e onde vozes já se levantam no sentido de excluir os E.U.A. da O.E.A. O próprio governo brasileiro já sentiu a gravidade do problema, conforme se deduz de recente noticiário da imprensa, relativo à participação do Brasil na Sociedade Econômica Latino-Americana (SELA), proposta pela Venezuela e México. Segundo a notícia, o Brasil condiciona sua participação à ausência de qualquer caráter de confrontação política com os E.U.A. No mesmo sentido, o ex-chanceler da República Federal da Alemanha, Willy Brandt, presidente do Partido Social Democrata, fez recente advertência, declarando, ao regressar de viagem, àqueles dois países e mais aos próprios E.U.A., que "os europeus devem manter-se junto ao seu grande aliado", motivado por sinais de insegurança que observou nos E.U.A.

E quem seria o grande beneficiário do vácuo que se criaria na aliança ocidental com a defecção dos E.U.A. se não o Movimento Comunista Internacional?

O quadro que estamos tentando desenhar adquire extraordinária nitidez quando atentamos para a seguinte afirmativa de Fred Schwarz, expressa em 1963 em seu livro "Você pode acreditar nos comunistas...":

"Os comunistas acham que estão em guerra conosco. Tal convicção jamais será minimamente alterada, faça o que fizer o mundo livre. Se amanhã os dirigentes das nações livres devessem acatar todas as exigências feitas pelos chefes comunistas, neutralizando todas as bases do Comando Aéreo Estratégico; se houvessem que ceder a todas as exigências sobre a Alemanha; se se curvassem em neutralizar Formosa; se precisassem reconhecer a China Vermelha, admitindo-a nas Nações Unidas; se os americanos devessem dar baixa em todo o recruta e recolher todo o seu armamento para dentro das fronteiras dos Estados Unidos — estariam apenas dando certeza aos comunistas de vitórias maciças na luta de classe, com mais um passo na direção de nossa conquista e destruição finais. Ou admitimos a hipótese e nos defendemos contra ela, ou a ignoramos para sermos destruídos. É a alternativa."

Dos objetivos comunistas referidos por Fred Schwarz, na época ainda inatingidos, a maioria, como sabemos, já foi hoje conquistada, o que empresta maior valor e dramaticidade à sua advertência.

Douglas Hyde, em "O Assalto Pacífico", confirma as preocupações que estamos externando ao dizer, também em 1963:

"É típico o programa do Partido Comunista Britânico, "The British Road to Socialism". Este exige combate enérgico ao atual espírito de sujeição aos interesses políticos e econômicos dos Estados Unidos.

Evidentemente esta orientação encaixa perfeitamente nas atividades dos partidos comunistas, de ambos os lados da Cortina de Ferro, que visam à introdução de cunhas entre diversos países capitalistas e, em particular, ao enfraquecimento e ISOLAMENTO (grifo nosso) dos Estados Unidos como o mais poderoso e temível adversário da política da União Soviética e do bloco sino-soviético. É também um esforço no sentido de tirar proveito do sentimento nacionalista."

É mais um alerta que deixamos àqueles verdadeiros democratas que, independentemente de coloração política, se preocupam com a permanência dos valores da sociedade cristã e ocidental, onde o Brasil, convicta e orgulhosamente, se insere.

DESMORALIZAÇÃO DO CAPITALISMO

O sistema político democrático não é atacado diretamente pelo Movimento Comunista Internacional que, ao contrário disso, com objetivos táticos, **propugna, juntamente com os liberais, por um regime onde haja plenitude de liberdades democráticas, que eles sabem utilizar tão bem para, afinal, acabar com todas elas.**

Ignorando propositadamente a socialização progressiva do sistema econômico ainda chamado capitalista, o MCI ataca-o e procura desmoralizá-lo como se ainda se tratasse do capitalismo injusto e anti-social dos pródomos da Revolução Industrial. As conquistas sucessivas que o sistema incorporou e que lhe vêm aparando as arestas de injustiça social, transformaram aquele capitalismo em algo muito diferente, que hoje se chamaria de capitalismo moderno, neocapitalismo ou sistema de economia de mercado, mas **de qualquer modo instituindo a iniciativa privada como a única alternativa econômica compatível com os sistemas políticos democráticos.**

Prevalecendo-se da conotação pejorativa da palavra "capitalismo", usam-na como a via mais fácil de ataque ao sistema político democrático que lhe é afim.

Os líderes comunistas confirmam esse afã em desmoralizar o sistema. Eis como Khrushchev se referiu a ele:

"O capitalismo encontra-se em maré vassante, rumo ao colapso. Isso não significa que já se ache por terra, com as pernas estiradas; muito trabalho tem ainda que ser realizado para levá-lo a esse estado" (De "A Luta pela Paz").

Já Lenine dissera antes:

"O capitalismo deve perecer inevitavelmente sob os golpes da revolução proletária" (De "O Assalto Pacífico").

Mostrando a importância dessa via de ataque aos valores do Mundo Livre, Fred Schwarz, ao citar **os quatro fatores do aliciamento pela esquerda da juventude intelectual**, apontou como **primeiro deles a "desilusão com o capitalismo"**, acrescentando logo a seguir, que "o primeiro fator na formação de um comunista é a desilusão com o sistema capitalista" (De "Você pode confiar nos comunistas...").

DESMORALIZAÇÃO DE PERSONALIDADES POLÍTICAS E MILITARES DO OCIDENTE

A imprensa do próprio Mundo Ocidental se encarrega de enfatizar o noticiário contrário aos seus próprios interesses, dando relevo a fatos que favorecem a causa comunista.

São exemplos de nossos dias a exploração sensacionalista do episódio Watergate, levando à desmoralização e à renúncia do Presidente dos E.U.A., como antes, em caso semelhante, fora desmoralizado e levado à renúncia o Vice-Presidente. Os mandatários de países que estão em luta aberta contra o comunismo são impiedosamente massacrados no noticiário internacional, como é o caso de Van Thieu, do Vietnã do Sul e Lon Nol, do Camboja.

A própria Rainha da Inglaterra, até há pouco resguardada de qualquer crítica, começou a receber os respingos de lama dessa propaganda destruidora.

O mesmo acontece com o Gen. Augusto Pinochet, presidente do Chile anticomunista, ao contrário de Salvador Allende, do qual se procurava criar a imagem mais favorável possível.

DESMORALIZAÇÃO DO ANTICOMUNISMO

Referem-se os estudiosos à existência de uma conspiração do silêncio em relação às atividades comunistas, como se elas constituíssem um tabu a ser cuidadosamente evitado nos comentários e nas preocupações quotidianas. A área ideológica tornou-se dificilmente transitável, evitando-se dar essa conotação aos fatos, por mais evidente que ela seja.

Um dos partidos políticos brasileiros chegou até ao cúmulo de negar, em documento oficial, a existência do conflito ideológico, uma das realidades mais gritantes do mundo contemporâneo.

A "coexistência pacífica", eficiente arma do arsenal psicológico comunista, terá contribuído bastante para criar esse estado de espírito, amaciando as resistências e as prevenções do Ocidente contra o perigoso inimigo, conforme era o objetivo deste último.

Esse fenômeno tem criado situações esdrúxulas, como aquela que é citada por Suzanne Labin ("Em Cima da Hora") ao afirmar que **chegou-se ao absurdo de condenar muito mais os anticomunistas definidos do que os próprios**

comunistas, como se aqueles que querem defender as formas democráticas fossem mais nocivos do que os que as querem destruir.

DESMORALIZAÇÃO DA POLÍCIA

A polícia, e de um modo geral, as chamadas forças de repressão, é vítima de campanhas em que se procura criar para ela uma imagem completamente negativa, apresentando-a aos olhos do público como um refúgio de venais e criminosos, espancadores e desprezadores da dignidade da pessoa humana, julgando o todo pelas exceções. É evidente que a instituição apresenta falhas, que têm de ser combatidas, mas daí a querer julgá-la no seu conjunto pelo baixo padrão de alguns maus elementos é um procedimento que só pode auxiliar a subversão. O problema não é apenas brasileiro, mas segue o padrão universal da guerra política visando desmoralizar a lei e a ordem, conforme poderemos ver através do testemunho de J. Bernard Hutton (em "Os Subversivos"), referindo-se a fatos de guerra revolucionária na Irlanda:

O governo foi obrigado a dar ordens à polícia para usar bombas de gás com o intuito de evitar mais prejuízos e danos aos civis inocentes. A polícia, que representava a lei e a ordem, tornou a ser alvo de protestantes católicos. Uma tática comum aos subversivos é insuflar o ódio entre a polícia e os cidadãos, e mais uma vez o grito de "brutalidade da polícia" foi ouvido na Irlanda do Norte, como já tinha sido ouvido na França, nos Estados Unidos, na Alemanha Ocidental e no Japão.

COEXISTÊNCIA PACÍFICA

Como já antes observamos, a "coexistência pacífica" se constitui numa das mais perigosas armas do arsenal psicológico comunista, pelas defecções que introduz nas fileiras democráticas, sujeitas ao amaciamento em seu ânimo combativo, levando muitos democratas a descreer da necessidade de luta, dadas as "boas intenções" evidenciadas pelo inimigo da democracia.

Na declaração de Krushev que se segue está implícito o verdadeiro sentido da "coexistência pacífica", expressão lançada por ele mesmo na área da guerra política, em substituição à "guerra fria":

"Conquistaremos o mundo capitalista utilizando essa formidável arma ideológica (o marxismo-leninismo) e não uma bomba de hidrogênio." (De "A Luta pela Paz")

Portanto, a "coexistência pacífica" só tem sentido verdadeiro quando se trata da guerra convencional ou atômica; no que se refere à guerra política, mais não é do que um perigoso estratagema, um a mais dentre os muitos ardis identificados pelos diversos estudiosos do fenômeno comunista, entre os quais:

Douglas Hyde (em "O Assalto Pacífico"):

"A coexistência pacífica não é a paz; é um eufemismo

mo para um estado de coisas que os comunistas acreditam poder manipular com o fim de subverter, um após outro, os países do mundo livre."

"A medida que evoluiu a estratégia da coexistência pacífica, evoluiu paralelamente aquilo que podemos com mais propriedade chamar de política do "assalto pacífico".

"Hoje (os comunistas) acreditam que a guerra mundial assestaria um golpe mortal à sua própria sociedade. Então procuraram e encontraram o que esperam venha a revelar-se como um sucedâneo capaz de debilitar a fibra de nossa sociedade, com a grande vantagem de que não contém os perigos que a guerra levaria ao mundo. O meio encontrado é a subversão econômica, diplomática e política, que é parte de um assalto multilateral, mas unificado. É "pacífico", ainda que suas intenções sejam tão letais como é a própria guerra. Isto é o que a "coexistência pacífica" significa para os comunistas e é importante que o mundo não-comunista compreenda."

IMAGEM SIMPÁTICA DAS COISAS COMUNISTAS

Além da conspiração do silêncio criada em torno do perigo comunista, um dos frutos da "coexistência pacífica", o noticiário da imprensa atualmente veicula de uma forma natural, e muito frequentemente até simpática, os líderes e os fatos relativos aos países comunistas, ao mesmo tempo que cooperam com o MCI no sentido de deteriorar a imagem dos países ocidentais, em particular os E.U.A., conforme já vimos. Se nos dermos ao trabalho de comparar a quantidade de notícias favoráveis aos interesses da esquerda com a daquelas que lhe é contrária, notícias, portanto, favoráveis à sobrevivência da democracia, poderemos ficar estarrecidos ante a frieza dos dados estatísticos obtidos.

Os êxitos comunistas no Vietnã e no Camboja recebem farto noticiário, acompanhado da depreciação dos líderes anticomunistas que procuram resistir-lhes. Não se encontram condenações ao Vietnã do Norte que, desprezando os acordos de paz, invade e agride países vizinhos em apoio à subversão comunista, por ele mesmo instigada, enquanto que os E.U.A., que lá estavam para defendê-los de tal agressão, mereceram a mais espetacular condenação, praticamente em todos os países do mundo, que os obrigou à retirada, deixando o campo livre para os comunistas.

Outra cooperação graciosa que muitos órgãos da imprensa prestam à subversão comunista, é o amplo noticiário dos assaltos, seqüestros e atos de terrorismo, **ações que na sua terminologia os comunistas chamam de "propaganda armada" e cuja finalidade é justamente receber essa vasta publicidade para, através da propaganda dos êxitos obtidos, desmoralizar a lei e a ordem.**

A isto se refere J. Binard Hutton, em "Os Subversivos" dizendo:

"Os inconvenientes causados (pelas bombas colocadas

em aviões) eram incalculáveis e redundavam em prejuízo de toda a sorte, mas isso não era suficiente para os terroristas do ar, que desejavam mais ampla publicidade mundial. Assim, as bombas indiscriminadamente colocadas nos aviões de passageiros, foram substituídas pelos seqüestros aéreos, que proporcionavam ainda maior publicidade."

DEGREDAÇÃO DOS VALORES DO MUNDO OCIDENTAL

Através da larga exploração do erotismo e das drogas, sobretudo, está se processando uma perigosa deterioração moral no âmbito da sociedade ocidental. Esse afrouxamento dos costumes, cujo alvo principal é a juventude, constitui outra manifestação da complexa guerra política a que estamos submetidos e que a maioria de nós ignora.

Pode parecer um exagero atribuir também ao MCI a responsabilidade maior por essa situação, tão amplamente difundida no Mundo Ocidental. Não é esta, entretanto, a opinião dos estudiosos do assunto, que documentam fartamente essa atividade como parte da subversão, como passaremos a ver.

Diz J. Bernard Hutton, em "Os Subversivos":

"Os chefes subversivos profissionais da Rússia e da China trabalham sem cessar para destruir o modo de vida do Ocidente. Com o estímulo do vício de drogas entre as crianças de escola e os jovens, as quinta colunas vermelhas estão quase conseguindo atingir o seu objetivo. Somente o futuro poderá dizer-nos se a jovem geração conseguirá resistir à corrupção moral espalhada pelo Oriente comunista".

"Dentro de poucos anos desde o lançamento de sua campanha para destruir as democracias do Ocidente com as drogas, Moscou e Pequim já conseguiram muita coisa. Já ensinaram aos jovens o perigoso brinquedo das drogas."

"A diretiva (de Moscou) mostrava longas e detalhadas ordens quanto aos melhores métodos para introduzir as drogas nas lutas de classes, como um dos meios para destruir e derrubar o sistema capitalista."

O CINEMA POLÍTICO

Cooperando eficientemente na deterioração dos valores morais através da disseminação do erotismo e da moralidade dos padrões de comportamento, o cinema acrescenta a esses ingredientes da subversão a disseminação de mensagens políticas cuidadosamente estudadas e preparadas, em obediência à diretriz de Lenine, assim expressa:

"O cinema é a mais importante de todas as artes...; desmoralize-se a mocidade de um país e a revolução estará vitoriosa."

Um estudo de profundidade sobre o grave problema do cinema político conduziu à feitura de um relatório, de onde extraímos trechos essenciais:

"O iniciador da utilização do cinema como "arma política" foi Jean Luc-Godard, autor, diretor, produtor e roteirista do cinema francês, para o qual "a arte de fazer cinema é uma ação intelectual engajada, com objetivos revolucionários, os quais, na prática, só se realizam pela violência."

"Em 1957, quando crítico dos "Cahiers de Cinema" de Paris, Godard preparou um grupo de mais de 40 jovens cineastas, todos dispostos a mudar as estruturas do cinema tradicional; com tal atitude, conseguiu influenciar conhecidos e competentes cineastas europeus e norte-americanos, os quais passaram a imitar, ampliar e até modificar sua técnica do chamado "cinema novo político", dentro da linha de mensagens justapostas, subliminares, etc..."

Prosseguindo, o relatório descreve as diversas técnicas usadas por Godard para encaminhar mensagens subversivas, bem como as usadas por outros cineastas que, na França, Estados Unidos, Itália, Inglaterra, Alemanha e diversos outros países, inclusive o Brasil, utilizam técnicas semelhantes para a difusão de mensagens políticas de cunho subversivo.

Entre eles, estão nomes muito conhecidos, como Robert Altman, Sidney Pollack, Pier Paolo Pasolini, Michelangelo Antonioni, Glauber Rocha, Ruy Guerra, Costa Gravas e outros.

PLENITUDE DEMOCRÁTICA

Periodicamente recrudescem clamores pela "restauração plena da democracia" no Brasil, partida sobretudo de círculos oposicionistas e liberais, coincidindo, porém, com os interesses dissimulados da subversão comunista.

Essa possível liberação do regime brasileiro iria, paulatinamente, pelo afrouxamento gradativo dos instrumentos de segurança, oferecendo margens crescentes para a distensão da mola comprimida, que representa as potencialidades reprimidas da subversão. Livres dos freios que a contém, iria adquirindo, passo a passo, a desenvoltura que a caracterizava na fase pré-revolucionária de 1964.

Estudiosos do fenômeno comunista chamam a nossa atenção para o amplo uso que os comunistas sabem fazer das liberdades democráticas.

Referindo-se à "ponta do iceberg vermelho", uma imagem usada para definir a subversão comunista, diz J. Bernard Hutton, em "Os Subversivos":

"Os serviços secretos do Ocidente e da Inglaterra sabem que ela existe, mas nada podem fazer. **As leis vigentes, que protegem os direitos dos indivíduos, podem ser pervertidas para proteger os culpados.**"

Mencionando as dificuldades de Wilson para combater as greves manipuladas pelos comunistas, diz o mesmo autor:

"Embora Wilson citasse comunistas seriamente empenhados em transformar a greve dos marítimos em uma crise nacional, as suas ações não podiam ser legalmente condenadas; embora os seus motivos ocultos fossem fáceis de

perceber. Os membros da Câmara, que conheciam a importância dos direitos democráticos, sentiam-se obrigados a garantir os bastiões da liberdade na Inglaterra, por trás dos quais podiam esconder-se e proteger-se os subversivos".

"Estamos mostrando fatos, e tudo isto já é do conhecimento dos estadistas do Ocidente, que se vêem tolhidos pelas leis que governam suas comunidades livres e bem intencionadas, e que ficam sem saber a que meios recorrer para combater a ameaça".

"O código da civilização das democracias do Ocidente torna as pessoas vulneráveis às táticas não civilizadas adotadas pelos subversivos. O subversivo só pode fomentar a luta industrial porque as democracias respeitam a liberdade de pensamento e permitem que ele espalhe o descontentamento".

Aí está, portanto, uma mostra expressiva dos problemas enfrentados pelas democracias liberais para enfrentar a subversão comunista, devido justamente a essa "plenitude de liberdades" que alguns querem instaurar no Brasil, a título de "redemocratização".

APROPRIAÇÃO DA PALAVRA "DEMOCRACIA"

Aproveitando-se das conotações simpáticas da palavra e do conceito, apropriaram-se os comunistas do termo "democracia", batizando com ele diversos de seus satélites, dentro da confusão semântica que tão bem cultivam. São as chamadas "democracias populares". Já disse Lin Yutang que a maior invenção dos comunistas foi a palavra "povo", em cujo nome tudo pode ser feito, inclusive, dizemos nós, denominar de democracia ao mais ferrenho dos totalitarismos.

O sofisma que usam é de que o Partido Comunista, partido único, é o legítimo e indiscutível representante das aspirações do povo. Portanto, estando ele no poder, o povo também está, o que daria ao regime a configuração democrática.

Nem a "ponta do iceberg", representada pelas vozes de protesto dos intelectuais dissidentes, foi suficiente para abalar esse ardil, mesmo porque é difícil encontrar uma ação organizada do Ocidente no sentido de desmoralizá-lo, preferindo sofrer o ônus de ter uma de suas mais valiosas bandeiras — a democracia — usurpada pelo maior inimigo desse regime.

AS MANIFESTAÇÕES DISSIMULADAS DA GUERRA POLÍTICA

— INFILTRAÇÃO:

Constitui a infiltração um dos recursos mais eficazes e difundidos da guerra política. Através dele, procura o MCI colocar o inimigo dentro de nossas trincheiras. Os comunistas descrevem-na como sendo "a longa marcha através

das instituições", o que é uma conceituação bem expressiva.

A palavra de ordem é infiltrar a imprensa, a igreja, os partidos políticos, a administração pública, enfim todos os órgãos do governo e setores da sociedade, de elementos que possam trabalhar em benefício da causa, ocupando posições-chave. Evidentemente, trata-se de elementos que não são conhecidos, como comunistas. Ou são cripto-comunistas ou pertencem à numerosa "galeria dos auxiliares do comunismo", na classificação de Suzanne Labin.

Podemos apresentar dois exemplos, um relativamente recente e outro recentíssimo: a infiltração de um agente comunista da RDA — Guillaume — como assessor do então chanceler da Alemanha Ocidental, Willy Brandt, cuja descoberta provocou a renúncia deste último. O segundo exemplo é a prisão de um chefe de redação de um dos jornais, locais, como implicado em atividades subversivas.

Procuremos o testemunho dos estudiosos.

Segundo o bispo Alejo Pelypenko em seu livro "Peligro Amarillo en America Latina" (B. Aires/1965), a infiltração na Igreja processa-se da seguinte maneira:

"Evolução da agressão direta para a indireta, atraindo os católicos para círculos de estudo, despertando-lhes a consciência política e atividade correspondente. Substituição progressiva do elemento religioso dentro da Igreja, pelo elemento marxista. Fazer os católicos destruírem, por sua conta, as imagens divinas que eles mesmo criaram".

Em seu livro "O Assalto Pacífico", diz Douglas Hyde:

"Nos países onde seu funcionamento é legal, o partido (comunista) opera dentro de outras organizações. Infiltra-se nelas, assegura para si as posições de mando e depois procura usar a frente unida pelos processos usuais. A frente unida é o meio de conquistar aliados para o comunismo — utilizando os que ignoram as intenções e os processos comunistas — e de destruir aqueles que se opõem, ao comunismo".

A preparação da crise final é, de fato, a preparação para a tomada do poder. Isso só poderá ocorrer com o apoio das massas. Assim, usando as reivindicações da frente unida e as táticas da infiltração, esforçam-se por capturar e controlar os sindicatos, as cooperativas e outras organizações das classes proletárias".

Para o bom êxito da subversão, segundo o mesmo autor, "é preciso que haja um partido comunista amadurecido para impulsionar os líderes nacionais e que estes aceitem de bom grado ser conduzidos. É preciso que haja simpatizantes do comunismo na cúpula governamental".

J. Bernard Hutton, que estuda o problema com maior extensão e profundidade, diz em sua obra já citada:

"O número de chefes subversivos infiltrados em todos os países do mundo livre constitui uma séria ameaça para todos os regimes democráticos"

"Os sindicatos, todos os partidos políticos, as igrejas, as organizações sociais e todos os tipos de organizações públicas e particulares, tudo isso foi infiltrado por subversi-

vos clandestinos comunistas, que levam a cabo uma política planejada pelos líderes políticos soviéticos e chineses e que só tem um objetivo: a destruição do mundo livre".

O autor procura ainda confirmar suas afirmações usando fontes comunistas, entre as quais:

— Diretriz de Stalin, anunciada em reunião dos líderes do Kremlin, em abril de 1948:

"Logo que derem início às suas atividades, eles (os agentes infiltrados) cortarão todas as suas ligações com o Partido Comunista e passarão a trabalhar para o partido por meios indiretos. Serão convocados para fazer parte de organizações e sociedades burguesas e inimigas do comunismo e da União Soviética."

— Ordem do Instituto 631, dirigido por Suslov, para os subversivos clandestinos na Inglaterra:

"Os camaradas devem infiltrar-se na vida pública e em todas as esferas de atividades políticas."

— Colocação dos valores econômico-sociais em posição de supremacia, em detrimento dos valores espirituais e morais:

Já observamos antes que, entre as manifestações visíveis da guerra política, está a deterioração dos valores morais e espirituais dentro da sociedade ocidental.

O fato de isto ser fruto de uma atitude calculada, em benefício da enfatização de outros valores, mais convenientes para a condução da guerra política, pode ser considerada uma manifestação dissimulada dessa guerra.

A opinião de Charles Malik a esse respeito, manifestada em seu livro já citado, é a seguinte:

"...em quarenta anos o mundo já se acha real ou parcialmente comunizado, pelo menos no sentido de que os valores econômico-sociais parecem agora superar todos os outros valores".

"Acima de tudo, considere como a interpretação materialista-marxista das coisas invadiu virtualmente todo o pensamento e valor ocidental, todos os que ora falam e pesam como se fossem marxistas, as categorias econômicas e sociais superando agora todas as outras considerações, tais como governo livre, sociedade livre, caráter pessoal, liberdade pessoal, liberdade de pensamento e de consciência e valores intelectuais e morais."

"A fome, a pobreza e a moléstia são tidas como os piores inimigos do gênero humano; na realidade, há outros inimigos muito piores. Quando entrará o Ocidente no plano dos valores fundamentais da liberdade?"

CONCEITO DE GUERRA POLITICA

Poderíamos definir a guerra política como sendo o conjunto de atividades, de caráter sobretudo político-psicológico, inserido no quadro mais amplo da guerra revolucionária, cooperando na conquista dos objetivos desta guerra — conquista física e psicológica das populações, como objetivo-

intermediário, e conquista do poder, como objetivo final, como o uso de meios não violentos e, de preferência, legais.

Já para Suzanne Labin, a Guerra Política se confunde com a própria Guerra Revolucionária, como podemos concluir desta sua definição:

"A guerra política é o conjunto de operações montadas pelo Kremlin fora do campo estritamente militar, ou seja, essencialmente na vida pública de cada povo, para destruir os regimes de liberdade e instaurar a hegemonia do poder absolutista e totalitário encarnado pelo comunismo. Seus principais meios de ação: antes de tudo, a propaganda; depois a infiltração, a corrupção, a sabotagem, as sublevações, a guerrilha, apenas com exceção do engajamento regular de forças armadas soviéticas em uma guerra quente."

Como nas duas conceituações anteriores referimo-nos à Guerra Revolucionária, vejamos como a define um dos maiores estudiosos do assunto, o francês Cmt. Boulnoie:

"A Guerra Revolucionária é uma doutrina de guerra, elaborada por teóricos marxistas-leninistas e explorada por movimentos revolucionários diversos, para se assenhorar do poder, assegurando progressivamente o controle físico e psicológico das populações, como emprego de técnicas particulares, apoiando-se em uma ideologia e desenvolvendo-se segundo um processo determinado."

É um tipo de guerra que tem o seu clima ideal na "coexistência pacífica", tática comunista habilmente usada para quebrar as resistências do mundo livre.

SISTEMÁTICA DA GUERRA POLÍTICA

Para conseguir os objetivos sucessivos da guerra revolucionária, desde a conquista física e psicológica das populações até a tomada do poder, passando pela desagregação das estruturas econômico-sociais dos países visados, usa o MCI uma sistemática, através do emprego de hábeis técnicas, muito peculiares.

Vamos examinar dentre elas, aquelas que se enquadram na nossa definição de guerra política.

Dividem-se elas em dois grupos. Compreende o primeiro aquelas técnicas que visam a destruir a ordem social vigente; são as chamadas técnicas destrutivas. Abrange o segundo grupo aquelas outras técnicas que têm por fim lançar as sementes da nova ordem. São as técnicas construtivas.

É interessante observar que a divisão de tais técnicas em destrutivas e construtivas, esta conceituação, expressa por um autor francês em 1957, foi inteiramente confirmada 15 anos depois pelo Instituto Latino-Americano da Academia de Moscou, em artigo intitulado "Desenvolvimento do processo revolucionário na América Latina", publicado na revista "Latinskaya America" (Jan-Fev 72), onde consta:

"Apoiados na concepção marxista do Estado e da Revolução, chegam os comunistas à conclusão de que as revo-

luções latino-americanas deverão, antes de tudo, **destruir** o mecanismo estatal da burguesia e **construir** um novo tipo de estado."... "a revolução socialista prefere a queda da velha classe dominante, concomitante com a destruição do sistema capitalista e o início da estruturação de uma nova sociedade. Tudo isso exige o emprego de força revolucionária, indiferentemente se o proletariado e o povo formam o poder por um levante armado ou não." (o caminho armado e o caminho desarmado).

TÉCNICAS DESTRUTIVAS:

1 — **Desmembramento** — É a técnica que, como o nome diz, visa a desmembrar o antigo organismo social. No quadro da guerra política, conta com dois recursos:

- greves de formas diversas
- resistência passiva

Apesar do papel deletério que o segundo desses recursos representa dentro da força de trabalho, é indubitável que o primeiro, representado pelas greves, tem uma função mais espetacular e generalizada, estendendo-se, de forma explosiva, por quase todos os países do mundo livre.

Vamos, por isso, nos estender um pouco mais sobre elas.

Num documento capturado logo após a revolução de 64, em Mato Grosso, intitulado "Esquema para discussão", constava:

"...no setor operário, tomar todas as providências para preparar a greve geral, em ligação com a luta pelas reformas de base."

Na Inglaterra, entre os vários fatores que contribuem para a preocupação das autoridades, está a "crescente militância dos sindicatos, nos quais o poder verdadeiro passou gradativamente para representantes sindicais que não fazem segredo de sua motivação política; utilização maciça de piquetes e de intimação durante as freqüentes greves." (Do Relatório Especial do "Institute for the Study of the Conflict").

"O recinto das fábricas é o terreno escolhido pelos comunistas para dar combate à democracia parlamentar, ao domínio da lei e à racionalização das relações industriais." (idem)

"A Câmara está ciente de que o Partido Comunista, ao contrário dos principais partidos políticos, tem montado à sua disposição um eficiente e disciplinado aparato, que age no setor industrial e é controlado diretamente da sede do partido. Nenhuma greve de maior importância é desencadeada em qualquer lugar deste país, em qualquer setor da indústria, à qual o mencionado aparato deixe de dar a sua devida atenção." ("Os Subversivos")

Fred Schwarz, definindo a greve política, diz:

"Uma greve política não pretende conseguir imediatos e tangíveis benefícios para os trabalhadores, mas destruir o sistema capitalista. A greve política destina-se a mirar os

alicerces da autoridade, provocando caos, desemprego, fome e medo." (Obra citada)

"O líder do Partido Comunista do Chile colocou a questão da unidade antiimperialista nestes termos: "Greves e ação de massa são a melhor escola de unidade" (Douglas Hyde em "O Assalto Pacífico").

Já Trotsky, em 1926, dizia:

"A greve fez da substituição do estado burguês pelo estado proletário uma questão de momento. Se a própria greve não produzir essa mudança, pelo menos torna-la-á bem mais próxima..." (idem).

De uma instrução enviada pelo Instituto 631, de Moscou, em março de 1959, ao PC da Inglaterra, constava:

"1. As tendências à greve em todos os ramos das indústrias devem ser exploradas e as greves precipitadas. Não tem importância serem as greves deflagradas pelos sindicatos ou pelos subversivos clandestinos". (de "Os subversivos").

Outra instrução do mesmo Instituto:

"5. Nunca devem cessar a obstrução e a instigação às greves. Não se deve esquecer que um punhado de operários em posições-chave pode paralisar toda uma indústria." (idem).

De instruções originárias de Pequim, extraímos:

"As greves devem sempre aumentar e as fábricas devem ser completamente paralisadas". "Portanto, devem-se envidar todos os esforços para aumentar as greves até que a maior parte das indústrias sejam afetadas e que o país se veja à beira da paralisia completa". (idem).

"Ken Coates, em suas conferências, é bem claro acerca dos objetivos do Instituto 631". "O controle pelos trabalhadores começa com uma simples exigência de parte do sindicato para contratar e despedir, saída para o chá, velocidade de trabalho, distribuição de trabalho, etc... A pressão aumenta através de uma série de exigências até o ponto em que toda a sociedade capitalista chega a um beco sem saída. Nesse ponto, então... chega-se a uma situação revolucionária". (idem).

"Os nossos chefes subversivos devem continuar a condicionar o espírito do público inglês por meio de suas redes. O seu exemplo deve ser seguido pelos agentes em todas as outras partes do mundo capitalista. Quanto mais simpatia conseguirmos do público para as greves, tanto maior será a recompensa futura". (idem)

As citações feitas parecem mais do que suficientes para confirmar o papel decisivo que cabe às greves no processo da guerra política, de acordo com o que, há tantos anos, já diziam os franceses.

2 — Intimidação — É esta uma técnica que permite completar e reforçar a do desmembramento. Consiste em neutralizar a ação daqueles que não têm simpatia ou se opõem à causa comunista, criando neles a sensação de receio ou de medo. Pode ir desde o simples apodo, chamando de fascistas, nazistas, direitistas, reacionários, etc... os

elementos que se opõem à subversão, até os recursos mais drásticos, entre os quais vamos nos limitar àqueles que cabem dentro do quadro da guerra política.

O mais usado e evidente é o de manejo de massas. É um recurso de largo e ostensivo uso pela subversão, com notório potencial de intimidação sobre os assistentes de tais demonstrações.

Já em 1964, no mesmo documento capturado antes citado, constava:

"7. A campanha deve ser essencialmente de ações de massas. É necessário preparar e realizar comícios, passeatas, demonstrações de massas de toda a ordem, principalmente de massas operárias e camponesas".

Mesmo depois disto, já em pleno regime revolucionário, ao menor sinal de distensão política, no ano de 1968, vimos ressurgirem as passeatas de inspiração política, cujo recrudescimento obrigou o governo a medidas repressivas adequadas.

A respeito desta técnica, diz Fred Schwarz na obra citada:

"A verdadeira estratégia comunista (na Inglaterra) consistia em descobrir um item vital para as grandes massas, fixar-se nele e de reunir em torno dele um grupo popular numeroso. A prova de sua capacidade comunicante seria fornecida pela habilidade demonstrada em dirigir as pessoas assim arregimentadas no sentido dos interesses últimos do comunismo".

Douglas Hyde, citando Lenine, escreve:

"A revolução socialista na Europa não pode ser outra coisa se não uma explosão da luta de massas, em que intervem todos os elementos oprimidos e descontentes". (Obra citada)

Seguindo-se a um processo de infiltração profunda no Paquistão, graves acontecimentos ali tiveram lugar em maio-junho de 1971:

"Foi assim que Moscou e Pequim espalharam a confusão e o terror no Paquistão. Foi uma explosão de paixão, de fanatismo e de emoções descontroladas. As massas são sempre presas fáceis em ocasiões como essas e os subversivos conhecem muito bem tais fraquezas humanas". ("Os Subversivos")

E finalmente, a atualidade desta técnica pode ser confirmada na citação do trabalho mais recente, publicado em 1972 na "Latinskaya America" já antes citada:

"Como única e acertada política revolucionária aparece sempre, e sob todas as circunstâncias, a mobilização das massas".

3 — Desmoralização — Consiste esta técnica em procurar a desmoralização das autoridades políticas, policiais e militares, negando-lhes sistematicamente as vitórias e os acertos e ampliando e exagerando as inevitáveis falhas e desacertos, procurando criar o ceticismo e a descrença em relação às suas iniciativas e a dúvida quanto à sua boa fé. Quando essa técnica pode ser usada em sua plenitude, com

irrestrito uso dos meios de comunicação de massa, em pouco tempo os próprios agentes do poder, atingidos pelo peso da pressão psicológica, perdem suas convicções e começam eles próprios a duvidar do valor daquilo que executam.

A ênfase maior se exerce na exacerbação das chamadas "contradições internas", apontando exclusivamente falhas e deficiências, com absoluta exclusão dos aspectos positivos, conforme já vimos.

— Técnicas construtivas:

1 — Seleção e formação — Esta técnica é uma das maiores responsáveis pelo segredo da força das minorias comunistas. O primeiro passo consiste em procurar elementos ativos e dinâmicos, com qualidades de liderança em seus diversos aspectos (oradores, propagandistas, especialistas em determinados ambientes, etc...)

Depois de convertê-los para a causa, através de hábil e paciente trabalho de proselitismo, trata-se de dar-lhes uma formação que os habilite para agir profissionalmente na execução das tarefas subversivas que lhes competem. Daí a razão de sua eficiência: são poucos, mas selecionados e preparados para a sua missão.

A prática de formação dos quadros, anunciada por estudiosos franceses em trabalhos publicados nos anos 50, veio a ser confirmada em documento capturado em Campo Grande, em 1964, logo após a revolução.

Em uma carta dirigida aos "caros Camaradas" do Comitê Estadual do PCB, dando instruções para um encontro de Educação que seria realizado no Rio, constava o seguinte:

"No trabalho de Educação — Balanço do trabalho realizado. Número de cursos regulares (curso básico, curso médio, ciclo de palestras); número de alunos, resultados, iniciativas, experiências, observações, críticas e sugestões, continuidade e seqüência dos cursos e ciclos de palestras e programação do ano escolar. Formação de equipe de professores".

Também Fred Schwarz confirma o uso dessas técnicas, quando diz na obra citada:

"O sucesso do Partido Comunista deve-se às atividades incessantes da organização leninista. O critério preliminar é o recrutamento de uma elite intelectual destinada a constituir o cerne do partido. Não lhes interessa a adesão de grandes massas de gente. A idéia consiste na conquista das massas por minoria dedicada e disciplinada, armada de saber e organização superiores".

Referindo-se aos Festivais Mundiais da Juventude, diz Douglas Hyde em seu já citado livro:

"Nos festivais, eles (os jovens ocidentais) se convertem em alvo de tratamento especial. Os milhares de comunistas, procedentes dos países do bloco comunista e do mundo livre, vêm-nos como lutadores potenciais das ativas

frentes de combate ao imperialismo. Envidam-se, portanto, todos os esforços visando a influenciá-los e, se possível, recrutá-los para a Liga da Juventude Comunista ou para o Partido Comunista. Os que se mostram receptivos a esse trabalho recebem muitas vezes alguma instrução em liderança e entram em contato com as formas públicas ou secretas de atividade, mais adequadas aos países de origem".

Em reunião dos líderes do Kremlin em 1948, Stalin anunciava:

"Essa rede (de subversivos) será composta de homens e mulheres competentes e inteligentes, escolhidos por suas qualidades". (De "Os Subversivos")

"Foram logo tomadas as providências para o treino dos subversivos clandestinos que iriam se infiltrar nas democracias ocidentais, onde provocariam distúrbios e estimulariam condições revolucionárias". (idem)

Ainda em 1948, implementando a diretriz de Stalin, o Instituto 631 enviou suas primeiras instruções aos chefes do P. C. do mundo inteiro, onde constava:

"Os líderes de todos os partidos comunistas devem selecionar camaradas de toda a confiança para o serviço de subversão clandestina desligado do Partido Comunista. É essencial que os camaradas escolhidos cortem todas as suas ligações com o Partido. É conveniente que passem a ser vistos como adversários do partido e de suas ideologias."

"As mesmas instruções mostravam em detalhes mínimos, como deveriam ser organizadas as escolas secretas para o treinamento dos subversivos."

"Centros de treinamento dessa espécie foram estabelecidos em todos os outros países do mundo capitalista." (idem)

2 — Semeadura — É a técnica complementar da anterior. Consiste em distribuir os quadros selecionados e formados pelos diversos pontos do país, designando-os para trabalhos nas diversas organizações onde há necessidade de reforçar o trabalho de subversão.

3 — Impregnação psicológica — Esta é a técnica que permite a conquista psicológica das populações, um dos objetivos intermediários da Guerra Revolucionária. Estudiosos franceses assim a descrevem:

"Para dar ânimo a uma população indiferente e catequizá-la, há necessidade de empregar os últimos recursos da psicologia experimental. Esta técnica consiste na criação de estímulos e lançamento de "slogans" adaptados à situação, na repetição incessante das mesmas afirmativas, no repassar sistemático dos mesmos fatos por todos os meios de difusão."

É evidente, pois, que a técnica só funciona quando os subversivos dispõem dos meios de comunicação de massa, infiltrados e livres de censura.

Fred Schwarz, referindo-se a esta técnica, diz:

"O processo de doutrinação pela repetição, de preferência ao arrazoamento, é freqüentemente chamado de

"lavagem cerebral". Os comunistas são também adeptos desse último sistema. Inventam uma mentira; repetem-na com insistência e a maioria das pessoas acredita nela."

4 — **Enquadramento** — Enquanto a técnica anterior permitia a conquista psicológica, esta permite a conquista física das populações, outro importante objetivo intermediário da guerra revolucionária. E isto se realiza através do controle gradativo das associações de classe, diretórios estudantis, sindicatos e todos os órgãos semelhantes que dirigem e centralizam a ação de massas de empregados e estudantes, bem como de outros grupos sociais expressivos.

Esta tarefa é muito facilitada, de um lado pela preparação de líderes habilitados, como já vimos; de outro, pelo natural comodismo dos não-comunistas.

Dominando tais entidades, fica o P.C. habilitado a manejá-las a seu talento, promovendo greves, passeatas e agitações de toda a ordem, começando com motivações aparentemente justas, mas que seguem num crescendo de exigências e terminam em agitação pura e simples, a serviço da subversão.

A técnica da impregnação psicológica permite criar nas massas assim manejadas, o indispensável estado de excitação.

Referindo-se aos programas do P. C. para a conquista do poder, diz Fred Schwarz:

"Com a infiltração nos sindicatos, os comunistas se apossariam de seu poder administrador. Declarariam, então, uma greve industrial, que evoluiria em greve política, em greve geral e, finalmente, em greve revolucionária, transformando-se em insurreição armada e passando à tomada do poder."

Fred Schwarz, cita, em seguida, Lenine, para mostrar a importância que este dava ao enquadramento dos sindicatos:

"Precisamos estar capacitados para suportar tudo isto, concordar com todo e qualquer sacrifício e até, se necessário, a recorrer a várias estratégias, artifícios, métodos ilícitos, evasivas e subterfúgios, simplesmente para ingressarmos nos sindicatos, permanecermos neles e levarmos a cabo, em seu seio, o trabalho comunista, a todo o custo." (idem)

Douglas Hyde, focalizando o mesmo assunto, diz:

"A preparação da crise final (do capitalismo) é, de fato, a preparação para a tomada do poder. Isso só poderá ocorrer com o apoio das massas. Assim, usando as reivindicações da frente unida e as táticas de infiltração, esforçam-se (os comunistas) por capturar e controlar os sindicatos, as cooperativas e outras organizações das classes proletárias." (de "O Assalto Pacífico")

J. Bernard Hutton, após descrever os imensos prejuízos causados na Inglaterra pela onda de greves — e nós sabemos, inclusive, que elas motivaram recentemente a queda de um gabinete conservador — faz a seguinte advertência:

"Ninguém mais pode duvidar da imensa influência dos subversivos dentro dos sindicatos. Será que os dirigentes dos sindicatos encontrarão meios de combater o inimigo infiltrado em suas organizações? Será que a influência dos subversivos levará ao desastre os sindicatos e seus líderes? Se a indústria entrar em colapso e vier o desemprego, os sindicatos partilharão da sorte das indústrias." (de "Os Subversivos").

O controle físico obtido através da técnica de enquadramento atinge sua eficiência máxima nos países comunistas ou nas áreas dominadas por eles. Um exemplo do primeiro caso nos é apresentado pelo mesmo autor:

"Todos os organizadores do Partido no imenso território da URSS têm ordens permanentes para informar tudo a respeito da vida privada de todos os camaradas, seus parentes, amigos e conhecidos: seus hábitos, manias e todos os detalhes que possam contribuir para lançar luz sobre seu caráter e modo de vida fora do partido."

David Galula, em "Teoria e prática da Contra-Rebelião", nos mostra como funciona o enquadramento nas áreas dominadas; descreve o estrito controle físico das populações dominadas, através da rede de controle constituída pelas hierarquias paralelas, dentro do modelo ortodoxo da guerra revolucionária comunista.

Terminamos, assim, de apresentar algumas das técnicas mais expressivas, dentro da sistemática da guerra política comunista.

RESULTADOS

Cabe agora uma pergunta: se as técnicas da guerra política estão em uso há tanto tempo, só será possível julgar de sua eficiência através dos resultados obtidos. Alguns desses resultados já vimos, ao examinar as manifestações da guerra política, no início deste trabalho. Que outras evidências poderiam ser apontadas?

Ninguém melhor do que Suzanne Labin, grande estudioso da guerra política, para nos responder a esta pergunta. Vamos procurar resumir o que ela diz em seu opúsculo "Guerra Política" a respeito dos êxitos já obtidos pelos soviéticos, graças à guerra política:

"De alguns anos para cá, o mundo livre não cessa de perder posições em toda a parte. Para perceber, de um só golpe, quanto é falsa a idéia de que o Ocidente deve se resguardar principalmente pelas armas, é suficiente assinalar que nenhuma dessas posições foi perdida pela falta de mísseis em nosso arsenal. Perdemos-las todas, isso sim, porque faltava clarividência em nossas cabeças e vontade em nossos corações, ante a guerra política soviética."

As sementes da propaganda já renderam aos soviéticos uma extraordinária colheita de vantagens territoriais e estratégicas que há até pouco tempo não se podiam obter senão

pelas armas. De fato, a quase totalidade de suas conquistas foi alcançada, não pelos canhões, mas pela intoxicação dos espíritos democráticos. A fulminante expansão que se seguiu à última guerra resultou de concessões feitas pelos aliados em falta. Ora, essas concessões teriam sido inconcebíveis se os aliados tivessem visto no regime stalinista um despotismo tão detestável quanto o de Hitler. Só o fato de Roosevelt ter acreditado que o regime stalinista tinha não se sabe que parentesco com os valores pelos quais as democracias haviam combatido, indenizou largamente o Kremlin, em um só dia, pelos milhares de rublos que investira em vários lustros para espalhar essa ilusão.

ALERTA AO MUNDO LIVRE

Em diversos dos itens anteriores está implícito um chamamento às consciências democráticas para que façam alguma coisa no sentido de deter a avassaladora guerra política que lhes é imposta pelo MCI.

Tais providências, mesmo encaradas apenas do ângulo defensivo, impõem um sério dilema às democracias, que muitas delas têm tido imensa dificuldade em superar. O dilema é este:

— Continuar mantendo a sua forma liberal, que oferece todas as facilidades às artimanhas da guerra política comunista? E neste caso, como conter as atividades crescentes da subversão?

Ou dizendo de outro modo:

— Reduzir a amplitude das liberdades democráticas, para evitar que se transformem em armas gratuitamente oferecidas aos subversivos para a destruição do regime? E neste outro caso, até que ponto fazê-lo sem comprometer os próprios fundamentos básicos da democracia?

Este é um sério desafio que se oferece à criatividade de nossos políticos e juristas. Permitirá a sua solução estabelecer a grande diferença entre as democracias vigilantes e as displicentes.

É preciso dar atenção às advertências de tantos estudiosos do fenômeno comunista, como J. Bernard Hutton quando diz:

"As provas de sua existência (da subversão) são abundantes, mas ainda assim é difícil convencer a maioria das pessoas que a conspiração está a caminho". "Os avisos ao público só têm valor quando são atendidos, mas a história mostra como é difícil alertar o público para o perigo que se aproxima. A ameaça da quinta-coluna vermelha é difícil de ser provada e um público já bombardeado pelo rádio e pela televisão torna-se cético por natureza. Muitos recusam acreditar que seja possível uma conspiração vermelha de âmbito mundial".

"Na Inglaterra e nos Estados Unidos os subversivos contam muito com as liberdades democráticas que a lei garante a todos os cidadãos". "Os provocadores podem criar casos, fomentar o descontentamento, inflamar os ânimos e paralisar indústrias inteiras, tudo isso sem infringir a lei".

No mesmo sentido, afirma David Galula, em "Contra-Rebelião":

"Se os rebeldes, embora identificados e presos, aproveitam-se das muitas salvaguardas estabelecidas no sistema judiciário e são libertados, pouco pode a política fazer. A pronta adaptação do sistema judiciário às condições de exceção de uma rebelião, na melhor das hipóteses um problema agonizante, é uma necessidade".

Enquanto muitos discutem sobre a necessidade de "re-democratizar" o país, voltar ao estado de direito e à plenitude de liberdades, tudo isto em nome da democracia, parecem esquecer um problema muito mais sério, que é a sobrevivência dessa mesma democracia, que seria imensamente dificultada com a vitória de muitas das teses que defendem.

A razão do que afirmamos parece-nos ter ficado muito clara após a exposição que acabamos de fazer sobre as artimanhas da guerra política, através da qual busca o MCI, com o emprego de hábeis técnicas, desmembrar, desorganizar, desmoralizar os países do mundo livre, utilizando-se das facilidades que eles oferecem à ampla aplicação das referidas técnicas, pelo seu caráter liberal e, nas circunstâncias, suicida.

Vamos concluir. E para isso, nada mais adequado do que relembrar a sábia advertência de Georges Albertini:

"O Ocidente tem que se adaptar à guerra política, ou perecerá. Por que não conseguirá superar suas desvantagens iniciais? Por que não se capacitará da novidade fundamental do problema com que se defronta? E por que não saberia formular a política que permitiria resolvê-lo? Grande Deus! O Ocidente já deu provas tangíveis de sua capacidade de adaptação, que é, provavelmente, uma de suas indiscutíveis superioridades sobre o mundo que se lhe opõe, enquadrado por velhas ideologias e rígidas estruturas. No setor econômico, por exemplo, a democracia ocidental era liberal. Entretanto, duas guerras mundiais, algumas crises e os problemas criados por umas e outras, levaram-na a tornar-se intervencionista, a introduzir no próprio organismo do capitalismo uma tal dose de socialismo prático que os socialistas ortodoxos ficam, por vezes, sem palavras diante das transformações, ao verificarem que a revolução está feita e a perguntarem-se o que é que resta ser realizado do velho programa de 1890. E, no entanto, essa Democracia Ocidental em nada renegou sua característica fundamental: o respeito às liberdades".

NO PRÓXIMO NÚMERO:

Perspectivas dos Partidos Políticos Brasileiros. Sua integração na Filosofia da Revolução. Procurador Ruy Vieira da Cunha.

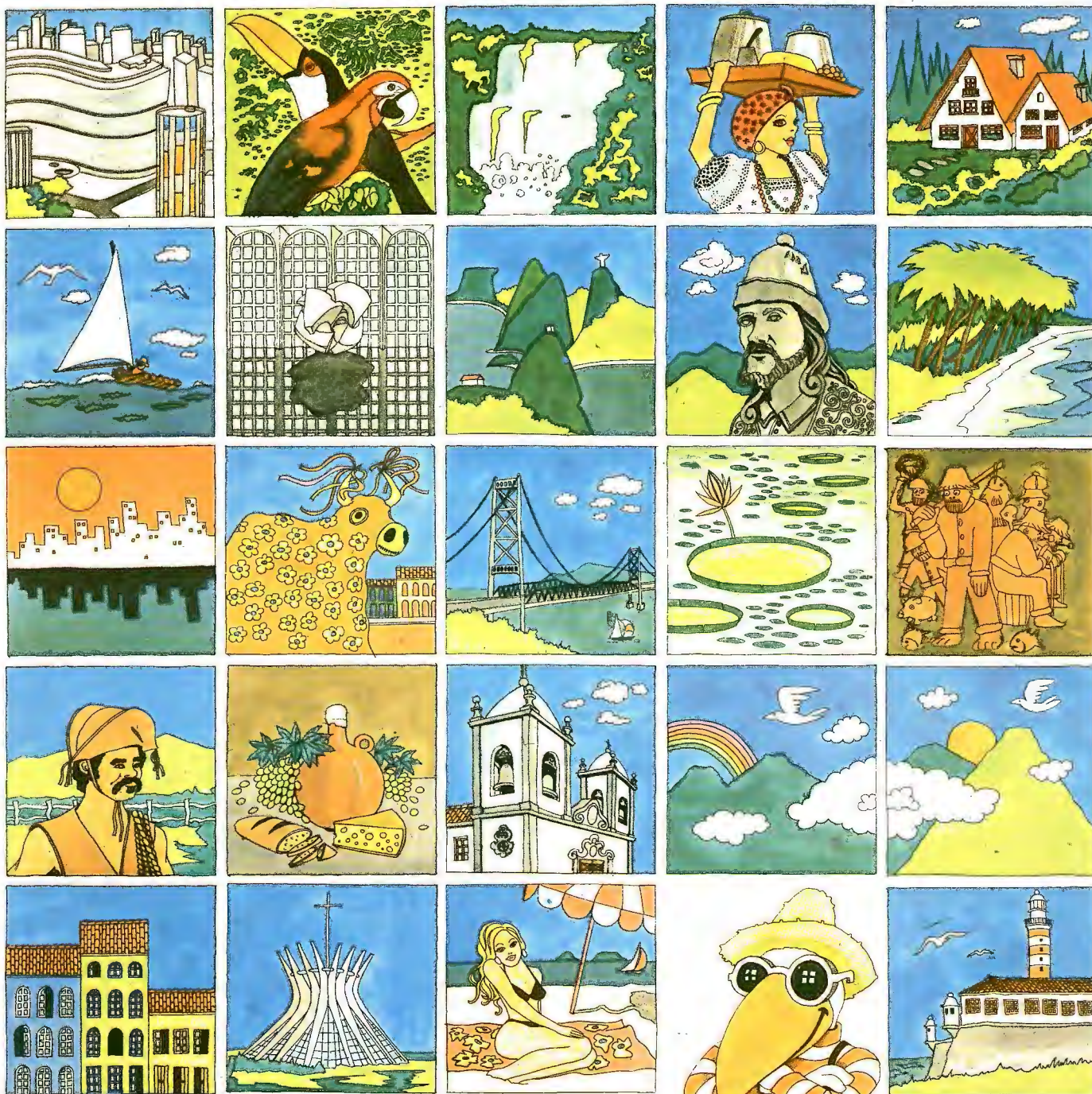
LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Lider vai lá...

É HORA DE BRASIL.



Vamos lá.

O Brasil está aqui mesmo, pertinho de casa. Mas é um mundo novo esperando por você. Vá ver de perto a paisagem nova, as cidades crescendo, a história

passeando pelas ruas, o mar batendo em praias que são pedaços do paraíso.

Vá e volte feliz. Pelo **Credivarig ou o Cruzeiro a Prazo** agora é mais fácil viajar para 57 cidades

brasileiras, incluindo todas as capitais dos Estados. Consulte seu agente de viagem lata/Embratur.



Vá de

VARIG  **CRUZEIRO**

A maior experiência em voar Brasil.