



ANO 5 - N.º 21 JULHO - AGÓSTO DE 1963

REVISTA DE AERONAUTICA

ANO 5 - N.º 21 - JULHO - AGÔSTO 1 9 6 3

Publicação bimestral, editada pelo CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Av. Graça Aranha, 174
s/1116-Telefone 52-3910
Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO

Manual Control of the
Diretor:
Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS
Redator-Chefe:
Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO
Redatores de Cultura Geral:
DEOCLÉCIO LIMA SIQUEIRA — Cel Av
ALOÍSIO NÓBREGA — Maj Av
Redator de Cultura Militar:
IVO GASTALDONI — Cel Av
Redator de Medicina de Aviação e Espacial:
Dr. WALDEMAR BASGAL — Cel Med
Redator de Cultura Técnico-Científica:
FERNANDO CAGGIANO HALL — Cel Av Eng-Ext
Redator de Cultura Desportiva:
HELIO CELSO CARDOSO LOUZADA — Ten Cel Av
Secretário:
ILDEFONSO PATRÍCIO DE ALMEIDA Ten Cel Av R/R
Tesoureiro:
ÉZIO DE LUNA FREIRE — 1.º Ten I Aer

FOTO DA CAPA

GLASSY MATTOS DE CARVALHO Encarregado da Impressão e Ilustração:

JOAQUIM DIAS CORRÊA

CARLOS SERPA

Revisora:

Impressor:

O nôvo Boeing 727 que dentro em breve fará demonstrações no Brasil. Fotografia cedida pelo Sr. Hugo Roberto Roiz de Campos.

SUMARIO

	Páginas
Editorial	2
Salvamento por Contrôle Remoto — Brig do Ar R/R Manoel Borges Neves Filho	3
Componente Feminino das Fôrças Armadas — Betty Brognoli Borges Fortes	4
Relatório da Viagem de Inspeção Médica ao Se- tor Amazônico, Rota de Cruzeiro do Sul (Panair) — Dr. Ergard Tostes	
	9
O Soldado e a Técnica — (F. O. Miksche, Revue de Défense Nationale) — Tradução de Fer- nando Caggiano Hall - Cel Av Eng Ext	13
Responsabilidade no Transporte Aéreo Gratuito	
— Octanny Silveira da Mota	17
Por que exploramos o Espaço? Brig do Ar R/R Manoel Borges Neves Filho	21
A criação de um Centro de Abastecimento da Aeronáutica no Nordeste — Aldo Alvim de	
Rezende Chaves - Maj I Aer	23
O que representa para o Brasil o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas — Geneviève Hoffer	27
Asas ou Algemas — J. Menezes Moura	28
Condições Meteorológicas críticas para opera-	20
ções de pouso e decolagem por instrumen- tos — Farid Cezar Chede - Cap Esp Met	30
Novos Planos sôbre armas nos EE.UU. — Brig do Ar Eng João Mendes da Silva	33
Compromissos Internacionais do Brasil — Aspectos Político-Militares — Luiz Carlos	
Aliandro - Ten Cel Av	35
Escola de Aeronáutica é o "Ninho das Águias" — Reportagem	41
Almôço da Família Aviatória — Reportagem	43
Concurso de Emblema do Instituto Tecnológico de Aeronáutica — Notícia	44
 Melhor Esquadrão — Texto de França Júnior — Ilustração de Jaeckel — 1.05 Ten Av 	45
Computador Eletrônico vai controlar Pousos — Notícia	47
Notícias da Aerenáutica	49
D 1 C	

PODER AÉREO

O Poder Aéreo, na conceituação vigente, é a capacidade aeronáutica total de uma nação. Ele não se constitui apenas dos componentes bélicos da aviação. O Poder Aéreo resulta da integração dêstes elementos principais que o constituem:

- As Fôrças Aéreas, com suas bases, organizações de apoio, escolas, reservas, etc.
- A Aviação Civil, aí compreendidas tôdas as suas categorias.
- A Infra-estrutura aeronáutica, com sua rêde de aeroportos e os sistemas de proteção ao vôo e contrôle do tráfego aéreo.
- A Indústria Aeronáutica e os estabelecimentos de pesquisa e desenvolvimento.

Dos elementos citados, as Fôrças Aéreas constituem o componente militar, através do qual o Poder Aéreo se manifesta para exercer influência decisiva na conduta da guerra. Compreende-se, é claro, que o seu emprêgo também se processa em tempo de paz. Realmente êle exerce influência em todos os campos de atividades do País e concorre bastante para a própria fixação dos Objetivos Nacionais. É notório, ainda, que durante os períodos de paz relativa, sem conflitos armados, o Poder Aéreo é capaz de exercer influência direta nas decisões político-militares, inclusive de outras nações.

No campo psico-social assinalamos, por exemplo, no âmbito interno, a sensação de segurança que o povo sente em face da existência de uma poderosa Fôrça Aérea. Em contrapartida, no âmbito externo, é muito ponderável a sua influência no desencorajamento dos inimigos existentes ou em potencial. No que diz respeito ao campo militar e particularmente à formulação da respectiva estratégia, cresce cada vez mais a importância do Poder Aéreo. Muito embora seja ainda prematuro fazer qualquer prognóstico sôbre a dilatação dêsse poder, em conseqüência do desenvolvimento dos mísseis e das naves espaciais, não

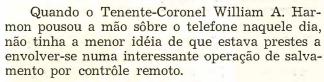
é prudente incorrer no mesmo êrro daqueles que se recusavam a admitir a existência do Poder Aéreo como instrumento de guerra. Não está longe o passado em que as guerras se caracterizavam por uma estratégia de superfície, fundamentada nos conceitos de invasão e ocupação. Desde a 2.ª Guerra Mundial, entretanto, o domínio do ar passou a exercer influência decisiva em tôdas as operações militares.

Não há dúvida que sòmente os países desenvolvidos, possuidores de um elevado índice de industrialização, estão capacitados a manter um Poder Aéreo abrangendo a plenitude de sua atual conceituação. Vamos mais longe ainda: apenas as grandes potências nucleares estão realmente em condições de tirar o máximo rendimento dêsse nôvo componente do Poder Militar.

Durante certo espaço de tempo, o Ocidente conseguiu resguardar o monopólio das armas nucleares. Hoje, entretanto, há um aparente equilíbrio nesse campo e um esfôrço continuado, inclusive por parte dos Estados Unidos e da União Soviética, no sentido da limitação da corrida armamentista nuclear. À medida que se afasta a possibilidade de um conflito generalizado, todos nós podemos voltar as vistas com mais serena confiança para o futuro do nosso País. No que tange às nossas atividades para construir, progressivamente, um Poder Aéreo compatível com as aspirações nacionais, cumpre difundir a mentalidade aeronáutica sem a qual não é possível impulsionar cada parcela integrante daquele. Por outro lado, as novas teorias e respectivas doutrinas têm de ser analisadas, à vista das peculiaridades do Brasil e aos aspectos particulares da conjuntura. Temos, assim, o dever de edificar o nosso Poder Aéreo, dentro de certos princípios das teorias estratégicas já consagradas, mas, evidentemente, formulando as nossas próprias doutrinas de acôrdo com os Objetivos Nacionais e as circunstâncias de momento ditadas pelo desenrolar dos acontecimentos, tanto no âmbito interno, como no quadro internacional.

SALVAMENTO POR CONTRÔLE REMOTO

Brig Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO



Como um representante da Fôrça Aérea Norte-Americana na Lockheed Aircraft Corporation, Marietta, Georgia, estava acostumado a receber pedidos de auxílio das organizações da Fôrça Aérea Americana.

O drama começou quando o Cap Roy levantou o seu C-130 da pista, na Base de Evreux, França.

Cêrca de 30 minutos mais tarde, Roy e sua tripulação notaram que a roda esquerda do trem de pouso estava prêsa na posição "recolhida".

Por várias horas tentaram, infrutiferamente, todos os procedimentos de emergência para baixá-la.

Dois dos 4 motores foram desligados e colocados em "passo bandeira" para economizar combustível. A noite estava-se aproximando.

Entrementes, na Tôrre de Contrôle de Evreux, o Coronel Arthur Rusk fêz derramar espuma na pista, preparando-a para um pouso de emergência, com as rodas recolhidas, e tentou desesperadamente contato com os Estados Unidos para obter informações de como libertar o trem de pouso.

Conseguiu uma ligação para Robins AFB Ga, daí retransmitida ao Coronel Harmon na Lockheed.

Este reuniu imediatamente seus Assistentes técnicos, dois mecânicos de sistema hidráulico de trem de pouso da Lockheed e, durante uma hora e 45 minutos, mensagens foram transmitidas e recebidas, perguntas e respostas repetidas em ambas as direções, tudo em condições de recepção adversas, perturbadas pela estática e pelos ruídos parasitários.

Na tôrre de Contrôle de Evreux, o Coronel Rusk retransmitia as informações para a tripulação do C-130.



(Tradução de "The Airman")

As palavras ecoaram nítidas, através do Atlântico: "Temos que trazê-los para o chão em 20 minutos".

Tudo corria bem, quando sùbitamente, o desastre tomou uma nova feição.

Aconteceu justamente quando se informava de Evreux para os Estados Unidos que a tripulação estava obtendo sucesso com as instruções recebidas da Fábrica.

"Nossas comunicações foram interrompidas", disse o Coronel Harmond. "Posso ouvir perfeitamente o Coronel Rusk, mas êle não me ouve".

Tudo parecia perdido, quando Mrs. Sanders, telefonista de Rubins AFB, entrou no circuito para informar que ouvia perfeitamente ambos os lados da conversação e estava em contato com o Coronel Rusk. Poderia ela servir de "ponte" entre ambos? "Sim"!

Durante uma hora ou mais, Mrs. Sanders repetia as mensagens da Lockheed para o Coronel Rusk, e êste as retransmitia ao avião. Foi extraordinário como ela pôde conduzir fielmente uma conversação técnica.

Em Evreux, anoiteceria em 25 minutos, e uma só vontade animava a todos: "Temos que trazê-los para o chão em 20 minutos; não podemos arriscar-nos a um pouso de emergência com trem de pouso recolhido, depois de escurecer".

A tripulação trabalhava febrilmente, competindo com o sol que marchava para o ocaso.

"Nossos espíritos sentiram-se aliviados, disse o Coronel Harmond, poucos minutos depois quando recebeu de Evreux a notícia de que o Cap Roy e sua tripulação haviam conseguido arriar o trem de pouso, seguro com correntes, conforme instruímos, e finalmente estava chegando".

Após 5 horas e 25 minutos de vôo, o C-130 aterrou com segurança.

Cinco minutos mais, e escureceu.



Equipe de Salvamento em ação. Em primeiro plano, o Ten Cel William A. Harmon; da esquerda para a direita: Carol Cook, A. H. Cardinali, Sgt Bobbie Gill e Ten Cel E. A. Waterfill

Componente Feminino das Fôrças Armadas

MULHERES NA AERONÁUTICA

POR BETTY BROGNOLI BORGES FORTES, participante do Seminário: "The Citizen in a Free Society", realizado em Washington, D. C., a convite do Departamento de Estado Norte-Americano e organizado pela "Overseas Education Fund", da Liga de Mulheres Eleitoras. 1961

É a norte-americana uma Civilização sem intérpretes?

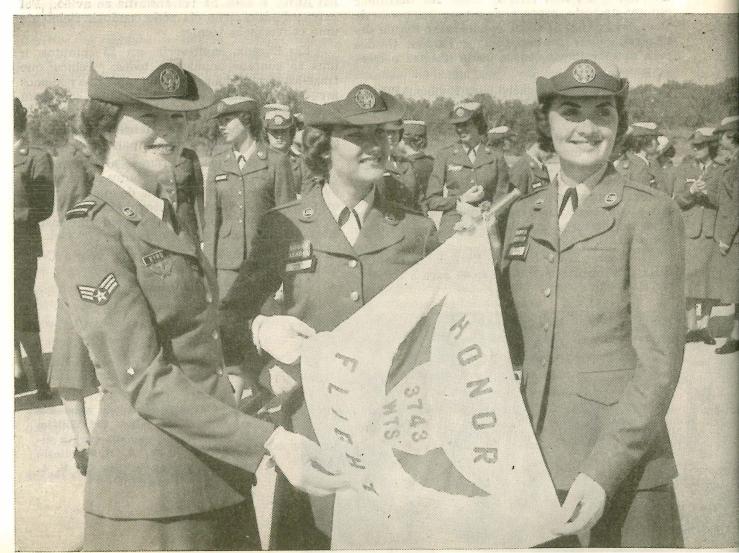
Razão da pergunta: Somos duas Civilizações que muito se freqüentam e que muito pouco se comunicam. Apresentei essa pergunta no Seminário para professôres de Inglês realizado no Instituto Cultural Brasileiro Norte-Americano de Pôrto Alegre, em dezembro de 1962, e

chegamos juntos a uma única resposta: afirmativa. É a norte-americana uma civilização sem intérpretes. Não enfrentamos com honesto espírito crítico sua altíssima concepção de valor. Sequer oferecemos a ela o benefício de uma convivência de simpatia com maneira própria de ser social. E as críticas ouvidas ou lidas tentam uma irônica e superficial compreensão de nos-

sos defeitos mútuos: Se nós somos assim, vocês são assim. Tentei superar essa facilidade. Tentei uma observação simpática. Aliás êsse método aprovou muito quando aplicado à crítica literária, tôda ela afetada de problemas humanos. Eis que um nôvo problema me fôra dado viver. Deixaram de me interessar confrontos. Passou a interessar-me o problema dêles como

Na Base de Lackland, San Antonio, Texas, três "WAF" orgulhosamente ostentam seu "Honor Flight", vôo de Honra da Semana.

Tôdas as jovens recebem seu treinamento básico inicial em Lackland, onde há cerrada competição entre "flights for honors"



sêres humanos. E em sêres humanos menos me interessam seus erros do que seus aspectos positivos. Isso, quanto ao método de observação. Mas um aspecto me pegou completamente desprevenida: Mulheres nas Fôrças Armadas. Mulheres na Aeronáutica. Tive o oficial de ligação Lieutenent Colonel Jean Wilson, (*) a quem devo tôdas as notas e material documentário, fotográfico, assim como a admiração pelo Corpo Militar Feminino dos Estados Unidos.

As mulheres na Aeronáutica seguem o padrão geral das MF-"Military Forces of USA". Constituem fôrças permanentes mantidas pelo Govêrno Federal, tanto na Paz como na Guerra.

O objetivo fundamental, segundo esquema desenvolvido na Conferência de Dinamarca para (WOMEN'S CONFE-RENCE), Copenhagen, é o serviço de defesa dos Estados Unidos: "Elas fazem dêsse serviço o meio valioso de ocupar suas habilidades num serviço da pátria, já que não são combatentes". As da Aeronáutica, em especial, definem seus propósitos assim: "O objetivo da WAF é fazer das habilidades femininas valores à Fôrça Aérea dos Estados Unidos em apoio à sua missão de manutenção da Paz" (Women in the Air Force, p.1).

Seus comandos estão diretamente ligados à Secretaria de Defesa no Pentágono. A organização administrativa de cada grupo feminino segue os padrões de seu respectivo corpo, tanto no Comando como nas atribuições.

CONDIÇÕES GERAIS DE SERVIÇO: (tudo conforme documentário retro citado)

1.º — Alistamento: As mulheres alistadas vivem em unidades e em esquadrões que estão sob a direção e supervisão do quadro feminino. Elas podem ser designadas para outros esquadrões



"Senior Master Sargeant", Cora Wehmeyer, designada para servir no escritório da Direção de "WAF" no Pentágono em Washington, ostenta o nôvo uniforme de verão. De algodão sintético, fabricado especialmente para ser lavado e passado ràpidamente e se manter em temperatura agradável em clima extremamente quente

ou unidades com as quais trabalham, como os homens, quer nos vencimentos, como nas responsabilidades. Nenhuma diferença entre os sexos, a não ser em virtude da voluntariedade do serviço, para os componentes femininos: Elas, uma vez alistadas e integradas, podem ficar alojadas em quartéis e sob autoridade disciplinar e administrativa do seu comando, que pode ser um major, oficial mais antiga ou diferentes graus de coronel.

2. Condições de ingresso: Idade: WAC, 18-34 anos, Wawes 18-25; Women Marines 18-30; WAF 18-27. Se menores de 21 anos, devem ter consentimento paterno.

3.º — Educação: Ciclo Secundário Completo (High School) ou ter passado em testes de nível correspondente. Muitas já ingressam com treinamento universitário ou mesmo curso universitário completo. Fato que lhes garante vantagens pecuniárias maiores e em anos de serviço, para fins de aposentadoria.

4.ª — Nível mental: Ter passado em testes de seleção das Fôrças Armadas, onde devem ter demonstrado suas aptidões e qualidades requeridas pelos seus respectivos serviços.

5. — Cidadania: Ser cidadã americana, para ingresso no

^{(*) -} Lieutenent Colonel Jean Smollen Wilson USAF, Deputy Director, WAF, DCS/ personnel. Seu título universitário: Bacharel em ciências jurídicas e sociais, Washington, D.C.



"WAF" do Serviço de Vôo, terceira classe, Base Aérea de Otis, Massachussetts, opera na importante posição do quadro de distribuição telefônica

quadro de oficiais, ou ter firmado declaração que pretende tornar-se cidadã americana para o quadro de suboficial.

6.º — Estado Civil: Ser solteira e sem dependentes, podendo vir a contrair matrimônio quando ingressar no quadro de oficiais.

7.ª — Estado de Saúde: Fisicamente ser apta para as condições prescritas no serviço.

8.ª — Caráter: Possuir alto panar-se cidadã americana para o

9.4 — **Tempo de serviço:** As integrantes servem, se WAC, 2, 3, 4, 6 anos, NAVY 3, 4, 6 anos, Marines 3, 4, AIR FORCE 4 anos.

10.4 — Disciplina: Como os componentes masculinos, estão sujeitas às previsões do Código de Justiça Militar. Mas, em vista da alta seletividade e da natureza voluntária do serviço, os problemas de disciplina são mais brandos, e em delitos que exijam reclusão por mais de um ano, essa é feita na Penitenciária Feminina Federal, seguindo-se desligamento do Serviço. As punições, contudo, habitualmente constam da supressão de privilégios, redução de vantagens e certas previsões do art. 15 do Código Militar de Justiça ("Commanding Officer's Non Judicial

UTILIZAÇÃO: Elas, porque possuem estudos militares e sociais especializados, pôsto que as Fôrças Armadas mantêm seguidamente cursos de formação e aperfeiçoamento para seus quadros femininos, podem ser aproveitadas em quaisquer posições militares e de defesa, menos nas de natureza combatente, por serem essas psicològicamente antagônicas ao espírito feminino (idem, p. 6).

Desligamento: Igual ao dos homens, acrescido o fato de que a mulher pode desligar-se preenchido um ano de serviço, se contrai matrimônio, e deve deixar o serviço por gravidez, caso em que são protegidas pelas leis de assistência social às gestantes.

Aposentadoria: Voluntária remunerada após 20 anos de serviço. Com 55 anos de idade e 20 anos de serviço, sua continuação no Quadro será à discreção dos respectivos serviços. Compulsória após 25-28 anos de serviço WAC e WAF.

Pagamentos e Vantagens: Iguais aos dos oficiais e suboficiais masculinos.

OFICIALATO

Quadro de oficiais: A seleção de mulheres oficiais varia da seleção masculina por não estarem aquelas obrigadas ao treinamento das Academias Militares. São, porém, apontadas para o oficialato no mínimo de 21 a 28 anos para a Fôrça Aérea.

A EDUCAÇÃO DA OFICIAL

— Na Aeronáutica, inicia pelo seu alistamento e em seguida por um treinamento inicial na Base de San Antonio, Texas. As alistadas são-lhes ministradas oito semanas de endoutrinação, em curso especial, de seis meses, na Escola de Candidatos a Oficiais e três meses na Escola de Treinamento de Oficiais. Cada treinamento se empenha no maior e mais harmonioso desenvolvimento físico, social, cultural e moral de seus selecionados.

manding Officer's Non Judicial Estado Civil: Ser casada ou Punishment" — Esquema NA- solteira, com exceção no Corpo TO WOMEN, retro citado, p.5). de Oficiais do "Marine Corps",

que não devem ser casadas antes do comissionamento.

Sua APLICAÇÃO: Na WAF, justamente em virtude da selecionabilidade e da especialização, são aproveitadas nos setores de Pessoal, Administração, Finanças, Intendência, Inteligência, Serviço de Educação de Tropa, "Civil Affaires", Contrôle e Proteção do Vôo, Reservas Técnicas, Transporte, e no próprio treinamento do Corpo de Atualmente abrindo novas perspectivas na carreira, a "WAF" propicia treinamento nas novas conquistas espaciais, aperfeiçoamento em mísseis e teleguiados.

As PROMOÇÕES vão até o grau de Tenente-Coronel para as Oficiais da Fôrça Aérea, sendo sua direção de Coronel, pôsto ocupado pela Coronel Elizabeth Ray, no momento.

Esses corpos militares da mais alta eleição na cultura môça norte-americana estão atuando e servindo em várias zonas de operação dos Estados Unidos, no território ou em ultramares. Atuam também em áreas especializadas e sempre onde a sociedade necessite.

A consciência do valor do trabalho feminino foi algo que me pareceu absolutamente inédito nesta civilização, o que a distingue das demais. A civilização norte-americana integrou com muita desventura o trabalho das mulheres na manutenção e no desenvolvimento de seu Estado (A Cooperação Feminina na Manutenção do Estado Norte-Americano, "JORNAL DO DIA", 6/4/62). É de se meditar a importância que pode assumir o trabalho feminino num tal clima de compreensão e apoio. Entender a mulher como um ser que produz riqueza, em qualquer setor da coletividade, não me pareceu tão impressionante como valioso me pareceu entender a América, pela primeira vez, a mulher como ser capaz de tais responsabilidades. Mesmo assim causou grande interêsse ao mundo americano quando, em 1948, reconhecendo

a importância da presença femuina no próprio serviço de defesa do País, o Govêrno Federal, por "Ful·lic Law 625, 80 th Congress", "Women's Armed Services Integration Act of 1948", integrou-as definitivamente nas FÔRÇAS ARMADAS.

Isso é admirar as mulheres de um País.

O fato de se ter dado, como pretendiam alguns remanescentes de ceticismo superado, tal integração, como caso de emergência, não tem relevância. Importante é que, cessada a emergência do conflito mundial em que se debateram o mundo livre e a opressão do Poder e do Estado hipertrofiado, elas solidificaram sua integração nos Corpos Militares de Defesa. E com a maior escola de responsabilidade: — Qual a maior escola de responsabilidade do que a emergência nacional em caso de guerra internacional?

Isso é respeitar a visão dos homens de um País.

O Estado de ceticismo, a que nos levaram os nossos homens públicos, uma classe conservadora inoperante e insensível aos apelos de justiça social, e uma indiferença das classes menos favorecidas, chegou a tal ponto que só temos um único ponto de partida: Repensar pela própria análice as nossas instituições. Tôdas elas, por causa dêsses fenômenos, foram postas em dúvida: dúvida metódica, concreta. O Estado Brasileiro necessita ser todo reformulado em têrmos de crítica e de reflexão, pôsto que, efetivamente, não está suprindo nem as necessidades do Homem, nem as necessidades do cidadão. É um Estado, portanto, que pela irreflexão se está tornando injusto. Dentre tôdas as perguntas, que devem ser pensadas, uma delas é esta: "Para que Fôrças Armadas? São caríssimas para a Nação e não produzem nada. Sequer o entusiasmo existe dentro de seus próprios componentes".

Essa argumentação não teria razão de existir se atravessásse-

mos um período normal. Possui, contudo, alguma justificativa em razão dos tabus filosóficos jurídicos que nos ficaram das últimas conflagrações européias: guerras vexatórias de expansionismo. Esses conflitos, que nos atuaram em fase definitiva de formação, impedem-nos de ver com clareza a importância das Fôrças Armadas na manutenção de Paz decorosa.

Estamos com as frentes de batalha tão nitidamente delineadas que tergiversar sôbre isso é fazer um jôgo perigoso, que pode muito bem ser tàticamente aproveitado, fato que, se o povo brasileiro não quer compreender como Nação, terá de compreender como Direito, em têrmos de Humanidade, o que é transbrasileiro. Superestatal.

Para tanto há que valorizar, ainda que medianamente, as instituições.

Urge rever a História dos Direitos Humanos, a História que culminou ccm uma Carta de proteção a êsses direitos, o Direito Internacional nas suas mais novas tendências — proteção superestatal para os direitos do homem — ameaçados até mesmo pelo próprio Estado. E a História da Paz e da Guerra dos últimos tempos, para empreender com prudência mas com VALOR e eficiência os nossos comandos institucionais e reconhecê-los como valores ou desvalores — se assim se apresentarem — e firmar ponto de vista numa Democracia real antiesquerdista que não representa esperança qualquer para uma cultura livre e independente tal a do Brasil atual, nem de direita que não trouxe a Paz nem o progresso internos, por não debelar injustiças que se fizeram clamores, neste interessante País.

E as Fôrças Armadas garantem muito, não tanto pelas nossas — ainda de pequeno âmbito de atuação mundial — mas pela experiência das grandes potências que defenderam o mundo livre e a humanidade de uma iminência de opressão e massacre.

E essas no Brasil atual devem ser enriquecidas com a cooperação da mulher brasileira. As jovens cultas e seletas do Brasil — formadas numa escola de recato mas de liberdade — contribuirão para uma nova época de entusiasmo pelas instituições da Pátria. Principalmente numa Fôrça Aérea formada com tão requintada seleção como a nossa.

CONCLUINDO: Na história da humanidade, a capacidade de regeneração das situações histórico-culturais é que caracteriza o valor e viabilidade de uma Civilização, já que não somos estabilidade em decadência mas progressão em desenvolvimento. São os norte-americanos regeneradores de seu processo cultural e social?

Percebo-os como tais. Assim os respeito, pela razão incrível de os assistir arcando com ônus penosíssimo de sangue (abertura

de diversas frentes de ação militar) e econômico: mobilização e desmobilização de exércitos, dos maiores do mundo, consoante se aufere do realístico pronunciamento do Embaixador Stevenson ante o Conselho de Segurança das Nações Unidas e que teve como conseqüência o afastamento das bases nucleares russas de Cuba, 23 de outubro de 1962, e estarem ainda jovens reformando-se política, social e culturalmente, assim como as mulheres da Fôrça Aérea, tanto no Serviço de Vôo como nos demais Departamentos, renovam seu próprio uniforme, sempre no sentido do mais prático, melhor e mais eficiente: para todos.

Eles tiveram uma grande e rude experiência histórica. Isto se manifesta nêles através de sua automática prontidão, nas responsabilidades instantâneas que assumem. São firmes e gentis. Debatem e argumentam. Os espíritos, contudo, são tranquilos e desarmados. É impossível deixar de admirá-los.

BIBLIOGRAFIA:

- "Status, Organization and conditions of service in the Women"s components of the Military Forces of the United States" outline of the speech by DIRECTOR WAC, at NATO WOMEN'S CONFERENCE, Copenhagen, Denmark, Junho, 1961, comentado pelo Tenente-Coronel Jean S. Wilson.
- "Derecho Internacional público", D. Antokoletz Terceira Parte: PAZ Y GUERRA, Vol 3, 1938, pág. 383 a 423, Cap. XXII Argentina.
- "Women in the Air Force" e demais material, publicações do Serviço de Defesa sôbre WAF.

Agradeço ao Tenente-Coronel Jean Wilson os comentários e ao Major-Médico Dr. João Borges Fortes o assessoramento com que pude organizar o presente trabalho.

~~

COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS



"PABRICANTE DE ARMAS E MUNIÇÕES DE ALTA QUALIDADE"

AV. INDUSTRIAL, 3330 - SANTO ANDRÉ - CAIXA POSTAL 51

estado de são Paulo

Relatório da Viagem de Inspeção Médica ao setor Amazônico, Rota de Cruzeiro do Sul (Panair)

Dr. EDGARD TOSTES

Chefe do Serviço Médico da PANAIR

O Amazonas é uma região subdesenvolvida, desprovida de recursos; quanto mais se penetra para o interior, maiores as dificuldades. Manaus, sua capital, é de uma pobreza absoluta quanto a recursos médicos. Seus hospitais são pobres de material, em contraste com Belém que já tem uns poucos hospitais bons.

Na região acima de Manaus, o homem fica à mercê da sorte, em casos de emergência.

O Hotel Amazonas foi bom e teve todo o confôrto que um hotel de classe deve ter. Hoje, sua água não é tratada, os aparelhos de ar condicionado foram retirados, e a comida é cara e muito pouco variada. Nossos tripulantes pernoitam aí. Não há também nenhum outro Hotel que se aproxime a êste em arquitetura; são todos péssimos.

Em Manaus, a Saúde Pública não faz uma campanha intensa contra as doenças da região, e o povo parece alheio às mesmas. Existem uns banhos públicos, nos arredores da cidade, em águas represadas de certos igarapés, que por certo não devem ser aconselhados do ponto de vista higiênico. Todos se banham e fazem até piqueniques.

Sem uma organização médica moderna, científica, sem um Serviço de Saúde Pública aparelhado, nenhuma comunidade se poderá sentir segura ou viver tranquilamente.

Uma bòa educação médica é indispensável à civilização moderna. O homem agora está vivendo mais, está mais protegido contra as doenças infecciosas, é melhor alimentado e aprendeu a dar mais valor à sua saúde. Entretanto, um tremendo trabalho ainda precisa ser feito, especialmente nessas áreas subdesenvolvidas. Novas técnicas e novos conhecimentos têm sido divulgados em todo o globo pelos médicos, jornais técnicos, programas de assistência técnica e organizações internacionais como "World Health Organization".

A rapidez das viagens e o transporte de grupos humanos para tôdas as partes do mundo apelam para uma vigilância maior na prevenção e no contrôle das doenças contagiosas. Boas intenções, no mundo de hoje, não bastam.

Existem ainda, espalhados pelo interior do Estado, postos do SESP, que não têm a mesma eficiência e a mesma atividade de outros tempos.

A população total dessa área é de meio milhão de almas, espalhadas numa superfície de três milhões de quilômetros quadrados. Manaus tinha, em 1950, uma população de 89 612 habitantes; hoje chega a 170 000. Sua distância da costa é de quase mil milhas.

O Amazonas é o maior rio da América do Sul e o maior do mundo quanto ao volume d'água. Visto do avião, o rio tem, por vêzes, o seu curso incerto, descrevendo formas fantásticas no seu contôrno.

No Amazonas, sua população esparsa, suas péssimas condições de saúde e seu deplorável padrão de vida, com uma falta absoluta de indústrias, constituem um obstáculo intransponível ao seu desenvolvimento. Setenta por cento da população são analfabetos. O atraso dessa área continuará por tempo indeterminado, se as facilidades educacionais não forem encaradas séria e patriòticamente. Sob um aspecto negativo, é conhecido como o "INFERNO VERDE". A mais séria barreira, entretanto, para um melhor padrão de vida dos habitantes do Vale Amazônico, é a incapacidade do homem para dirigir seus esforços em seu próprio benefício.

O clima é quente e úmido. A linha do Equador atravessa essa área. A umidade e a falta de variações da temperatura nas estações do ano dão ao clima um aspecto inconfortável. A fadiga consequente dêsse tipo de calor é marcada por uma inadaptação das funções orgânicas que devem assegurar fisiològicamente uma competição harmoniosa entre os fenômenos em oposição: evaporação e conservação da água e do sal. Um clima quente e úmido, como o do Amazonas, causa maiores preocupações do que um clima quente e sêco, que permite melhor adaptabilidade física e cultural. O período de janeiro a junho é a estação chuvosa, chamada inverno. Durante êsses meses chove diàriamente e os rios enchem, ficando, pelas manhãs, encobertos pelo nevoeiro, exigindo muita calma e muita experiência na rota, por parte dos Comandantes. Nessa época, os pousos tornam-se perigosos, em virtude dos troncos que descem o rio, levados pela correnteza, pesando às vêzes várias toneladas: quando são de densidade menor que a da água, bóiam; mas, quando têm uma densidade maior, ficam submersos, quase à flôr d'água, constituindo um perigo muito grande no pouso.

O alto rio Negro é empedrado em certas zonas, tornando os pousos também perigosos. Ainda nessa mesma rota, no caminho para Cucuí avistam-se montes isolados que atingem 1 500 metros de altura e que, nessa época do inverno, são perigosos para a navegação aérea.

Os demais meses compreendem o verão ou a estação sêca, havendo muitos dias sem chuva. Os dias claros tornam as viagens mais interessantes. As águas baixam, chegando em alguns pontos a dificultar as manobras de pouso e decolagem, levando os comandantes a aproveitar a curva do rio para ganharem mais espaço para suas manobras.

O verão, ou época das vasantes, é a época das atividades: das festas religiosas, das visitas, da exploração da borracha, da pesca, etc... Os caminhos ficam transitáveis.

As rotas da PANAIR abrem um leque sôbre a floresta Amazônica, apoiadas nos rios Negros, Solimões, Juruá, Purus e Amazonas, tendo Manaus como base.

Vão pousando em tôdas as povoações localizadas nos barrancos dêstes rios. Com um entusiasmo que sobrepuja todos os obstáculos, nossas tripulações levam o confôrto e o progresso aos confins do Amazonas.

Além dessas rotas convencionais, fazem outras sem destino certo, a serviço da Petrobrás, o que reclama sempre uma navegação precisa e segura, pois o "Oceano Verde" da floresta é um tanto mais perigoso que o oceano pròpriamente. Os Catalinas, apesar da freqüência dos vôos nas rotas Amazônicas, não atendem mais às necessidades da região. Cada avião só transporta 2 500 quilos de carga e carrega apenas 17 passageiros. Seu pêso total é de 13 500 quilos. São aviões lentos, barulhentos, quentes, mesmo em vôo, incômodos, pois não foram preparados para uso comercial e sim adaptados. A movimentação a bordo é difícil. A FAB, através da COMARA, vem abrindo campos nessas rotas, sendo possível que, num futuro ainda distante, os atuais aviões possam ser substituídos por outros maiores e mais rápidos. Alguns campos construídos até agora mal dão para decolagem do Catalina ou DC-3, como: o de Cruzeiro do Sul, com uma vala em cada cabeceira da pista; o de Rio Branco, entre dois rios e cheio de buracos.

Os vôos nessas rotas são feitos a 2500 metros de altitude, e as distâncias entre as cidades variam entre hora e meia a duas horas de vôo.

Tefé, primeiro pouso da rota de Cruzeiro do Sul, não oferece dificuldade; é feito na lagoa, com grande área para manobrar. É ponto de almôço na ida e na volta. O avião atraca num flutuante prêso ao barranco. As refeições são servidas numa velha pensão, de uma síria; a comida é razoável e tudo é mais ou menos limpo. Existe um alojamento para tripulantes e passageiros, em casos de dormida forçada. Mal comparando, dá a impressão de uma hospedaria, pelo aspecto geral. Verifica-se, também, que na cidade não existe

coisa melhor. Os tripulantes precisam reconhecer que é essencial uma boa noção de higiene e de educação sanitária para poderem enfrentar todos êsses males e se defenderem contra tais condições, próprias, aliás, dessa região, e que por certo sempre encontrarão nas viagens.

A agricultura nessa rota é bem desprezada. O transporte pelo rio é demorado e dispendioso.

ERUNEPÉ é o segundo pouso da rota, e o avião atraca num flutuante, no meio do rio, onde reabastece por meio de bombas manuais. Desembarca e recebe passageiros ou carga.

Em CARAUARY, terceiro pouso e último, no rio, os passageiros e a carga são passados diretamente para canoas, com motores de pôpa. No verão, como agora, a decolagem nessas últimas paradas já é difícil, e o avião sai da água passando rente à floresta.

Em Cruzeiro do Sul, o pouso é feito em terra. É uma cidade de 6 000 habitantes aproximadamente. Existe aí um Sanatório-colônia Ernani Agrícola para leprosos e um educandário Cruzeiro do Sul. A casa dos pilotos, na cidade, é confortável, oferecendo proteção contra insetos, as janelas e portas são teladas; as camas têm colchões de molas e cortinados; as cadeiras são confortáveis; a cozinha, o banheiro e o sanitário são bons. Há uma geladeira, aliás de grande utilidade nessa altura. A comida é farta. Não se pode dizer que seja no momento boa, mas em breve, com a mudança do cozinheiro, poderá ser classificada como tal. Essa casa foi iniciada na Administração do Comandante ORACY que muito se interessou pelo confôrto e pela saúde dos tripulantes no setor Amazônico. O Cmte. JANOT, com uma noção bem avançada das necessidades dos tripulantes nessa região, não tem poupado esforços para protegê-los, não só contra as doenças tropicais como estudando a melhor maneira de fazê-los suportar êsse estágio no setor Amazônico. Em Manaus, por exemplo, resolveu a questão dos lanches dos tripulantes, mas a comida dos passageiros e dos tripulantes dos "Constelations" continua no antigo fornecedor que mantém uma instalação anti-higiênica sob todos os aspectos. O Serviço de Passageiros deveria ter um encarregado para fazer periòdicamente uma inspeção dêsses locais, pois a comida representa um papel saliente na saúde dos tripulantes. Com uma tal temperatura e clima, há mais facilidade não só de alteração como contaminação das mesmas, quando não são de boa procedência, quando não são guardadas em lugares adequados ou manobradas sem higiene.

No Amazonas quase não há legumes ou frutas; o homem amazônico não tem o hábito do pequeno pomar ou chácara para cultivo dos vegetais, índice de u'a manifestação de nomadismo, nos seringais dos altos rios, e daí o rosário de doenças e de carências observados no interior e mesmo na capital.

O povoamento do Amazonas foi conduzido de maneira dispersiva, sem nenhuma tática para a luta contra a floresta e contra as águas, e, portanto, prèviamente condenado ao fracasso. "Numa região em que a natureza se concentrou para resistir, o homem se dispersou para agredi-la".

O homem amazônico, longe de formar grupos, tentou penetrar na floresta como indivíduo isolado, num heroismo individual sem precedentes na história das colonizações. Atraído pelo caminho natural aberto no seio da floresta — o rio Amazonas — foi-se espalhando por suas margens, numa extensão de milhares de quilômetros.

Com o advento da borracha, o fenômeno da dispersão se acentuou ainda mais, penetrando o homem mais longe, avançando pelos afluentes do grande rio até suas cabeceiras e infiltrando-se pela mata a dentro.

A experiência de FORD como a dos Padres Salesianos do alto rio Negro apenas confirmam o que já fôra observado em menor escala no estudo das condições de vida da Amazônia. O homem perdido na Amazônia é destruído irremediàvelmente pela floresta. Para que densas massas humanas vivam nessa região, torna-se necessário que se disponha de reservas alimentares para sua subsistência e de recursos higiênicos para defendê-las das endemias locais, principalmente a malária, a verminose e a filária. Todos êsses "handicaps", condicionados pela subnutrição, pela fome e pela doença, muito têm contribuído para o marasmo da região.

A Segunda Guerra pareceu trazer ao Amazonas uma nova era, quando as plantações de borracha da Ásia caíram nas mãos dos japonêses, e os americanos voltaram as suas atenções para o Amazonas. Largas somas foram dispensadas, como tremendos esforços foram feitos para incentivar a produção da borracha, com um impulso nas comunicações e nos transportes. A borracha era então levada por via aérea, para os EE.UU. A campanha não teve sucesso. A produção, que era de 19 000 toneladas em 1940, passou apenas a 25 000 em 1944. Os americanos viram no pessoal que manipulava o produto uma barreira à sua exportação. A campanha trouxe benefícios: em 1942, foi organizado o SESP, por um acôrdo entre os EE.UU. e o Brasil, como parte de seu esfôrço de guerra. Foi traçado um grande programa de saúde. Em 1949, instalaram postos em 30 cidades e construíram 2 hospitais, em Breves e Santarém, dando assim uma proteção adequada àquela gente quanto a doenças tropicais e outras, inclusive assistência cirúrgica. Detetizaram 40 000 casas em 146 comunidades.

Esse grande programa de Saúde Pública, financiado quase que exclusivamente pelos EE.UU., passou a ser suportado ùnicamente pelo Brasil, atualmente. Os americanos mantêm apenas, a título de interêsse científico, alguns técnicos como consultores. Abandonaram essa sua cooperação, não faltando, na época, críticas a essa atitude e à sua política que, segundo diziam, não era mais que de amigos de guerra.

Diferentes ordens religiosas vivem hoje espalhadas nessa região, levando o confôrto religioso, a instrução e outros auxílios à população, inclusive a catequese dos índios. Os Salesianos localizaram-se no alto do rio Negro, em Tapuruquara; os Jesuítas, no Juruá; os Franciscanos, no Solimões; e os Missionários americanos, em Issana e no rio Acre. Existem outras missões religiosas em outros pontos.

Os japonêses adaptaram-se no Amazonas, e estão localizados em Belém, Manaus e Cruzeiro do Sul, com plantações de pimenta, legumes e borracha.

Nossas tripulações sobrevoam essa região desde 1947, com os Catalinas, e até hoje não se estabeleceu nenhuma rotina de permanência nessa região baseada em investigações médicas ou científicas.

O clima dessa região influi nas reações fisiológicas do organismo alterando suas trocas, suas energias, seu desenvolvimento e sua resistência às doenças. Os indivíduos em tais climas estão mais predispostos às doenças e à fadiga, pois, com o nível de energia deprimido pela temperatura, negligenciam os próprios hábitos higiênicos. A parte social vai ficando prejudicada, e o indivíduo vai-se afastando dêsse meio e procurando como distração o jôgo, as farras ou o álcool. Nesses lugares, não existem também muitas distrações para essa gente môça. Mesmo o esporte nesse clima exige muita fôrça-de-vontade, e sòmente a natação, o tênis e o volibol ou a ginástica podem ser praticados.

Esse estágio dos Pilotos no Amazonas é, como diz o Dr. Paulo Sampaio, "uma grande escola de formação de pilotos, pois aí êles adquirem a têmpera necessária e a experiência para enfrentar as dificuldades profissionais". É preciso, antes, que êles sejam protegidos contra os azares da região e que não ultrapassem o tempo dêsse estágio para que também não regressem modificados, fatigados, desanimados ou contaminados pelas doencas, ou mesmo desgastados precocemente, para, então, pilotar novos tipos de aviões a exigirem justamente vivacidade, reações prontas ou uma saúde-padrão. A "Pan American", a "Air France", a K.L.M. e outras dão um exemplo edificante nessa questão de proteção dos seus homens nas suas rotas aéreas.

Mais de 2500.000 aviões. # 12 Out 1 . 27 1

L Shelper Character of the control of

... comerciais e militares, do "teco-teco" ao mais moderno turbo-jato, tiveram, durante todo um ano, nos seis continentes, seus vôos assegurados pela eficiência do Serviço de Aviação Shell. A Shell está convenientemente aparelhada para atender ao suprimento adequado de combustíveis e lubrificantes das aeronaves, em mais de 2.000 aeroportos espalhados pelo mundo. E esta longa e proveitosa experiência, adquirida nas mais diversas regiões, de longa data vem servindo às emprêsas aéreas brasileiras.

Você pode confiar no Serviço de Aviação



Alle La Carter (18 martin) and a carter (18 ma

O Soldado e a Técnica

F. O. MIKSCHE (Revue de Défense Nationale, Février 1962)

Tradução de FERNANDO CAGGIANO HALL — Cel Av Eng Ext

A guerra, observou o Conde de Saxe, é uma ciência envolta em trevas, nas quais é sempre impossível dar-se um só passo seguro. Para Schamhorst, igualmente, a armada não era uma organização técnica, considerada, unicamente, no ângulo de função mecânica. A arte da guerra reside em combinar os elementos mais diversos, quase sempre contraditórios e, portanto, misturados para se adaptar às necessidades físicas e psicológicas do momento, onde é sempre difícil prender-se o encadeamento. O que se qualifica de "fortuna das armas" vem ainda complicar tudo. Muitos dos chefes militares teriam conduzido de outra maneira suas batalhas perdidas, se tivessem sabido o que viriam aprender no decurso do tempo — "conhecessem o que se achava do outro lado da colina", como dizia Wellington - ou melhor, conhecer as intenções e os dispositivos do inimigo. Na guerra, como na vida, o fortuito representa um grande papel. É êle radioso? — perguntava-se sempre Napoleão.

Nos domínios da matemática, os cálculos efetuados com os mesmos números chegam, infalivelmente, ao mesmo resultado; mas, na estratégia, é bem difícil que dois e dois façam quatro. Desconfiemos, pois, do militar "moderno", que procura exclusivamente resolver os problemas tão complexos da estratégia, com a falta de flexibilidade - a despeito de seu poder, de sua pujança, de sua capacidade e de sua presteza, ou, justamente, em virtude disso, para se adaptar às situações tão diversas e mutáveis da guerra. O desejo de levar as armas ao mais

alto nível da técnica conduz a fórmulas mecânicas já ultrapassadas, mas mais discutíveis em relação à prática das operações e, ainda mais, de apreciar a política internacional. Esforça-se em estabelecer regras fixas para condições mutáveis e de encerrar a liberdade de ação entre os limites de regras. Isso conduz a fazer planos que podem parecer racionais ao primeiro relance, mas que não condizem com as experiências. Esse "primitivismo" complicado atinge, hoje, os cérebros militares, mesmo os mais credenciados da Europa, como uma epidemia.

O "Homo Technicus" parece não se compenetrar de que a técnica não é um fim, mas sim um meio para alcançar um fim. Todo plano, como o emprêgo correto de u'a máquina, depende de uma concepção razoável do mundo. Apesar disso, os valores materiais tomaram uma importância decisiva, para todos aquêles cujo pensamento se exercita no domínio técnico. Êles se esforçam em produzir: bombas possuidoras de uma grande potência de destruição, por outras ainda mais poderosas; aviões velozes, por outros ainda mais velozes; engenhos teleguiados, por outros capazes de atravessar, ao menos, algumas centenas de quilômetros a mais, esquecendo que o "homem é a meta de tôdas as coisas". Escapa-lhes que a maior parte do conflito se desenrola independentemente da técnica e não pode ser resolvida unicamente pelos meios adotados por êles. Assim, criou-se, no decurso dos últimos anos, um grande vazio entre o desenvolvimento político futuro e as armas que o oeste

experimenta para apoiar sua diplomacia — intervalo ou vácuo que oferece ao este a possibilidade de se infiltrar profundamente. Nosso sistema de defesa ficou, pouco a pouco, inoperante do ponto de vista político e não conserva seu valor, senão em um só caso, o de o oeste ser atacado frontalmente. Os russos, porém, não pensam transpor o Elba pela fôrça e evitam repetir um "Pearl Harbour" atômico. Por que haveriam êles, levianamente, de expor aos riscos da destruição "as conquistas colossais de suas revoluções sociais?". Éles consideram as fôrças armadas como um meio de pressão política, como tropas que se conservam "em pé de guerra", prontas, sob a prote-ção de suas baionetas, ao combate revolucionário eficiente particularmente fora da Europa. Entretanto, o ocidente deixa-se impressionar muito por esta "diplomacia dos Spoutniks". Como podem mísseis contribuir para a solução dos problemas que agitam o mundo de hoje: unificação da Alemanha, Coréia, Indochina, tensão revolucionária no próximo oriente e na América Latina, insurreição no Laos, na África Negra e na África do Norte?

Se é preciso, naturalmente, aplicar a técnica em tôdas as atividades da vida, fazê-lo com exagêro nos domínios militares pode, fàcilmente, conduzir a erros fatais. Na arte da guerra, de natureza tão diversa, não é mais possível ganhar as batalhas sòmente com os meios técnicos; seria como pintar quadros de valor com u'a máquina, cujo cérebro eletrônico soubesse escolher as côres. Aquêles que depositam confiança na técnica, desmesuradamente, sucumbem fàcilmente pela ilusão de que a guerra é o "material" que determina o sucesso, que tudo se reduz em calcular a massa e a velocidade.

O triunfo da matéria sôbre o espírito degradou a arte da guerra ao nível de uma técnica e nivelou a estratégia a um mecanismo. A "rotina" técnica substitui a inteligência criadora — a arte. Os soldados não são mais

guerreiros, mas especialistas no emprêgo de certos instrumentos. As fôrças armadas tornam--se organizações análogas a uma emprêsa industrial, funcionando sob a direção de "engenheiros". As tropas que se qualificam ainda assim são mais administradas do que comandadas por uma burocracia militar, desmedidamente arrogante. A palavra do Marechal Molthee, segundo as quais os enormes Estados-Maiores constituem o sinal mais seguro dos maus exércitos, é ainda mais verdadeira hoje do que em seus tempos. Em 1945, o Estado-Maior do General Eisenhower, em Versalhes, possuía mais de 20 000 pessoas.

—o—

O general atômico, vestido como um "robot", segue o desenvolvimento da batalha no vídeo de seu televisor, com o olhar fixo. É um cérebro eletrônico que lhe fornecerá a matéria de sua decisão. Imaginemos a caixa registradora, com suas teclas diversas. Basta calcar sôbre a verde, para o terreno; a vermelha, para a posição inimiga; a azul, para a própria situação; a amarela, para a logística; a malva, para a moral; e para voltar, três vêzes a manivela, tudo como se fôsse a caixa de um bar. Os "guerreiros" altamente especializados nas manobras do radar exploram o céu. Outros teleguiados, com foguetes, contra os assaltantes. Para êsses soldados, o "combate" consiste somente em observar as lâmpadas multicoloridas, as escalas do telêmetro e do cérebro eletrônico, em girar um botão ou calcar u'a manete. Mas que aconteceria, se os "Ivans", armados sòmente de facas, che-gassem até êles? Para que serviria, então, tôda essa técnica? Pensa-se, instintivamente, em Archimedes morto por um legionário romano, quando se encontrava absorvido em resolver um difícil problema geométrico. continuando a traçar as linhas sôbre a areia, sem observar a aproximação de seu assassino. Vendo a espada dêste, teve unicamente tempo para dizer: "Noli tangere circulos meos" (Não toques nos meus círculos). Foram suas últimas palavras.

É evidente que não se trata de querer esquecer o radar, o foguete teleguiado, ou o avião. Trata-se de outra coisa, pois que a "técnica", cada vez mais avancada, produz um tipo de soldado muito inferior ao verdadeiguerreiro. Certamente os aparelhos adequados aumentam as probabilidades do êxito, o que, naturalmente, desenvolve a confiança do soldado em suas armas. A moral, porém, é outra coisa, além de um sentimento exagerado de seu valor, que nas perdas inevitáveis se transforma em complexo de inferioridade. A verdadeira moral não pode, também, ser "comprada" pelas vantagens materiais. Experimentar fazê-lo resulta no contrário, como, justamente, observou o Marechal Souvarov: "O confronto diminui a coragem". Os soldados bem pagos resultam, raramente, em bons combatentes; as tropas que êles formam são dispendiosas, sem chegarem a uma eficácia correspondente. Os soldados transformados em passageiros de "jeeps" ficam preguiçosos, e o próprio comando é inclinado a exigir mais da máquina, do que das capacidades físicas de seus homens. É muito mais fácil embarcar em um caminhão uma infantaria treinada em marchas forçadas; porém, o inverso, é muito mais difícil: desembarcá-las, quando desacostumadas a isso. Os soldados aviltados escorregam, fàcilmente, nas mãos dos seus chefes.

A educação e a instrução militar acham-se estreitamente associadas, mas, no entanto, se conservam distintas. A educação visa a desenvolver as qualidades morais; a instrução destina-se a desenvolver o físico e a técnica; são necessárias as duas, para se obter um verdadeiro combatente. O esporte é. evidentemente, de importância; mas o verdadeiro combatente parece tão pouco com um atleta, como um cavalo atrelado a um carro de corrida. O treinamento físico e moral, a capacidade de resistir às mais duras provas e ao perigo importam mais do que as apresentações realizadas no salto em altura, ou em distância.

Naturalmente, as tropas equipadas com aparelhos complicados precisam de um maior tempo de formação. Mas, outrora, não era diferente. Emprega-se mais tempo para formar um bom cavaleiro, atualmente, do que para um motorista de tanque. Nas unidades não-técnicas, como por exemplo a infantaria, o emprêgo das armas é indiscutivelmente mais simples e aprende-se com rapidez. Mas isso não basta para formar um bom soldado e muito menos um bom combatente. Éle é a menor patente, acha-se repetidamente em condições difíceis, devendo agir pela sua própria iniciativa, mas se conservando no quadro geral, para que se possa contar com êle no calor do combate. Como assegurar, de outra forma, a coordenação indispensável entre as diversas armas e a colaboração entre os diversos elementos? Essa faculdade de operar intuitivamente, independente da disciplina, não pode ser ensinada pelos "métodos de instrutores" atuais, no quadro--negro, mas, unicamente, pela repetição contínua dos mesmos exercícios que ficam gravados. Para obter o mínimo, em caso de perigo, é preciso exigir o máximo, no treinamento. Se o "treino humano" é hoje noção posta de lado, permanece, no entanto, como único meio de inculcar no soldado as qualidades necessárias para o combate.

Os que comparam o soldado moderno a um operário especializado se afastam, consideràvelmente, da realidade. Certamente, tanto para um, como para outro, o "rendimento" depende do grau de sua formação. Mas, se o servço de u'a máquina reclama um espírito metódico, refletido e representado numa atividade exercida, ordinàriamente, na calma, o soldado deve saber utilizar suas armas, muitas vêzes arriscando a própria vida. Éle deve agir instintivamente, sem refletir, porque, de outra forma, onde encontraria ânimo, quando o perigo fôsse eminente? Um soldado que perde tempo em pensar deixa, fàcilmente, escapar o momento favorável de atingir seu adversário; enquanto pensa, em lugar de agir, cresce, automàticamente, o perigo de ser, êle mesmo, atacado. Um "adestramento" correto poupa vidas e material. Os soldados que "sabem tudo", a respeito de suas armas, precisam refletir para se servirem delas; como um automobilista que, conhecendo perfeitamente seu carro, não se acha capaz de participar de uma corrida.

-0-

Antigamente, os soldados não se julgavam tão infelizes. O espírito de corpo substituía o espírito individualista; os interêsses particulares submetiam-se aos interesêsses coletivos. O culto da tradição, corrente hoje na armada britânica, a educação que inspira ao soldado a consciência, o valor de seu fisico e o brio de suas armas ajudam a vencer bem as dificuldades psicológicas. A tradição e o progresso não se opõem, como certos dogmáticos o proclamam. Para não se perder o progresso, devem-se ligar as tradições. O exército, que desaprova o passado para construir em terreno inteiramente nôvo, adquire um complexo de inferioridade e prejudica, assim, seu futuro. É claro que haverá sempre pessoas que se revoltam contra a disciplina de ferro, "fôrça principal das armas". Os "intelectuais", principalmente, sentem dificuldade em submeter sua individualidade. Evidentemente, muitas vêzes não é fácil de se inclinar, por disciplina, diante de alguém, sabendo-se superior pelo espírito. Mas, sargentos não podem ser "professôres de universidade". Da mesma forma, uma tropa não pode ser conduzida sem disciplina. pessoas instruídas negam-se a admitir as pequenas "misérias" da vida quotidiana do soldado. Para elas, é difícil compreender que as fôrças armadas se compõem de homens muito diferentes, pela origem, educação, idade e pelo caráter, o que se torna indispensável para conduzi-los a um "denominador comum".

Evidentemente, os soldados devem ser impregnados de uma idéia que inspire seu arrôjo. Mas, se a guerra é a continuação política por outros meios, é também uma luta para os interêsses da coletividade, à qual pertence o soldado. Sem dúvida, um credo político faria os soldados moralmente seguros; entretanto, o verdadeiro espírito guerreiro depende de condições psicológicas, diversas da cora-gem cívica. Esse espírito é radicalmente diferente das condições psíquicas da vida normal. Colocá-lo em dúvida seria desconsiderar o instinto de conservação, que anima cada ser vivo. Os idealistas podem divergir, mas os psicólogos não lhes darão razão.

Em tôdas as épocas e em tôdas as civilizações, os combatentes ocuparam uma posição particular. Na maior parte do tempo, êles constituíram uma casta fechada, o que algumas vêzes conduziu a lamentáveis abusos. Mas, se o modêlo de oficial, antes de 1914, constituía um extremo, o burocrata e o técnico militar de hoje são menos aceitáveis. Na sociedade "sem classe", da União Soviética, cultiva-se portanto e com muito cuidado o espírito da classe dos oficiais que, em todos os países comunistas, constituem uma elite do "proletariado". No ocidente, não reclamamos "tanta honra"; mas seria tempo de considerar os oficiais de outra maneira do que como representantes de um "mal necessário". Hoje, ainda, a profissão militar deve ter um sentido ético. decadência de uma civilização acompanha, ordinàriamente, a diminuição do prestígio do "estado militar".

O soldado técnico difere, por sua própria natureza, do bom guerreiro. O primeiro opera com raciocínio e método; o segundo, por instinto e intuição. O primeiro vê no oficial um engenheiro que o dirige. Ao contrário, o combatente precisa de um chefe que o comande e o instrua, no qual êle confie e que lhe sirva de exemplo. Os oficiais de formação muito técnica são, quase sempre, maus psicólogos,

logo maus treinadores de homens. Em vez de comandar sua unidade, êles se inclinam a administrá-la. Ora, para agir eficazmente, o bom oficial deve sentir o instinto do tom que deverá usar. Deve estar muito perto de seus subordinados, sabendo, no entanto, manter distâncias. Em caso contrário, logo se descobririam suas inevitáveis fraquezas humanas; assim, êle deixaria de ser um exemplo, seria um chefe. Saber conduzir os soldados é uma arte que não se pode ensinar.

Os soldados técnicos consideram-se menos como camaradas do que como "colegas", constituindo, não uma tropa, mas uma espécie de comunidade de trabalho. A utilização de aparelhos complicados e diversos reclama especialistas diferentes que, como num estabelecimento industrial, recebem uma formação especial. Desta diversidade de funções resulta que as unidades técnicas não possuem uma coesão psicológica tão firme como a das tropas combatentes. Habituadas a operar de longe, suas atividades parecem mais um "trabalho" do que um combate. O confôrto desanima-os, pois êles não estão preparados, nem psicológica, nem fisicamente, para o contato direto com o inimigo. Portanto, como dizia o Marechal Saxe: "Na guerra, como no amor, é preciso estar perto para se saber".

As fôrças armadas que se formassem exclusivamente de "soldados" dêsse gênero não teriam senão um fraco valor militar, a despeito dos equipamentos os mais modernos, e seria bem difícil mantê-las, do ponto de vista econômico. É claro que não se pode conceber as fôrças armadas atuais sem equipamentos, nem sem soldados técnicos. No entanto, independentemente de todo o progresso, o verdadeiro combatente permanece, ainda, mais indispensável do que nunca. Somente os exércitos que conservaram um sadio equilibrio tornam-se eficazes na prática. Os bons guerreiros constituem uma espécie humana epecial, aparentemente melhor em outros tempos do que hoje

O importante é assinalar a única maneira de compreender a distância que existe entre o verdadeiro combatente e o soldado técnico.

-0-

Influências políticas têm, largamente, contribuído para solapar as velhas nações. A estratégia e as questões militares sempre constituíram um domínio, onde cada qual se considera como um "entendido". O fato de ser soldado, durante alguns anos, não transforma ninguém em estrategista, da mesma forma que um maquinista de trem não vem a ser um bom diretor das Estradas-de--Ferro, mesmo depois de longos anos de serviço. Muitos homens políticos vêem o Exército à luz de suas próprias lembranças, isto é, de baixo e não do alto. Ésses, estão sempre prontos a pronunciar discursos demagógicos dentro désse teor, mas fariam melhor se ensaiassem, à guisa de preâmbulo, o aprendizado do caráter complexo, o emaranhado dos elementos materiais e psicológicos.

Saber até que ponto a política pode influenciar um exército é muito difícil. Não ficaria, assim, exposto ao perigo de se ver a consciência partidária incutida em muitos soldados, acima do sentimento de seus deveres para com o govêrno? exército constitui um instrumento de política geral e tem, por isto, mais valor, pois suas estruturas são mais homogêneas Uma fôrça armada política dificilmente pode constituir um fator de paz interior. Seria impossivel, numa atmosfera de guerra civil, construir-se algo dentro dela. Numa guerra ideológica, poder-se-ia, mesmo, cometer falhas diante do inimigo. Somente as ditaduras se podem permitir ter uma fôrça armada política, como é, atualmente, o caso da União Soviética. Mas lá, também, a educação política dos soldados não visa senão a realizar a coesão interior; de tal modo ela procura uma igualdade de sentimentos políticos que, no fundo, equivale a neutralizar acidentais opiniões divergentes.

Na nossa época, no entanto, o soldado não pode agir sem o homem político; deve colaborar com êle. Os políticos que as fôrças armadas relevam pelos seus créditos e seus programas são moralmente responsáveis, perante a nação, pela qualidade das fôrças armadas, pelo valor do instrumento que, de todo modo, constitui a base da política nacional. Mas, para que êsse instrumento seja eficaz, êle precisa também de uma ajuda moral, a origem da verdadeira disciplina residente no espírito do povo. A vontade de se defender, que alimenta uma coletividade e sem a qual não existiria fôrça armada de caráter sadio, depende, antes de tudo, do comportamento dos políticos. Mas êsses não devem intervir em questões das quais só tenham conhecimento superficial. Se para com os soldados êles devem, obrigatòriamente, colaborar, fá-lo-ão conservando-se dentro dos limites de suas atribuições. Em muitos países, os políticos não têm permissão para exercer influência decisiva sôbre a conduta técnica de operações militares. Parece que Churchill fêz escola a êsse respeito.

Não foram nem Foch, nem Pétain que ganharam as grandes batalhas de Somme e de Verdun (1916-18), mas "os instrutores que ensinaram antes de 1914". Se igual fôrça trouxe prejuízos em 1940, é preciso, igualmente, tornar responsáveis os políticos que, entre as duas guerras, não cessaram de solapar o prestígio da profissão militar e, por conseguinte, a vontade de defesa da Nação. É assombroso constatar com que ligeireza os políticos se apresentam sempre, para colhêr os frutos da vitória, mas, em caso de derrota, deixam a responsabilidade aos generais, mesmo que sejam êles os verdadeiros responsáveis.

Essa atitude do povo inteiro, para com as fôrças armadas, faz, essencialmente, os bons e maus soldados, porque tal atitude se reflete no moral das unidades. Pensemos assim, democràticamente, que, mesmo para as democracias, as fôrças armadas constituem um indispensável instrumento de poder, capaz de exercer uma pressão sôbre o adversário, de permitir negócios com êle, em condições vantajosas e, em caso necessário, a assegurar a defesa dos interêsses ameaçados. Em decorrência, o exército não tem caráter democrático, o que não cabe na sua psicologia.

Hoje, as fôrças ocidentais rivalizam-se, entre si, para produzir os "soldados sem características de soldados", reduzindo, assim, suas possibilidades de ação. Fazem guerra às velhas experiências, amplamente confirmadas, considerando-as como politicamente incômodas ou como sucumbidas em virtude de esperanças exageradas, fundadas em suas máquinas. Na Europa, esforçam-se em copiar receitas estrangeiras, em vez de apelar para a experiência tão rica que possuem. Objetarão, certamente, que a mocidade democrática não aceitará, nunca mais, se submeter a um "adestramento"; entretanto, êle é o único capaz de formar os verdadeiros guerreiros. A megalomania técnica tem uma outra razão, para ser obrigada a recorrer, mais e mais, à máquina, na esperança de compensar, através dela, a deficiência do espírito combativo. Para êsses soldados, "supertécnicos", gastam-se somas enormes, sem se poder, no entanto, adquirir a segurança necessária para so-breviver às tempestades que ameaçam o mundo.

AVIÃO X-15 ROMPE AGORA TETO DO CALOR

O avião experimental "X-15" efetuou experiências de resistência da carlinga a temperaturas muito elevadas. Voando a 28 000 metros de altitude e à velocidade de 6 035 km por hora, a temperatura registrada na superfície do aparelho pelo atrito do ar chegou a ser de quase 600 graus centígrados.

Responsabilidade no Transporte Aéreo Gratuito

OCTANNY SILVEIRA DA MOTA

O capítulo V do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei n.º 483, de 8 de junho de 1938), preocupando-se com o problema da responsabilidade civil do transportador aéreo, dedica sua seção primeira à consideração da forma contratual dessa responsabilidade.

O art. 83, dispositivo inicial do capítulo e seção referidos, estabelece:

"O transportador responde por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal do viajante nos acidentes ocorridos a bordo de aeronave em vôo ou nas operações de embarque e desembarque, desde que decorram:

- a) de defeito na aeronave;
- b) de culpa da tripulação."

Esse dispositivo, lido em consonância com o que preceituam os artigos 88 e 91, mesma seção, onde se estipulam, respectivamente, condições de exclusão de responsabilidade e montante de indenização devida, configura a linha-mestra do sistema a que deu guarida a lei brasileira: responsabilidade presumida e limitada do transportador aéreo.

O parágrafo único do art. 83 põe em evidência, entretanto, que tal sistema só se aplica ao transporte de pessoas quando êste se faz contra remuneração. Lê-se, com efeito, naquele parágrafo:

"Nos casos de transporte gratuito ou a título gracioso, a responsabilidade se limita aos prejuízos resultantes do dolo ou de culpa grave."

A algumas das questões que se levantam em tôrno das formas de transporte por nosso Código denominadas gratuitas ou a título gracioso dedicaremos as linhas abaixo.

Deixemos assinalado, como observação inicial, que o parágrafo único do art. 83 altera uma das características básicas do sistema de responsabilidade do transportador aéreo, considerando-a não presumida quando o transporte se opere gratuitamente ou a título gracioso.

Em tais casos, o transportador só se verá compelido a cobrir danos emergentes de dolo ou de culpa grave; vale dizer que deve ser provado êsse dolo ou culpa grave e, naturalmente, o ônus dessa prova incumbe ao passageiro, invertendo-se, neste passo, a maneira de agir adotada para o caso de transporte como intuito de lucro. Se há

Professor assistente de Direito no Instituto Tecnológico de Aeronáutica.

êsse intuito, o transportador só se exonera produzindo evidências julgadas hábeis para tanto; se transporta gratuitamente ou a título gracioso, só indeniza quando é provado, contra êle, que agiu dolosamente ou com culpa grave.

É compreensível a orientação legal. Aplicação plena dos princípios de responsabilidade contratual ao caso de que nos ocupamos poderia ser tida por demasiado severa; por outro lado, incondicional exoneração constituiria exagêro em sentido oposto. A solução da lei surge como aceitável, desde que faz a obrigação de indenizar nascer, para o transportador, da forma de elemento subjetivo com que êle atue.

Cabe dizer, portanto, que o transporte gratuito ou a título gracioso se acompanha de abrandamento de responsabilidade, encontrando-se a razão de ser dessa orientação legal na consideração dos motivos determinantes da ação do transportador.

Acolhidas ambas, talvez não pecasse por despropositada uma distinção de tratamento para as formas de transporte contempladas pelo art. 83, § único — gratuito e a título graciso; verdade é, porém, que qualquer tentativa de distinção de tratamento dependerá de prévio acôrdo quanto à interpretação que se dê às duas expressões referidas.

- 3. Antes, contudo, de nos ocuparmos dessa questão, digamos uma palavra acêrca da regulamentação do transporte gratuito e a título gracioso no âmbito nacional e internacional.
- A Convenção para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, firmada em Varsóvia, aos 12 de outubro de 1929, estipula em seu artigo primeiro:

"A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado em aeronave, contra remuneração. Aplica-se também aos transportes gratuito, efetuados em aeronave, por uma emprêsa de transportes aéreos."

Tem êsse artigo sido objeto de reparos pela circunstância especial de que — embora o entendimento da expressão "emprêsa de transportes aéreos" possa dar margem a dúvidas — não há dúvida de que se excluem os transportes internacionais gratuitos efetuados por meios outros que não através de emprêsa de transportes aéreos.

Nossa lei interna, ao que julgamos, oferece margem para os mesmos reparos, conquanto êles não possam defluir tão claramente da letra de um único preceito. Examinemos o assunto.

O art. 83 do Código Brasileiro do Ar e conseqüentemente seu § único inscrevem-se, como já assinalamos, no capítulo daquele diploma em que se cogita da responsabilidade civil e na seção dedicada à responsabilidade contratual. Nada há de surpreendente em que assim seja, pois não há incompatibillidade entre gratuidade e contrato. E exatamente por não haver, observemos, vê-se a lei compelida a disciplinar de maneira especial essa responsabilidade, quando ela diz com forma de transporte gratuita ou a título gracioso. Não houvesse essa disciplina especial e — o dado é significativo — o tratamento seria idêntico.

Em seus puros têrmos, o § único do art. 83 não diz de quem é a responsabilidade que se limita "aos prejuízos resultantes do dolo ou de culpa grave"; é óbvio, entretanto, que se trata do transportador, pois a êste e só a êle se refere o art. 83, de que o parágrafo é porção integrante.

O conceito de transportador é-nos proporcionado pelo art. 67 do Código, onde se lê:

> "Transportador, para os efeitos do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica que efetuar transporte aéreo com intuito de lucro".

Temos, portanto, que sòmente a pessoa natural ou jurídica que efetue transporte aéreo com intuito de lucro — a fim de merecer a designação de transportador — e que, em certa ocasião, se disponha a proporcionar êsse mesmo transporte gratuitamente ou a título gracioso poderá beneficiar-se do que dispõe o § único do art. 83. É preciso que haja elementos anteriores ou possíveis de colhêr na ocasião — digamos que estejam sendo transportados, ao mesmo tempo, passageiros contra remuneração e gratuitamente — para que possamos caracterizar como transportador, nos têrmos legais, aquêle que está efetuando o transporte e, assim, invocar a seu favor os têrmos do preceito a que nos vimos referindo.

Segue-se, em conseqüência, que se o transporte gratuito fôr a regra, quem o efetua não poderá ver militar em seu benefício o estipulado no § único do art. 83. A hipótese não parece inteiramente fantasiosa — multiplicam-se, em verdade, as aeronaves utilizadas para fins exclusivamente particulares — e nos põe diante de situação em que o particular enxergará conveniência em evitar a constante prática do transporte benévolo. É, portanto, exatamente o que se nota e se reprova relativamente à Convenção de Varsóvia.

Tal situação se remediaria pela simples extensão dos têrmos do art. 83, § único, a fim de se verem por êles abrangidos todos os que efe-

tuassem transporte gratuito ou a título gracioso e não simplesmente os que, nos têrmos da definição legal, possam ser considerados como transportador.

Anotemos, mais, que a Convenção de Varsóvia alude a transporte gratuito, após mencionar transporte internacional de pessoa, bagagens e mercadorias. Entende-se, pois, que se refere à forma gratuita de qualquer dessas espécies de transporte. Nosso Código, diferente, só alude à forma gratuita ou a título gracioso quando cogita do transporte de pessoas. Em conseqüência, sob nossa lei, o transporte gratuito ou a título gracioso de mercadorias e bagagens acarreta para o transportador responsabilidade nos mesmos têrmos da que decorreria de idêntico transporte efetuado contra remuneração.

A despreocupação com êste específico aspecto do problema se terá devido, talvez, a que, já em casos normais, são baixíssimos os níveis máximos da compensação exigível do transportador de mercadorias ou bagagens. (*) Não obstante, a hipótese mereceria tratamento especial e fácil seria discipliná-la, juntamente com o que se refere a transporte de pessoas, numa cláusula única, tal como se fêz na Convenção de Varsóvia.

5. Esta, como se terá notado, alude simplesmente a transporte gratuito, enquanto o Código Brasileiro fala em transporte gratuito ou a título gracioso, obrigando-nos a tentar penetrar o sentido de cada qual dessas expressões.

Já se propôs reuni-las sob a rubrica "transporte não remunerado", em oposição à idéia que se contém na expressão "transporte com intuito de lucro". Em verdade, porém, a reunião não se justifica, pois, mais do que juntar-se ao transporte gratuito em oposição ao que se realiza com intuito de lucro, o transporte a título gracioso se situa realmente como estágio intermediário entre um e outro, não participando da natureza própria de qualquer dêles.

A fim de distinguir entre as formas de transporte gratuito e a título gracioso, apelou-se para as idéias de oferecimento e solicitação; o primeiro seria o transporte concedido por fôrça de uma solicitação do interessado, enquanto o segundo teria lugar quando se seguisse a um oferecimento do transportador, o passageiro apenas aceitando. Parte-se, naturalmente, do princípio de que o oferecimento brota de interêsse do transportador, ao passo que o transporte solicitado consulta apenas o interêsse de quem o solicita.

A noção pode ser de utilidade para auxiliar definição ante certas situações particulares, mas não é, evidentemențe, decisiva e inteiramente satisfatória. Com efeito, não é difícil imaginar

^(*) Este artigo foi escrito antes da promulgação da Lei n.º 4 221, de 8 de maio de 1963, que elevou os ditos níveis.

situações em que a solicitação vá ao encontro de interêsse do transportador, que só por isso a atenderá e, na hipótese de oferecimento, a aceitação ocorrerá por convir à pessoa que será transportada.

Acreditamos que algum subsídio para facilitar o entendimento de nossa lei pode ser buscado na jurisprudência francesa, que distingue também, como faz nosso legislador e diversamente do que se dá na lei convencional, três diferentes formas de transporte. Consideram os franceses a existência de "transport onéreux", "transport intéressé", o "transport gratuit". A última dessas formas, por sua própria designação, identifica-se ao nosso transporte gratuito; a primeira, por sua conceituação, corresponde ao que chamamos transporte com intuito de lucro; e cremos que a idéia de "transport intéressé" dos franceses equivale ao que pretendemos expressar através da locução "transporte a título gracioso".

Vejamos como são normalmente entendidas em França as expressões que nos ocupam. Parece-nos conveniente citar, ainda que longamente:

> "Le transport onéreux est celui qui est effectué par un transporteur quel qu'il soit contre paiement d'une rémuneration par le passager. (...) la jurisprudence considère... qu'il y a transport onéreux dès l'instant où il y a paiement d'une somme quelconque, même si celle-ci ne comprend aucune marge bénéficiaire pour le transporteurs, même si elle ne couvre même pas ses frais d'exploitation. Un paiement en argent ou en nature est, croyons nous, nécessaire, por que le transport soit considéré onéreux, au sens que la jurisprudence donne à cette expression. Dans tous les autres cas où, en contrepartie du transport offert au transporté, le transporteur trouve un intérêt personnel, où, en quelque sort, le passager, en acceptant d'être transporté, rend un service au transporteur, il y aura ce que la jurisprudence et les auteurs appellent transport intéressé (...) Quant au transport gratuit proprement dit, on doit entendre par là un transport effectué par pure courtoisie, constituant pour le transporteur un acte de courtoisie purement bénévole ... ce qui oblige le magistrat à scruter pour chaque cas les intentions du transporteur. Courtoisie, intentions desintéressées, bienfaisance, altruisme, voilà les elements qui permettent... de trouver la notion de gratuité absolue. (...) L'idée essentielle ici est, en effect, le désintéressement absolu" (1).

Se o transportador proporciona o transporte movido por altuísmo puro, estaremos diante de transporte gratuito; se, entretanto, age com interêsse — embora diverso, por inteiro, do intuito de lucro, tal como o persegue, normalmente, no desempenho de suas atividades — teremos transporte a título gracioso. Estará, por exemplo, sendo transportado a título gracioso o jornalista de quem o transportador espera divulgação de um aspecto da linha aérea; será transporte gratuito o facilitado a alguém que deseja visitar parente enfêrmo, não esperando o transportador compensação a qualquer título. No primeiro caso, um interêsse é discernível; no segundo, interêsse algum existe, mas tão sòmente solidariedade.

Naturalmente, hipóteses haverá em que a avaliação patrimonial do interêsse que move o transportador a conceder o transporte a título gracioso revelará montante superior ao que a venda de uma passagem representaria. O fato não é, por certo, relevante, importando, antes, cogitar das circunstâncias que o rodearam, para decidir quanto ao tipo de transporte frente ao qual se está.

De qualquer forma, é exatamente em face da presença de uma como que remuneração indireta no transporte a título gracioso que se pode fazer reparo à proposta de reuni-lo ao transporte gratuito, numa categoria única, oposta à de transporte lucrativo.

Com efeito, no transporte a título gracioso está presente, sempre, um interêsse do transportador; tem êle em mira uma vantagem e, se tal intenção não emerge claramente da expressão escolhida por nosso legislador, ela é posta em evidência, nitidamente, através da locução consagrada em Franca — "transport intéressé".

Do ponto de vista crítico, diremos não enxergar conveniência na divisão tripartita adotada por nossa lei.

Haver o transporte a título gracioso como forma especial e dar-lhe tratamento abrandado não se justifica, a nosso ver, pela simples consi-

Notar-se-á que, ao caracterizar o "transport intéressé", ou seja, o transporte a título gracioso, alude-se ao oferecimento por parte do transportador, mas não se menciona solicitação na referência ao transporte gratuito. Oferecimento e solicitação não são tidos, em verdade, pela jurisprudência francesa, como elementos relevantes para a caracterização do tipo de transporte e nem há preocupação alguma em opô-los para orientar conclusões. Pode-se avançar mesmo que a referência feita a oferecimento no caso de transporte a título gracioso é puramente acidental, sem significado maior. Tôda a ênfase se coloca na intenção com que atua o transportador ao conceder o transporte, descurando-se por completo das circunstâncias que hajam precedido essa concessão.

⁽¹⁾ E. GEORGIADES — "Les fondements de la responsabilité dans le transport aérien gratuit", in Revue Française de Droit Aérien, VI, 1952; pág. 94/95.

deração de seu conceito, onde se acentua a presença de um interêsse do transportador. A existência dêsse interêsse — teòricamente, ao menos, o transportador prefere não efetuar a venda da passagem, para fornecê-la a título gracioso justifica atribuir-se ao transportador responsabilidade nos têrmos normais e, aliás, brandos. (*) Em resumo, acreditamos que, em caso de transporte a título gracioso, a responsabilidade do transportador não deveria limitar-se às hipóteses em que aja como dolo ou culpa grave, mas surgir nas mesmas condições em que aparece no transporte efetuado com intuito de lucro.

Manifestando êsse ponto de vista, deixamos clara nossa preferência pelo sistema acolhido por Varsóvia, onde apenas se distingue entre o transporte feito contra remuneração e o gratuito. Não aprovamos, entretanto, ver as vantagens estabelecidas em atenção a esta última forma de transporte só poderem ser invocadas por quem se conceitue legalmente como transportador, já que — frente ao problema que defrontamos — essa conceituação, quer na lei convencional, quer em nosso Código, aparece como demasiado restrita.

Neste ponto, parece-nos acertado, por exemplo, o critério adotado pelo Código Aeronáutico do Paraguai. Considera êle apenas transportes remunerados e gratuitos; e, a êstes últimos, dedica dois artigos (129 e 130), disciplinando, respectivamente, as hipóteses de êles serem levados a efeito por emprêsa de transportes aéreos ou por particulares: no primeiro caso, a responsabilidade é equiparada à contratual; e só no último, a responsabilidade limita-se aos casos de dolo ou culpa grave.

Análise da parte final do art. 83 § único traz à tona importante questão. Para melhor colocá-la, façamos rápida consideração prévia.

Já deixamos anotado que o sistema geral de nossa lei é o de responsabilidade presumida e limitada do transportador aéreo. Essa limitação, como se poderia esperar, não prevalece incondicionalmente. A propósito, dispõe o art. 93 do Código Brasileiro do Ar:

"Quando o dano resultar do dolo do transportador ou de prepostos seus, nenhum efeito terão os artigos dêste Código que excluam ou limitem a responsabilidade".

O alcance dêste preceito é evidente, desde que não teria sentido beneficiar-se o transportador de sua malícia ou incúria e, assim, se age com dolo ou se agem com dolo prepostos seus, estará obrigado a indenizar ilimitadamente. Refiramos agora — para fazer aflorar a questão a que aludimos linhas acima — os têrmos do art. 93 ao parágrafo único do art. 83. Neste se diz, que ocorrendo transporte gratuito ou a título gracioso, a responsabilidade do transportador se limitará "aos prejuízos resultantes do dolo ou de culpa grave". O art. 93, por seu lado, ao mencionar circunstância que faz ilimitada a responsabilidade, alude apenas ao dolo.

Temos, dessa maneira, que, no transporte gratuito ou a título gracioso, dolo ou culpa grave do transportador acarretam-lhe responsabilidade - para êsse efeito, dolo e culpa grave se equivalem (art. 83, § único); essa responsabilidade, porém, só será ilimitada no caso de o transportador ou prepostos seus agirem com dolo (art. 93). Concluiremos, portanto, que, havendo transporte gratuito ou a título gracioso e dano por culpa grave, a responsabilidade do transportador existirá, mas limitada ao montante previsto para o caso de transporte com intuito de lucro. Dolo e culpa grave se equivalem, pois, como fontes de responsabilidade de quem efetua transporte gratuito ou a título gracioso, mas implicam essa responsabilidade em extensão diferente.

Resumamos, enfim, os pontos considerados.

Primeiramente, os que, na disciplina legal brasileira do transporte gratuito ou a título gracioso, nos distanciam da norma convencional:

- a) a Convenção de Varsóvia menciona apenas transporte gratuito, enquanto a lei brasileira se refere também a transporte a título gracioso;
- b) as disposições convencionais estendem-se ao transporte de pessoas, bagagens e mercadorias, ao passo que as de nossa lei atingem apenas o transporte de pessoas.

Quanto à nossa lei, são importantes, em síntese, os pontos seguintes:

- a) efetuando transporte gratuito ou a título gracioso, o transportador está, em princípio, exonerado de responbilidade;
- b) responsabilidade só surgirá, para êle, se se provar que agiu dolosamente ou com culpa grave;
- c) provado o dolo, estará obrigado a indenizar sem limitação;
- d) provada culpa grave, indenizará limitadamente.

^(*) Voltamos a lembrar que êste trabalho foi escrito antes de promulgada a Lei n.º 4 221 de 8/5/63.

Por que exploramos o espaço?

Brig do Ar MANOEL BORGES NEVES FILHO

— Dados extraídos da "Spacecraft", National Science Teachers Association, Vistas of Science 1 e de "Fligh".

Neste século vinte, tivemos o privilégio de testemunhar os primeiros passos para a realização do sonho da época: a exploração do espaço. Logo nos primeiros anos da Era Espacial, o homem foi capaz de penetrar a camada atmosférica que envolve êste planêta e aventurar-se por curto tempo no espaço.

Vários artefatos feitos pelo homem estiveram dentro do espaço, alguns dêles incorporados ao sistema solar para sempre.

Atrás de cada missão espacial consumiram-se anos de paciente pesquisa, milhares de homens-hora de trabalho e larga soma de dinheiro. As quantias despendidas são tão grandes que freqüentemente ocorre a pergunta: É compensador?

O público deseja saber que lucro tamanho investimento trará à hum^anidade.

A resposta chama-se: Conhecimento.

O acúmulo de conhecimento através dos séculos tornou possível nosso avançado sistema de vida.

À medida que nós mais e mais descerramos os segredos do universo através do espaço, acrescentamos novos volumes à enciclopédia do conhecimento humano. Isto será aplicado em benefício da humanidade.

Embora estejamos ainda na Idade da Pedra da exploração espacial, já um número imediato de aplicações da tecnologia do espaço estão à vista.

Por exemplo, imaginem-se as vantagens de um sistema absolutamente perfeito de previsão do tempo, ou, avançando um pouco, de "mudar" o tempo.

Não seria fascinante assistir ao próximo campeonato mundial de futebol nas telas do nosso TV? Estes são alguns dos beneficios práticos imediatos, produzidos pela tecnologia espacial. Vejamos alguns satélites e suas aplicações:

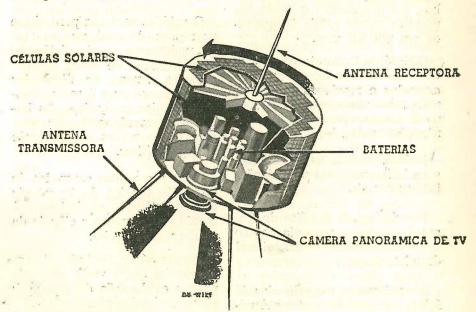
O SATÉLITE METEOROLÓGICO

O Meteorologista vem sendo alvo de anedotas pelas falhas nas previsões, e não é a sua habilidade de previsor, certamente, responsável por essas falhas.

Os observatórios meteorológicos cobrem unicamente cêrca de 1/5 da superfície terrestre e frequentemente o previsor não é alertado de alterações que podem mudar completamente as suas previsões. Uma vez obtida a precisão sôbre o comportamento dos fenômenos atmosféricos, seremos em breve capazes de "modificá-los".

Um sistema experimental para a transmissão de fotografias de cobertura de nuvens por um satélite meteorológico, para estações de terra, será provàvelmente testado em vôo, usando um satélite "TIROS", êste ano. Conhecido como o transmissor. automático de fotografias (APT), foi desenhado para ser usado com o satélite meteorológico Nimbus e será uma peca importante na interpretação dos fenômenos meteorológicos para a previsão e usado operacionalmente como parte dêsse sistema.

O subsistema APT no satélite Nimbus permitirá ao meteorologista obter fotografias de alta qualidade de áreas de nuvens a



Satélite meteorológico "Tiros"

Satélites meteorológicos equipados com televisão e circundando a Terra cada 90 minutos transmitirão imagens das nuvens e dados técnicos que, examinados e interpretados, permitirão segurança na previsão do tempo.

Reflita nas vantagens para as pessoas engajadas em transporte aéreo, agricultura, patrocinadores de espetáculos ao ar livre e aquêles cujas residências estão no trajeto das tempestades.

uma distância de 1700 milhas da estação receptora. Isto ocorrerá normalmente duas vêzes ao dia, em relação a qualquer estação meteorológica no mundo. O equipamento de terra custará aproximadamente 30 000 dólares. No sistema Nimbus, a fotografia da cobertura de nuvens mostrará uma área de cêrca de 1 000 milhas quadradas. Nos testes de vôo com o Tiros, esperase, as câmaras mostrarão área menor.

A partir de 1960, vários Satélites Tiros foram lançados. Os próximos serão:

NIMBUS — êste ano

AEROS — sendo desenvolvido para 1965.

O SATÉLITE DE COMUNICAÇÕES

Ésse é um outro tipo de aeronave espacial que oferece grandes benefícios em potencial.

De qualquer ponto da Terra sinais podem ser dirigidos, via satélite, para determinado ponto ou satélite. As possibilidades são vastas, particularmente no campo das mensagens transoceànicas, grande parte das quais é transmitida por cabos.

As mensagens transoceânicas aumentaram quase ao limite de saturação o atual sistema de cabos, e a projetada expansão dos mesmos talvez esteja inadequada em poucos anos.

O Satélite Comunicações substituirá o sistema de cabos e microondas e resolverá problema mais sério aumentando o número de canais e permitindo comunicações mais rápidas.

Evidentemente isso trará um grande impulso nas negociações internacionais.

Por último, o Satélite de Comunicações é a resposta ao tão esperado sistema internacional de televisão.

As primeiras experiências já feitas com sucesso, entre a América e a Europa, serão uma gloriosa realidade amanhã e ao alcance de tôdas as Nações.

A NASA restabeleceu a operação do satélite Relay, a 13 de março do corrente ano, o qual, em virtude do grande desgaste de energia, havia sido desligado por comando de terra, a 9 de março.

Entre 3 de janeiro e 9 de março, o satélite conduziu com sucesso 500 comunicações experimentais e demonstrações.

SATÉLITES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO

No campo da navegação, oferecem um meio seguro de plotar a posição de um submarino, navio, ou avião.

Colocados em órbita predeterminada e equipados com radiotransmissores, os satélites converter-se-ão em "estrêlas" artificiais pelos quais aviões e navios poderão navegar. Estes receberão os sinais dos satélites, e, desde que a posição dos mesmos é conhecida, o navegador poderá fàcilmente orientar-se por esta estrêla "pré-fabricada".

Eficiente igualmente nas mais escuras noites, substituirá fatalmente a maioria dos auxílios à navegação usados hoje.

A geodésia — estudo da curvatura, estado e dimensões da Terra — oferece outra aplicação para a aeronave do espaço.

O satélite será um ponto-base no espaço, do qual, nós na Terra, poderemos medir distâncias entre massas de terra e fixar posições exatas de diminutas ilhas. Mesmo com a mais avançada técnica conhecida, são impossíveis medidas de tão alta precisão como as obtidas pelo uso de satélites.

Êstes são alguns exemplos da aplicação prática da tecnologia espacial. Outros se delineam à medida que avança a ciência da exploração espacial.

É necessário, contudo, firmar o conceito que a razão primária para a exploração do espaço é: obter conhecimento.

Estas aplicações práticas são subprodutos da pesquisa básica, cujo objetivo é aumentar o conhecimento, independente da maneira pela qual será utilizado.

Observatórios em Órbita:

Do ponto de vista científico, é de profunda importância uma acurada informação sôbre o nosso sistema solar: — sua história e seu lugar na nossa galáxia — os satélites fornecem pela primeira vez as ferramentas precisas para sua obtenção.

Vários satélites equipados com uma larga variedade de instrumentos científicos estarão em órbita da Terra, coletando dados acêrca do sistema solar. Três são êsses tipos básicos de observatórios:

Geofísico, Astronômico e Solar.

O Geofísico em órbita do nosso planêta estudará as características da Terra e o espaço próximo. Em um tipo de missão, êle irá em órbita excêntrica, passando a distâncias variando de 70 000 a 175 milhas, o que virá permitir a obtenção de uma larga faixa de dados.

Em outra missão, orbitará os pólos Norte e Sul às altitudes de 175 a 700 milhas, colhendo outros dados e estudando em particular as regiões inexploradas da atmosfera sôbre êles.

O Astronômico estudará o sol, as estrêlas e os planêtas. Equipado com poderosos telescópios e outros instrumentos científicos, orbitará a Terra a 500 milhas de altitude, acima das demais camadas mais baixas da atmosfera que destorcem as observações feitas da superfície da Terra.

O observatório-satélite Solar orbitará cêrca de 300 milhas de altitude. Sua bateria de instrumentos estudará o sol, seus fenômenos e em particular as várias formas de radiação solar.

O OSO completou 1 ano em órbita no dia 7 de março, com 11 ou 13 aparelhos experimentais ainda funcionando.

Construído para a NASA, por "Ball Brothers Research Corporation of Boulder", Colorado, o OSO 1 foi o primeiro de uma série de observatórios solares. Durante êste primeiro ano em operação, observou centenas de chamas solares, pesquisou fontes de raios gama e atuou como laboratório material para os cientistas que trabalham no Programa Apolo. A NASA considera que o OSO 1 foi um dos mais bem sucedidos e mais complicados satélites já lançados.

(Conclui na pág. 34)

A criação de um centro de abastecimento da Aeronáutica no Nordeste

ALDO ALVIM DE REZENDE CHAVES — Maj I Aer

A grande dificuldade de abastecimento de gêneros e artigos de necessidade geral para as Unidades e pessoal da Fôrça Aérea no Nordeste reside nas condições gerais da região. Para a agricultura faltam condições básicas, como deficiência de técnica de plantio, adubação, irrigação, armazenamento e principalmente garantia de venda. Pràticamente as únicas agriculturas amparadas na região são as de cana-de-açúcar e em menor escala as do algodão. Sòmente estas culturas são dignas da atenção do fazendeiro, isto é, daquele que pode entrar em contatos com bancos, principalmente o Banco do Brasil, obtendo financiamento da produção e garantia de compra. Estas deficiências de recursos agrícolas da região repercutem sôbre tôdas as demais atividades, principalmente as que nos dizem diretamente respeito, que são as atinentes ao abastecimento da Fôrça Aérea, que tem de se submeter à aquisição de gêneros caros, sem continuidade de fornecimento, e onde os preços oscilam entre profundos máximos e mínimos.

O plantador de gêneros de consumo geral, como feijão, cebola, hortaliças, e o pequeno criador de animais de corte não têm condições para melhorar a sua produção. O pequeno lavrador, do qual dependemos para produção dêstes artigos, não sabe como produzir melhor nem tão pouco como arranjar os meios para tal. A criação de aves está sujeita a doenças, com baixa produção de ovos e de carne, importando assim em trabalho perdido para o criador, elevado preço e baixa qualidade do produto para o consumiO abastecimento de carne verde para as nossas Unidades apresenta inúmeras deficiências, principalmente no que diz respeito a preços, qualidade e uniformidade. Algumas unidades da nossa Fôrça Aérea estão sujeitas ao contrôle de um único fornecedor, que, sabendo de sua situação, não se importa com outra coisa a não ser em obter melhores lucros.

Fornecer a FAB com produtos sulinos ficaria mais econômico, quer por questões de preço, quer pela qualidade do produto. Isto importaria em enviarmos para as nossas Unidades carne congelada do Rio Grande do Sul, feijão, arroz e demais gêneros de outros Estados. Entretanto, isto acarretaria encrmes problemas para manter a continuidade de fluxo de abastecimentos, tendo em vista que o consumo é diário e não pode sofrer interrupções. Também por uma questão de segurança ε autonomia, a Fôrça Aérea deve conseguir na região a maior quantidade possível do seu suprimento, desenvolvendo assim os recursos da região onde se acham localizadas as nossas Bases Aéreas e demais Unidades de apoio e comando. Assim procedendo, além de assegurarmos o nosso abastecimento, desenvolvendo os meios regionais, evitaremos que interrupções no sistema de transporte estrangulem nossas atividades.

A CRIAÇÃO DE UM CENTRO DE ABASTECIMENTO

Tendo em vista que a Fôrça Aérea no Nordeste consome diretamente através de seu pessoal orgânico e indiretamente através de seus familia-



Fazenda de Aeronáutica de Piraçununga — Plantação de trigo



Fazenda de Aeronáutica do Galeão — Viveiro criatório de galinhas

res gêneros para um total aproximado de 50 000 pessoas, as quantidades de gêneros de que necessitamos são bastante elevadas. Naturalmente êste consumo de gêneros não é adquirido diretamente para o consumo da Fôrça Aérea em seus ranchos. Uma parte é adquirida pelos ranchos, outra pelos reembolsáveis e o restante é adquirido pelo próprio consumidor em armazéns de varejo. A organização de um sistema racional de abastecimento, embora nunca venha a atingir a 100% das aquisições acima discriminadas, pelo menos atingirá a base do nosso abastecimento, assegurando-nos melhores produtos, a baixo preço, e fazendo com que os vencimentos pagos ao nosso pessoal tenham maior valor aquisitivo.

A solução para êste problema seria fazer no Nordeste algo semelhante ao que possui o Exército em São Paulo: um estabelecimento de intendência dotado de condições para abastecer as Unidades da Fôrça Aérea. Note-se que o Estabelecimento

de Intendência do Exército acha-se situado na capital de São Paulo, cidade dotada das melhores condições de abastecimento do Brasil e, apesar dessa concorrência, o Estabelecimento consegue fornecer às Unidades, sob sua responsabilidade, gêneros por um preço bem inferior aos da praça. Como um exemplo, sòmente na carne verde o preço, quando lá estive, era inferior a 30% dos preços em São Paulo.

Antes de continuarmos a exposição da nossa idéia sôbre a organização de um Centro de Intendência no Nordeste, vamos descrever, em linhas gerais, o Estabelecimento de Intendência do Exército em São Paulo. Desta maneira o leitor poderá observar as atribuições, vantagens e condições em que o mesmo opera. Naturalmente não nos ataremos à execução de um centro exatamente nas mesmas condições em que funciona o do Exército. Será a nós reservado fazer as modificações aconselháveis pelas nossas necessidades e pelas condições mesológicas.

O ESTABELECIMENTO DE INTENDÊNCIA DO EXÉRCITO EM S. PAULO

A direção do estabelecimento acha-se situada num subúrbio da cidade de São Paulo. Ali é feito todo o contrôle do abastecimento, escrituração, estatística, administração e comando. Ali existem vários armazéns para as diferentes qualidades de gêneros, como: feijão, arroz. farinhas, etc. Duas fábricas, uma de torrefação e moagem de café e outra de macarrão e massas em geral, completam o conjunto.

Situada a alguns quilômetros de São Paulo acha-se uma fazenda do Exército, onde são cultivadas hortaliças diversas. Funciona ali um aviário com criação de marrecos, patos e galinhas; destina-se ao abate e à produção de ovos. Entretanto, a peça mais importante da fazen-

da é o matadouro que faz o abate de gado suíno e bovino. A produção dêste matadouro, além de atender a S. Paulo, destinase também ao abastecimento de parte do Rio de Janeiro, inclusive vendendo carne reembolsável por um preço bem inferior ao da praça. A carne é enviada para as Unidades do Exército, em caminhões tipo cavalo-mecânico com reboque-frigorífico. Os caminhões dispõem de equipamento-rádio e podem--se comunicar com a tôrre de contrôle, que mantém assim, continuamente, a localização dos mesmos e os atende prontamente numa emergência qualquer, como "panes" e acidentes. O matadouro, além da produção de carne fresca, que é transportada resfriada, dispõe de meios para fabricar presunto, lombo defumado, linguiça e outras carnes preparadas. O interessante é que a não ser o pagamento de militares, que é de apenas 5%, todo o pessoal é pago com a receita industrial do estabelecimento.

O estabelecimento, além de funcionar como unidade industrial, é uma verdadeira escola. Sob a orientação de um suboficial, trabalha no estabelecimento grande número de rapazinhos, menores abandonados, que ali recebem instrução escolar, aprendem a trabalhar e a ganhar confiança em si, sendo assim recuperados para a sociedade.

O CENTRO DE INTENDÊNCIA DA AERONÁUTICA

A existência de um Centro de Intendência no Nordeste resolveria, em grande parte, os nossos problemas de abastecimento de gêneros naquela região. Para melhor cumprir a sua finalidade, o centro constaria de duas seções, uma em Recife e outra no interior de Pernambuco. No centro de Recife estariam os mecanismos de contrôle, a escrituração e o comando pròpriamente dito. Em Recife seria criado, também, um órgão central de vendas, tipo reembolsável, e ao mesmo tempo Pôsto de suprimento de víveres. Este órgão poderia ser instalado em prédio amplo, a ser construído em área livre situada próximo às residências de militares, na praia de Piedade. Desta maneira, os reembolsáveis da Base, Hospital, Parque e QG, todos funcionando mal e deficientes, seriam extintos. Teríamos apenas um reembolsável central mais eficiente e dotado de todos os recursos. O prédio a ser construído, provàvelmente com dois pavimentos, seria dotado de depósito de víveres, com estoque máximo de uns 15 dias e um supermercado de açougue, carnes frigorificadas, legumes, verduras, latarias e gêneros em geral. No andar superior teríamos alfaiataria, venda de uniformes, tecidos, armarinho, perfumarias, farmácia e utilidades em geral. Tôdas estas instalações obedecendo às mais modernas técnicas comerciais. Ainda em Recife poderíamos ter uma fábrica de macarrão. Esta fábrica abasteceria tôdas as Unidades da região. Anexo ao centro, instalaríamos uma padaria moderna, para atender às Unidades e aos familiares do pessoal da FAB.

Possivelmente em Vitória de Santo Antão, pequena cidade do interior de Pernambuco, a uns 80 quilômetros de Recife, instalaríamos a parte do centro semelhante em parte à Fazenda do Exército de São Paulo, que anteriormente descrevemos. Esta cidade já é um centro agrícola de Pernambuco, onde as Unidades da Aeronáutica se abastecem de gêneros por um preço menor que os de Recife. Ali faríamos, em um órgão central, tôdas as aquisições da FAB, diretamente aos lavradores e pequenos criadores. Construiríamos silos correspondentes à capacidade de nossas aquisições e nos libertaríamos da escassez e da elevação de preços na entre--safra. Atualmente o lavrador sem recursos de armazenamento, por silos, guarda os gêneros por um sistema improvisado, sujeitando-se a perdas e deterioração do produto.

Nossa fazenda não necessitaria ser grande, pois agiria mais como um estímulo à produção do que como um órgão de produção integral. Assistiria, em parte, aos lavradores, estabelecendo a continuidade de aquisição e fornecendo assistência técnica para o plantio e a criação de pequenos animais. Poderíamos ter um pequeno aviário que funcionaria como um órgão de produção industrial e escola para familiarizar os criadores com as técnicas de melhor rendimento. Sôbre êste assunto já tem a Aeronáutica bastante experiência com a Granja do Galeão. Poderíamos montar também nesta fazenda um matadouro semelhante ao que o Exército possui em São Paulo, para produção de carne fresca de boi, de porco, aves e também pressunto, linguicas e carnes preparadas em geral.

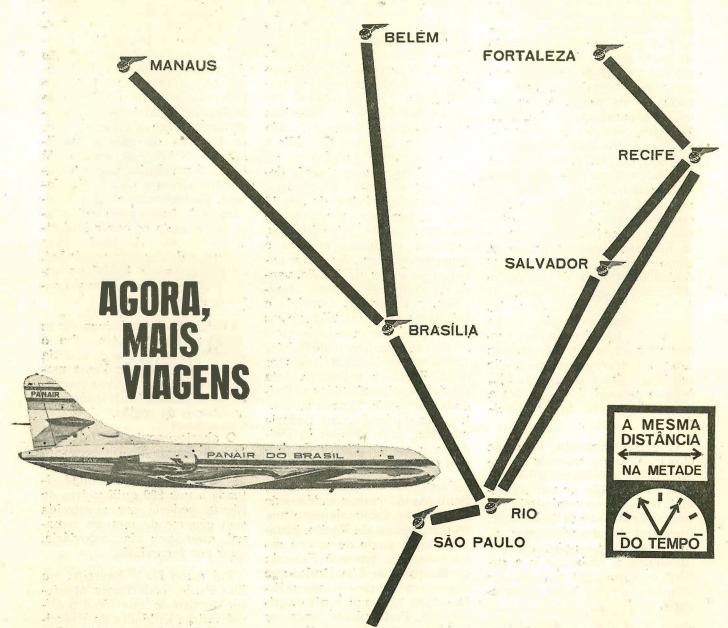
O sistema de assistir menores abandonados, tal como faz o Exército em São Paulo, poderia ser seguido por nós. Desta maneira, daríamos a nossa cooperação à resolução de inúmeros problemas da região.

O abastecimento de Unidades fora de Recife ficaria condicionado a um estudo de transporte. A Base Aérea de Natal, situada a uns 200 quilômetros de Recife, poderia ser abastecida com gêneros de remessa semanal, quer por via rodoviária, quer por ferroviária.

Tal como faz o Exército, em São Paulo, poderíamos abastecer, dentro do que fôsse possível, outras Unidades do Exército e da Marinha situados em Recife, principalmente com produtos do matadouro.

UNIVERSIDADE DO AR EM BRASÍLIA

Uma escola, destinada à formação de Técnicos Civis, com a denominação de Universidade do Ar, vai ser instalada em Brasília. A Universidade do Ar compreenderá cursos específicos de navegação aérea, aerodinâmica, estrutura de aviões, hidráulica, motores, elementos de contrôle e de vôo. O início da construção do prédio está previsto para setembro próximo.



PÔRTO ALEGRE

NOOGARAVELLE 6+R NO TEMPO E NO ESPAÇO

Os Caravelles da Panair foram adquiridos através do BNDE

CONSULTE O SEU AGENTE DE VIAGENS OU O MAIS PRÓXIMO ESCRITÓRIO DA PANAIR

O que representa para o Brasil o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas

GENEVIÈVE HOFFER

Com a penetração descontrolada dos homens brancos nas suas paragens, o aborígene vai recebendo doenças que desconhecia, isto é, contra as quais nenhuma resistência pode oferecer: gripe, sarampo, blastomicose, doenças venéreas e tuberculose. Tôdas são ameaça de morte para êle.

Desde 1928, o Brasil efetuou uma campanha da vacinação tuberculosa por via oral; mas esta atingiu só os lugares de acesso fácil.

O Dr. Noel Nutels, antigo médico da Expedição Roncador-Xingu, publicou na Revista Brasileira de Tuberculose, de Janeiro-Fevereiro 1952, o seu plano para uma campanha de defesa do índio brasileiro contra a tuberculose.

Em 1956, êle criou o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas (SUSA), organismo supletivo que completa os serviços locais para melhorar o estado de saúde das populações indígenas e sertanejas. Dependendo do Serviço Nacional de Tuberculose, que é, êle mesmo, uma subdivisão do Ministério da Saúde, cinco Unidades cobrem, hoje em dia, o país.

Desde a sua fundação, o SUSA efetuou 1 000 000 de radiografias e fêz 4 000 000 de serviços. Para atingir as mais recônditas aldeias, as equipes usam de todos os meios de transporte: avião, helicóptero, estradas de rodagem e de ferro, barcos com remos ou com motores e . . . até os pés . . .

Tratam de todos os casos que encontram: odontologia, cirurgia em geral, e fazem a vacinação antivariólica, antitífica, e antiamarílica.

Desde o início, as populações foram submetidas à vacinação tuberculosa por via oral e à abreugrafia, processo de chapas de pequeno tamanho que assinalam imediatamente as lesões tuberculosas, seguindo o meio econômico de Manual de Abreu, que alia, à finalidade epidemiológica, os recursos de diagnóstico e do contrôle. O SUSA faz, assim, um cadastro tuberculínico-abreugráfico, através do qual poderá chegar a revelações insuspeitadas.

Em dezembro 1962, uma equipe foi fazer o PPD (Derivado Proteico Purificado) no Parque Nacional do Xingu, administrado pelos irmãos Villas-Boas. Essa tuberculina-padrão dá um resultado "standard", medido em centímetros, que pode ser de três tipos: negativo, fraco ou forte. O resultado, no alto-Xingu, foi negativo. Assim se podia fazer o BCG.

O Dr Georges, do Instituto Pasteur de Paris, forneceu a vacina. Pela primeira vez no Brasil, foi aplicada por via intradérmica.

Seis meses depois, isto é, em junho e julho de 1963, a Unidade Médica foi comprovar se o BCG havia dado reação.

Um C 47 do Correio Aéreo Nacional levou o Dr. Noel Nutels, Dr. José A. Nunes de Miranda, Dr. Vicente Rodarte (dentista) e o vacinador José da Silva Guimarães; êsses membros do SUSA foram auxiliados pelo Dr. Hydson Barbosa que estudou a pediatria e puericultura indígena, e Jander de Oliveira, especializado em raio X.

Tiveram uma surprêsa agradável quando constataram o fenômeno de koch: todos os índios tratados tinham necrose; essa reação infratuberculina era um sintoma favorável, mas não tira a dúvida se a vacina por via oral é eficaz; prova somente que os indígenas eram alérgicos à tuberculose tanto como o homem branco.

A reação da tribo Txucaramãe, que nunca recebeu a vacina por via oral, dará possívelmente uma indicação. No caso de êles não reagirem como os outros índios à vacina por via intradérmica, significaria que funciona a vacina por via oral.

Esses trabalhos de profilaxia são efetuados para elevar a capacidade de resistência do aborígene ao nível de resistência do civilizado. É preparar o silvícola para receber as doenças sem a elevadíssima mortalidade que elas acarretam às populações virgens.

Felizmente, se os indígenas têm uma vulnerabilidade em frente de nossas enfermidades, êles têm, também, uma reação imediata a nossos remédios. Por exemplo, num caso de pneumonia dupla, o doente levanta-se, às vêzes, no dia seguinte.

O futuro problema será constituído, possivelmente, pelos casos de acostumação aos remédios que ficarão sem fazer mais efeito. Apareceram, também, na região do Xingu, vírus desconhecidos de desequilíbrio patogênico que ficam para estudar.

A experiência da Unidade constitui uma contribuição valiosíssima para o desenvolvimento da medicina tropical. Cada um dos seus elementos merece a nossa admiração para a magnífica obra humanitária que efetua no anonimato.

DISTRIBUIDORA



PRODUTOS DE PETRÓLEO S. A.

DISTRIBUIDORA DE PRODUTOS DE PETRÓLEO

TEL.: 22-4136
RUA SEN. DANTAS, 84-8.°
RIO DE JANEIRO

J. Menezes Moura

Patenteia-se nas lições do abolicionismo a vocação nacional para resolver problemas sociais sem apêlo ao estadismo em moda, cuja intrínseca abstração transfere onipotência e, portanto, irresponsabilidade àqueles que o encarnam.

Inegàvelmente, a Pátria de Castro Alves, Rui Barbosa, Joaquim Nabuco, José do Patrocínio e tantos outros notáveis abolicionistas — tem inata aptidão para resistir a influências exóticas e desnacionalizantes, a fim de plantar justiça social sem regá-la a sangue e sem negar-lhe o calor solar da Liberdade.

Imbuído de autêntico nacionalismo, êste grande País impele para muito longe os que, pretextando combater monopólios discutíveis, se empenham, no entanto, em instituir o monopólio estatal do livre-arbítrio, que absorve, irrecorrivelmente, todos os direitos, só deixando ao povo obrigações.

O esbôço biográfico que se segue contém algumas daquelas lições de civismo e democracia:

Duas palavras excelsas e fascinantes assinalam a predestinação histórica de Joaquim Nabuco: Pátria e Liberdade.

Um olhar de perquirição através dos fastos de nossa História não encontrará intérprete mais fiel nem mais vigoroso dos sentimentos brasileiros em face dessas entidades sublimes, cujos dons de inspiração rasgam sempre aos povos os melhores caminhos.

Quando êle surgiu na vida pública, ainda nos remígios aurorais da adolescência, a Bandeira da Pátria não se estendia sôbre todos os seus irmãos qual manto maternal de desvêlo e segurança.

Desafiado por tão dolorosa realidade, Joaquim Nabuco sentiu desde logo todo o poder irresistível de sua vocação para servir ao Brasil e à Liberdade.

Anos depois, transcendendo o ambiente do seu nascimento, no qual conhecera, em tôda a sua hediondez, a questão do trabalho servil, Nabuco, na plenitude de uma das mais belas primaveras que já ostentaram o vigor da espécie humana, se empenhou a fundo no sentido de dar ao Brasil um clima propício à vitoriosa eclosão de todos os grandes ideais que lhe inflamavam o coração ardente e sensível à transfiguração política a cujo influxo liberal e libertário nasceu o século XIX.

É o que afirma o juízo sereno da História na sucessão das atitudes e dos acontecimentos que ilustraram gloriosamente a vida dêsse brasileiro de proporções apostolares.

Filho do insigne Senador Nabuco de Araújo, Joaquim Nabuco nasceu na lendária cidade do Recife, a 19 de agôsto de 1849, e morreu a 17 de janeiro de 1910, em Washington, onde, na qualidade de embaixador plenipotenciário, representava o Brasil. Concluiu o curso de humanidades no Internato do Colégio Pedro II, onde pela primeira vez se alçou nas asas da musa, compondo versos ao México e à Polônia. Já o preocupava a política: vários artigos seus contra o partido conservador, que se achava então no poder, foram publicados no "Mesacópio", jornal estudantil que não ultrapassava os limites da escola.

Depois de bacharelar-se em letras no ano de 1865, iniciou no ano seguinte, na Faculdade de S. Paulo, o curso de direito que concluiu em 1870 na do Recife. Logo no início de sua vida académica surgiu na imprensa política, através das colunas do jornal que fundara para atacar, em defesa dos princípios liberais, o ministério Zacarias de Góis, não obstante seu pai apoiar êsse gabinete. Em face dessa atitude em que já se antecipavam o vigor e a independência de sua personalidade, o senador Nabuco de Araújo escreveu-lhe dizendo que cessasse a oposição e cuidasse dos estudos. Mas o jovem jornalista não atendeu ao apêlo paterno — tal a convicção de que lutava por causa que merecia todos os ardores de sua mocidade — a abolição da escravatura.

Empolgado pela leitura de autores liberais como Quinet e Palletan, o seu liberalismo nativo só o não integrou no movimento republicano porque Bagehot, através das páginas fascinantes da "Constituição Inglêsa", exerceu sôbre seu espírito decisiva influência.

Marcou-lhe a vida acadêmica a paixão pelo ideal abolicionista, pois, conciliando estudo e humanidade, não vacilou em comparecer três vêzes ao júri para defender escravos — o que lhe impôs sucessivas derrotas eleitorais em sua própria terra, pela ausência do voto secreto.

Sempre obstinado em servir ao Brasil, Nabuco, quando se dirigia aos seus patrícios, só empregava a linguagem que a lealdade conhece: a franqueza ainda que rude. Certa vez, acometido da sublime cólera dos idealistas autênticos, atirou as mais veementes censuras aos que se opunham à redenção da raça negra, dentre as quais merece especial registro, pelo valor do seu objetivo, esta advertência a agricultores, negociantes e fazendeiros: "O Brasil é alguma coisa mais que um grande mercado de café."

Fiel ao regime monárquico, Joaquim Nabuco, ao aceitar o encargo de defender, no regime republicano, a tese brasileira na questão de limites entre o Brasil e a Guiana Inglêsa, em 3 de março de 1899, não teve outro intento senão o de ser útil à sua Pátria — propósito fielmente retratado nestas palavras da Princesa Isabel, endereçadas a pessoa de sua amizade: "Quero que o Dr. Joaquim Nabuco saiba que aprovo o seu ato de patriotismo, como meu pai, se fôsse vivo, também aprovaria."

Pairando nas mesmas alturas em que voava o grande espírito de Nabuco, Rui Barbosa soube interpretar fielmente o seu gesto de, embora monarquista convicto, aceitar de um govêrno republicano a missão de defensor do Brasil em contendas diplomáticas.

"As qualidades orgânicas do Sr. Joaquim Nabuco — disse o genial brasileiro — não lhe permitiam, por mais que quisesse, furtar-se à atividade política. Sôbre a compreensão que lhe vedava, ela irrompia a miúdo nos seus escritos, em juízos, sentimentos, sugestões de atualidade que involuntàriamente o punham em contato com os homens, as coisas e os fatos correntes."

"Na vida monumental de seu pai e na encantadora história de sua formação, transborda a exuberância de uma personalidade, cujo poder de ação não lograva conter-se no refúgio meditativo da religião e das letras, que o idealismo do artista supunha ter disciplinado às exigências dos lutadores. Acedendo logo, pelo que não há senão louvá-lo, ao

convite do govêrno, o patriota cedia, ao mesmo tempo, insensivelmente, a uma necessidade da sua têmpera, a uma fôrça interior da sua vocação, à expansão inevitável da sua individualidade, a um impulso do seu destino, que não o criou só para escrever com a sua pena a História, senão também para a elaborar com os seus atos."

"O comum dos espíritos não é capaz dessas discriminações delicadas. Para os membros da sua comunhão política, êste nome, que o nôvo regime acaba de incorporar ao escasso pecúlio das suas utilidades, era um dêsses cimos inacessíveis que hipnotizam a confiança dos últimos confiantes. Que o zêlo dêstes, pois, se sinta profundamente magoado no melindre do seu exclusivismo e o abalo da surprêsa lhes invada o derradeiro presídio da sua fé suscitando amargos ressentimentos, mui natural será, muito humano. Esperemos que ora em diante o país não continue dividido em bons e maus cidadãos pela ortodoxia do poder, e que, sob uma Constituição cujas garantias nos permitem discutir Deus, não se tire a brasileiros a faculdade de questionar a República. não tem o direito de negar a liberdade de um partido, do valor de um de cujos próceres se utiliza em matéria de alta gravidade."

"Destarte se habituarão a servir em comum à nação as duas opiniões opostas, combatendo-se no terreno dos interêsses contingentes e completando-se na esfera dos deveres superiores."

Joaquim Nabuco foi também um fervoroso pan-americanista, pois que, além de inspirar-se no ato com que o diplomata brasileiro Alexandre de Gusmão se adiantara a Monroe, vislumbrou, com a sua visão de político atento aos rumos da evolução humana, os gloriosos destinos da América, já então traçados pelos feitos com que ela, através de sucessivas reações libertárias, se antecipara às repercussões reformadoras da Revolução Francesa.

Não o animava, pois, um panamericanismo friamente político, mas, sim, um sentimento nascido dos ideais revolucionários que encontraram no Nôvo Mundo não só o clima favorável da sua mocidade, como, também, idealistas capazes de lutar e morrer por êles, idealistas do porte lendário de Lincoln, a cuja memória dedicou estas palavras de humana e histórica gratidão:

"Washington criou a liberdade americana, Lincoln purificou-a. Pessoalmente, eu devo a Lincoln não sòmente a escolha, como também o fácil cumprimento daquilo que considero a minha tarefa na vida, como foi de tantos outros: a emancipação dos escravos."

"Ninguém, com efeito, poderia dizer o que teria sido o esfôrço pela abolição no Brasil se, na segunda metade do século XIX, uma nova e poderosa nação houvesse surgido na América, tendo por bandeira a manutenção e a expansão da escravatura."

"Lincoln, à semelhança de Washington, é um dos poucos grandes homens da História acêrca dos quais o juízo moral da humanidade se não divide."

"Sua lembrança em tôda parte é inspiradora. Todos nós devemos a Lincoln a imensa dívida de haver fixado para sempre o caráter liberal da civilização americana."

Nunca se impuseram mais aos brasileiros os exemplos democráticos dos abolicionistas —
principalmente aos trabalhadores, em grande número ainda necessitados de ver na democracia o seu regime, pois só ela lhes concede o direito de se organizarem livremente para defender — com dignidade e independência, porque sem tutores nem senhores! — as justas reivindicações que os inflamam.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS CRÍTICAS PARA OPERAÇÕES DE POUSO E DECOLAGEM POR INSTRUMENTOS

FARID CEZAR CHEDE - Cap Esp Met

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS VISUAIS

Chamam-se "Condições Meteorológicas Visuais" as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância da nebulosidade e bases das nuvens, iguais ou melhores que os mínimos especificados. As "Condições Meteorológicas Visuais" são representadas abreviadamente por VMC. Os mínimos especificados para VMC são: 5 km (3 milhas) para visibilidade e 300 mi (1 000 pés) para as bases das nuvens sôbre dado aeródromo.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS PARA INSTRUMENTOS

Chamam-se "Condições Meteorológicas para Instrumentos" as condições meteorológicas expressas em têrmos de visibilidade, distância da nebulosidade e bases das nuvens, abaixo dos mínimos especificados para condições meteorológicas visuais.

As "Condições Meteorológicas para Instrumentos" são representadas abreviadamente por IMC.

GENERALIDADES

A verificação das condições meteorológicas críticas para operações de pouso e descolagem por instrumentos, expressas em têrmos de visibilidade, distância da nebulosidade e base das nuvens, sempre traz resultados surpreendentes; e um dos mais importantes é aquêle em que se verifica que as observações feitas em terra por um observador meteorológico quase sempre não coincidem com aquelas feitas por um pilôto que esteja voando na reta final, na última fase de uma operação de pouso. As características de alta velocidade dos aviões atuais, e as reduções dos mínimos operacionais, tornam ainda mais crítica essa divergência de observação. Os procedimentos modernos, empregando sistemas eletrônicos, podem trazer um avião até um mínimo de altura, no qual o pilôto passa a ter referência visual com o solo.

Esse mínimo diminui bastante, de equipamento para equipamento; e a segurança do procedimento obriga ao pilôto saber a que altura se encontra a aeronave do terreno, e a que distância da cabeceira da pista êle (pilôto) deverá passar integralmente da condição de vôo por instrumentos para a condição visual.

A exigência atual da segurança do vôo é para que o observador meteorológico de terra forneca dados exatos sôbre nebulosidade e visibilidade; e a exigência maior é para que tais dados sejam fornecidos de modo que coincidam com aquêles observados pelos pilotos na reta final. Não há, até o momento, equipamento que permita ao observador de terra ver aquilo que o pilôto está vendo ao longo da reta final, e é esta a maior das dificuldades, principalmente quando ocorrem fenômenos meteorológicos, como sejam: nevoeiro, chuva, neve ou névoa sêca intensa.

A observação feita de uma estação meteorológica, localizada longe da pista em uso, sòmente poderá fornecer a base da nebulosidade como sendo a visibilidade vertical estimada, e a visibilidade em si, como sendo aquela verificada pelo observador em tôrno da estação. Ao atingir a base estimada da nebulosidade, o pilôto é suposto ver o terreno diretamente abaixo da aeronave; e na

reta final, é suposto encontrar a visibilidade relatada. Tal, porém, não acontece nos casos em que haja ocorrência de fenômenos meteorológicos importantes. Certos equipamentos eletrônicos, instalados ao longo e próximos da pista, procuram chegar aos valores certos de teto e visibilidade; entretanto, mesmo êsses equipamentos não podem fornecer aquilo que o pilôto vê, porque não seria possível fazê-los descer ao longo de uma reta final com a velocidade de um avião, registrando as distorções e variações da visibilidade ao longo da reta final, como as sentiria o pilôto voando. A velocidade e as características estruturais do avião criam as distorções, principalmente sob condições de chuva.

ALTURA DE CONTATO

Num procedimento de descida por instrumentos, um pilôto atinge o ponto em que a aeronave rompe a base da nebulosidade e pode observar o solo diretamente abaixo dêle. A altura da base, no caso, não é o valor que interessa ao pilôto, porque êste, na reta final, não estará olhando o solo que lhe fica diretamente abaixo. Ele vai estar interessado na visibilidade ao longo da reta final; e, no momento que rompe a base da nebulosidade, estará ainda ocupado no procedimento IFR, e não poderá completar o procedimento VFR partindo daquela altura. A base da nebulosidade que vai interessar no caso é aquela em que o pilôto observa o solo pela primeira vez a distância, adiante do avião o suficiente para permanecer VFR até o momento da aterragem. Essa altura da base da nebulosidade é chamada de "Altura de Contato" ou "Altura de Contato com a Cabeceira da Pista", porque a observação visual da cabeceira da pista é que constitui o ponto crítico da operação de pouso.

À noite, ou em dias escuros e chuvosos, quando prevalecem condições IMC, e luzes de aproximação se fazem necessárias, o pilôto, ao romper a base da nebulosidade, passa a ter contato visual contínuo inicialmente com as luzes de aproximação; e a altura de contato, no caso, passa a chamar-se "Altura de Contato com as Luzes de Aproximação", e que vem definir a altura acima do aeródromo, ao longo da reta final, na qual o pilôto pode distinguir diretamente abaixo do avião, à sua frente, as luzes de aproximação.

VISIBILIDADE DE APROXIMAÇÃO

A visibilidade que um pilôto encontra ao longo de uma reta final é variável sob o efeito de certos fenômenos meteorológicos (chuva, neve, nevoeiro, névoa, chuvisco) e é chamada "Visibilidade de Aproximação". Define-se "Visibilidade de Aproximação" como sendo a distância máxima de alcance visual em que o pilôto, descendo ao longo de uma reta final e olhando para a frente, pode distinguir o solo, as luzes de aproximação ou da pista.

Quando um avião se encontra na reta final e passa à condição visual, o ponto em que o pilôto começa a ver o terreno em frente ou a cabeceira da pista é que determina a "Visibilidade de Aproximação". Neste ponto, êle deve romper a base da nebulosidade (se fôr o caso) e passa a ter contato visual com o solo na vertical. O pilôto, nessa situação, olhando para a frente, vai estar interessado na visibilidade ao longo da reta final (Visibilidade de Aproximação). A verificação do terreno, a certa distância para a frente, é que vai importar para o pilôto, pois é a partir daí que começa, realmente, a descida VFR. Não é, portanto, a verificação vertical imediata do terreno que identifica a "Visibilidade de Aproximação" e, sim, o ponto em que, olhando para a frente, o pilôto passa a ter contato visual contínuo com o terreno ou as marcas do terreno.

ALCANCE VISUAL NA PISTA

A visibilidade que um pilôto irá encontrar ao longo da pista, no momento do pouso, é chamada "Alcance Visual na Pista" (AVP). Nem sempre o AVP coincide com a "Visibilidade de Aproximação", a não ser sôbre a cabeceira da pista e nas últimas dezenas de metros da reta final, em que a coincidência se torna mais frequente.

O AVP pode ser dado por equipamentos eletrônicos instalados próximos à cabeceira da pista em uso ("o Transmissô-metro" é um dêsses equipamentos). A "Visibilidade de Apro-ximação", como já foi dito, não pode ser fornecida por meios eletrônicos, pelo menos até o momento. Define-se o AVP como sendo a visibilidade ao longo da pista, logo a seguir o pouso, ou, mais detalhadamente, como sendo a distância máxima de alcance visual, sem auxílio ótico, ao longo de uma pista em uso, medida na direção da descolagem ou da aterragem, a partir da cabeceira da pista, da qual uma aeronave se aproxima, ou da qual uma aeronave se afasta na descolagem.

Ao atingir os instantes finais da reta final, o pilôto passa a ter uma idéia da visibilidade ao longo da pista, que passa a ser o seu AVP. Ao tocar o solo, êle observa à frente do avião certa distância definida pelas luzes da pista ou marcas visíveis no terreno. Essa distância corresponde ao AVP. O AVP pode ser fornecido com precisão ao pilôto que vem para a aterragem, por meio de equipamentos eletrônicos, e isso já constitui um auxílio precioso para operações de pouso e também para descolagens em condições IFR. As aeronaves atuais aproximam--se da cabeceira da pista, na reta final, com velocidade reduzida para aterragem, a uma razão média entre 4 500 e 5 500 metros por minuto. Em condições de visibilidade restrita, a aproximação faz-se de forma tal que, na maioria das vêzes, a cabeceira da pista começa a definir-se aos olhos do pilôto, através da chuva ou do nevoeiro, quando lhe restam somente uns 10 a 15 segundos para reação quase instantânea dos momentos finais de tocar o solo.

Essa visibilidade de fase final será pràticamente a mesma que êle irá encontrar ao longo da pista, logo após aterrar. Se o pilôto estiver na expectativa de tal visibilidade, não será para êle uma surprêsa, pois estará devidamente preparado para en-frentá-la. No caso contrário, disporá de muito pouco tempo para os preparativos finais com segurança, mormente se tiver sido informado de uma visibilidade que, na realidade, não é a mesma que está sendo encontrada na aproximação da cabeceira da pista. Atualmente o AVP constitui a única visibilidade capaz de ser obtida com precisão, que controla, em última análise, as operações de pouso e descolagem num aeródromo.

VARIAÇÕES NA VISIBILIDADE

A visibilidade depende sempre de uma série de fatôres, não só fatôres meteorológicos (nevoeiro, névoa, chuva, etc.), como também de outros, como sejam: maior ou menor porcentagem de luz, ângulos mortos da própria cabina da aeronave; forma, tamanho e inclinação do pára-brisas; adaptação visual do pilôto à intensidade e distribuição da luz; fadiga do pilôto, etc. Os fatôres meteorológicos são os únicos que o observador meteorológico também pode observar, pois os outros só são ativos ao pilôto que se encontra voando na reta final. É muito grande a diferença entre a visibilidade horizontal que se apresenta ao observador meteorológico em terra e a visibilidade de aproximação que se apresenta a um pilôto que observa à frente do avião, através de um pára-brisas estreito, a certa velocidade, com as distorções causadas por chuva, chuvisco, neve ou névoas.

A chuva, principalmente, altera o campo visual do pilôto, não só pela que cai entre o pilôto e as luzes da pista, reduzindo a visibilidade, como pela película de água depositada sôbre o pára-brisas e pelo efeito de ampliação da chuva em virtude da velocidade da aeronave. A chuva reduz o alcance visual, e

as gotas d'água refratam a luz, criando um halo em tôrno de cada foco luminoso no terreno, principalmente quando se trata de gotículas de chuvisco ou nevoeiro. A película d'água e os filêtes que escorrem, levados pelo fluxo aerodinâmico, criam distorções das imagens e de focos luminosos dentro do alcance visual, proporcionalmente à velocidade de descida; tanto que a visibilidade verificada por um pilôto de C-47 ao longo de uma reta final, sob péssimas condições de chuva, não é a mesma para um pilôto de F-102, ou B-47 ou de um "Vulcan", ao longo da mesma reta final, e sob as mesmas condições de chuva. Além disso, há que considerar o alto grau de variação da visibilidade de ponto para ponto, de momento a momento. Um observador em terra poderá notar essa variação com facilidade, ao passo que um pilôto está impossibilitado de fazê-lo, em conseqüência de sua velocidade de deslocamento. Ao pilôto interessa poder observar detalhes do terreno ou luzes da cabeceira da pista, pois, quando sob o efeito de chuva, êle pode não distinguir objetos situados a 200 metros de distância, embora a visibilidade verdadeira seja superior a 1000 metros.

EQUIPAMENTOS

Equipamentos eletrônicos já estão sendo utilizados na detecção de visibilidade e bases das nuvens sôbre pistas em uso, e entre êles os seguintes:

1 — Transmissômetro (AN//GMQ-10A) que pode fornecer o "Alcance Visual na Pista", de forma contínua. Compreende, em realidade, dois aparelhos ins-

talados a 150 metros um do outro e próximos à cabeceira da pista usada para condições IFR: o "Projetor" que emite luz de intensidade determinada e o "Detector Fotoelétrico" que determina a perda de luz no caminho, isto é, mede a transmissividade da atmosfera. Essa transmissividade, por sua vez, é transformada em alcance visual por um Registrador-indicador instalado na estação meteorológica.

2 — Medidor de Altura (AN//GMQ-13A) que fornece as bases das nuvens e permite medir a "Altura de Contato" sôbre a cabeceira da pista. Também se compõe de um "Projetor" e de um "Detector Fotoelétrico", instalados na cabeceira da pista, com separação média entre 120

(Conclui na pág. 47)



Novos Planos Sôbre Armas

O Assistente do Ministro da Defesa Norte-Americana, Sr. Roosevelt Gailpatrick, prestou, recentemente, importantes declarações à imprensa e à Associação de Indústrias Espaciais, assistido pelo Sr. Joseph S. Imirie, Assistente Encarregado do Material.

O Assistente Gailpatrick iniciou dizendo que suas palavras não deviam ser tomadas como um firme compromisso do Ministério da Defesa, cujo titular, Sr. Robert Mac Namara, não havia ainda fixado definitivamente suas diretrizes.

Entretanto, as idéias expressas na discussão revelam claramente as linhas dessas diretrizes.

Para as missões estratégicas, o plano é de uma fôrça aérea mista, com aviões e mísseis, êstes com motores-foguetes de propelentes sólidos. Todavia, como o bombardeiro "B-70" de Mach 3 só deverá ficar operacional dentro de alguns anos, está sendo estudado um bombardeiro subsônico de asa sugada, como avião intermediário.

Os "B-52" e "B-58", juntamente com os seus aviões-tanques já operacionais ou planejados, são os únicos bombardeiros programados para essa fôrça aérea mista, e provàvelmente êles continuarão em serviço até o fim da década. Não há planos para a aquisição de novos "B-52" ou "B-58", mesmo que o Congresso Norte-Americano venha a aprovar novos créditos.

Pelo menos nos próximos anos, os "B-47" ainda representam um poder militar extraordinário, especialmente em períodos críticos, e, por isso mesmo, embora a substituição dêsse avião haja sido programada, ela foi adiada pela presente administração, como, aliás, já o havia sido pela anterior.

Quanto ao programa do "B-70", o Sr. Gailpatrick explicou que o desenvolvimento e aperfeiçoa-

nos EE. UU.

Notas do Brig do Ar Eng JOÃO MENDES DA SILVA

mento do "Sistema de Arma" seria feito dentro de um crédito de 1,3 bilhões de dólares, ao invés de 2,7 bilhões, como anteriormente programado. Isso porque o Ministério da Defesa não deseja depender sòmente de engenhos balísticos, como êles são conhecidos, mas, ao contrário, receberia, de bom agrado, quaisquer concepções sôbre novos "Sistemas de Armas" para o bombardeio estratégico que revelem aperfeiçoamentos sôbre os já conhecidos.

Todavia, êle deu o seguinte aviso:

"A orientação de novas concepções para a produção e introdução operacional de um "Sistema de Arma" será uma decisão a ser tomada sôbre os resultados de comparações feitas sôbre o custo e o rendimento dos sistemas propostos e dos existentes e a serem aplicados para a missão durante um mesmo período. Além disso, as comparações devem levar em conta o rendimento, tomando em consideração o fator importante que é a não-existência de tripulação no míssel balístico."

A título de indicação sôbre "Sistemas de Arma" com base em aeronaves tripuladas, êle mencionou aviões de penetração a baixas altitudes e um bombardeiro de altitudes elevadas, um "engenho aerodinâmico" para o

vôo na atmosfera muito rarefeita. Engenhos espaciais tripulados não estão fora de cogitações.

O nôvo bombardeiro subsônic^o será aperfeiçoado ao mesmo tempo que o "B-70" e servirá de plataforma para o lançamento de mísseis do tipo "Skybolt". Pr^ovàvelmente será um turbohélice que possa manter-se no ar durante quarenta e horas horas,

O programa Dyna-Soar será acelerado, mas como um engenho de pesquisa, embora êle esteja ainda na fase inicial, não se sabendo ainda se poderá ser transformado em base para um "Sistema de Arma".

Serão completados os treze esquadrões de mísseis "ATLAS" e os doze de mísseis "TITAN"; o "POLARIS" e o "MINUTE-MAN" terão o maior interêsse da administração. Esforços serão despendidos, entretanto, no "TITAN" II que será utilizado também no programa espacial.

O Sr. Gailpatrick disse ainda:

"A menos que haja uma dramática descoberta no campo dos propelentes sólidos, não haverá modificação no programa dos mísseis; êle prosseguirá como vem sendo feito. Existe, também, interêsse no desenv^olvimento de um navio de superfície com mísseis balísticos, o "POLARIS" ou outro, de propelente sólido, mas deverá haver provas de uma taxa elevada entre o rendimento e o custo, muito superior à proposta para a instalação do "POLARIS", no navio nuclear Long Beach".

Éle acrescentou ainda que a alocação de 1,1 bilhões de dólares para o programa da defesa, só para mísseis, no ano fiscal de 1962 (julho 1961 — junho 1962), mostra o excelente mercado que êles abriram.

Os novos elementos de maior importância do esfôrço espacial militar são o programa de atenderá às três fôrças armadas. propelentes sólidos da Fôrça Aérea e o aperfeiçoamento do "TI-TAN II", para a obtenção de um motor de energia elevada, no último estágio, a fim de poder aumentar a potência do "ATLAS CENTAURO" e para outras finalidades militares. Esse último programa é diretamente relacionado com o programa nacional lunar, de aplicação militar também desejada.

O míssil NIKE-ZEUS (míssil antimíssil) continuará na fase de pesquisa e aperfeiçoamento, e para isso foram alocados 1,75 bilhões de dólares. Outros mísseis de defesa estão sendo estudados no projeto "Defender" com 100 milhões de dólares por ano.

Há uma nova política, no Pentágono, para o desenvolvimento de novas aeronaves: elas devem servir às três fôrças, quando isso fôr necessário e aplicável. É a abolição de um grande número de tipos de aeronaves que são, hoje em dia, dispendiosas para serem desenvolvidas e produzidas, em virtude de sua complexidade.

£ sabido que não existe uma única aeronave capaz de atender às exigências táticas — por exemplo — de emprêgo das três fôrças, mas há uma aeronave capaz de realizar missões semelhantes nas três fôrças, quando fôr o caso. Daí, o caça, em projeto agora, ser capaz de realizar missões de superioridade aérea, interdição, reconhecimento-foto e operações a bordo de porta-aviões. Um outro caça deve ser capaz de realizar missões de apoio às tropas amigas e ataque ao inimigo, e êle será construído, se fôr necessário, em grandes quantidades, caso em que poderá ser mais barato do que um caça maior.

O transporte nos teatros de operações será muito bem atendido com os "C-13OE" e "C-135", atualmente, a que se virá juntar o "C-141". Para o caso da guerra limitada e da guerra fria, há um programa de transporte com um VTOL (pouso e decolagem na vertical), que representa um

avanço em relação ao helicóptero. Esse programa de VTOL

Para mostrar sua preocupação com essa espécie de aeronave, disse êle:

"Haverá, certamente, uma necessidade permanente de aeronaves capazes de operar de campos sem nenhuma preparação e em condições precárias, ao término de longas linhas de suprimento e sem adequadas facilidades de apoio logístico. Tais aeronaves serão extremamente úteis em caso de situações especiais de guerra, que possivelmente serão encontradas em futuro próxi-

Essas aeronaves poderão também exercer uma profunda influência em nossa atual doutrina tática. E, certamente, necessitamos de novas doutrinas táticas se desejamos enfrentar, com êxito, as táticas adotadas por nossos adversários."

Ésse VTOL poderá substituir o "Boeing Vertol Chinook", atualmente em serviço, e o De Havilland Caribou (STOL, aeronave de pouso e de decolagem em curta distância), mas há um vazio entre êsse VTOL e o "C-130". Daí a necessidade de uma aeronave com carga útil de 10-12 toneladas, que possa operar em áreas difíceis de zonas de combate, e outro VTOL de 10-12 toneladas de carga útil para o transporte de equipamento em pequenas etapas, sôbre obstáculos como rios, pântanos, matas ou montanhas.

O Sr. Gailpatrick expressou suas idéias sôbre o modo de fornecimento de material às fôrças armadas, não só quanto ao problema dos contratos celebrados (do tipo custo mais prêmio, passando de 13% em 1951 para 43% em 1961) e que êle desaprova como antieconômico, e sôbre o problema da competição "negociação contra anúncio", fonte única de produção e outros problemas. Êle favorece a competição, embora a aquisição não seja feita pelo anúncio formal ou através de negociações.

Os "sistemas de arma" ganharam nôvo endôsso, em programa em bloco, dentro de áreas definidas, sendo que tudo deve ser feito dentro de um planejamento bem definido para ser obtido um alto nível de continuidade no programa. Uma vez iniciado o trabalho, cada um dêsses programas em bloco deve sofrer um exame contínuo, a fim de se verificar a possibilidade de introduzir cortes e realizar economias.

Também foram examinados os resultados da reorganização que instituiu os Comandos do Air Force System" e da "Air Force Logistics", dando muito bons resultados.

Afinal, ficou bem claro que a decisão do Sr. Mac Namara, atribuindo à Fôrça Aérea a missão de desenvolver a maior parte do programa espacial, acelerou o desenvolvimento do mesmo.

POR QUE EXPLORAMOS...

(Conclusão da pág. 22)

Os sistemas de contrôle do satélite, que estiveram inoperantes por várias semanas no ano passado, estão ainda operando e conservam o satélite apontado para o Sol com uma precisão de mais ou menos 1 minuto de arco. A telemetria e o sistema de comando estão operando corretamente, apesar da falha de 2 gravadores a bordo do satélite. As informações podem ser recebidas, agora, unicamente quando o satélite estiver exatamente sôbre uma estação receptora de terra. O satélite OSO 1 é um daqueles cujas baterias solares foram danificadas pela radiação de um teste nuclear realizado pelos EE.UU. a alta altitude, a 9 de julho de 1962.

Estes observatórios-satélites e outros mais especializados contribuirão para o nosso conhecimento do sistema solar. Como isto tudo beneficiará a humanidade?

Poderá não haver aplicação prática imediata para o conhecimento adquirido sôbre a origem da Terra, porém esclarecê--lo é o seu objetivo.

COMPROMISSOS INTERNACIONAIS DO BRASIL

ASPECTOS POLÍTICO-MILITARES

LUIZ CARLOS ALIANDRO - Ten Cel Av

ASPECTOS POLÍTICO-MILITARES DA ONU

A Organização das Nações Unidas, fundada em 1945 para "preservar as gerações vindouras do flagelo da guerra", está agora no seu décimo-sétimo ano de existência, completado a 24 de outubro de 1962, congregando 108 países.

Comprometeram-se os signatários a "unir as nossas fôrças para manter a paz e a segurança internacionais, e a garantir, pela aceitação de princípios e pela instituição de métodos, que a fôrça armada não será usada a não ser no interêsse comum".

Entre as funções da Assembléia-Geral da ONU, destacamos:

- estudar e formular recomendações sôbre os princípios de cooperação internacional para a manutenção da paz e da segurança, inclusive os princípios que regem o desarmamento e a regulamentação dos armamentos;
- discutir quaisquer problemas que afetem a paz e a segurança, e, exceto quando uma situação ou controvérsia estiver sendo debatida pelo Conselho de Segurança, formular recomendações a respeito.

O Conselho de Segurança da ONU compõe-se de cinco membros permanentes — CHINA, EE.UU., FRANÇA, GRÃ-BRE-TANHA E URSS — e de seis membros não-permanentes, eleitos pela Assembléia-Geral para exercícios de dois anos.

Entre as funções do Conselho de Segurança, destacamos:

- manter a paz e a segurança internacionais, de acôrdo com os propósitos e princípios das Nações Unidas;
- examinar qualquer disputa ou situação capaz de ocasionar um atrito internacional;
- recomendar métodos para o ajuste de tais controvérsias
 ou as condições de tal ajuste;
- formular planos para o estabelecimento de um sistema para a regulamentação de armamentos;
- determinar a existência de ameaças à paz ou atos de agressão e recomendar as providências a serem tomadas:
- tomar medidas de caráter militar contra um agressor;
- -- exercer as funções de tutela das Nações Unidas nas "zonas estratégicas".

O Conselho de Segurança age em nome de todos os membros das Nações Unidas, os quais concordam em cumprir suas decisões e providenciar para que o mesmo possa ter à sua disposição, a pedido, fôrças armadas, assistência e tôdas as facilidades de que careça para a manutenção da paz e da segurança.

A Comissão de Estado-Maior Militar, composta dos Chefes de Estado-Maior dos cinco membros permanentes ou seus representantes, assiste e esclarece o Conselho de Segurança em questões tais como: as necessidades militares do Conselho para a manutenção da paz, o comando estratégico das fôrças armadas postas à sua disposição, a regulamentação dos armamentos e o possível desarmamento.

O Conselho de Segurança funciona continuamente, e um representante de cada um de seus membros deve estar sempre presente na sede das Nações Unidas.

A votação no Conselho de Segurança, em tôdas as questões que não sejam as de processo, é feita pelo voto afirmativo de sete membros, inclusive os votos dos cinco membros permanentes (direito de veto).

De acôrdo com a resolução "Unindo para a Paz" aprovada pela Assembléia-Geral, em novembro de 1950, se o Conselho de Segurança deixar de agir em face de uma aparente ameaça à paz, ruptura de paz ou ato de agressão, em virtude do veto por parte de qualquer de seus cinco membros permanentes, a própria Assembléia pode, dentro de 24 horas de prazo, avocar a si a questão — convocando uma sessão especial de emergência — e recomendar medidas coletivas, inclusive, se necessário, o emprêgo de fôrça armada, no caso de ruptura da paz ou de ato de agressão, a fim de manter ou restaurar a paz e a segurança internacionais. Por isso temos as "Operações das Nações Unidas no Congo — ONUC", subordinadas ao Conselho de Segurança, e a "Fôrça de Emergência das Nações Unidas (FENU)", subordinada à Assembléia-Geral.

O Brasil coopera na ONUC e na FENU.

O art. 41 da Carta da ONU estabelece: O Conselho de Segurança decidirá sôbre as medidas que, sem envolver o emprêgo de fôrças armadas, deverão ser tomadas para tornar efetivas suas decisões, e poderá convidar os Membros das Nações Unidas a aplicarem tais medidas. Estas poderão incluir a interrupção completa ou parcial das relações econômicas, dos meios de comunicações, ferroviários, marítimos, aéreos, postais, telegráficos, radiofônicos ou de qualquer espécie e o rompimento das relações diplomáticas.

Art. 42. No caso de o Conselho de Segurança considerar que

as medidas previstas no art. 41 seriam ou demonstraram que são inadequadas, poderá levar a efeito, por meio de fôrças aéreas, navais ou terrestres, a ação que julgar necessária para manter ou restabelecer a paz e a segurança internacionais. Tal ação poderá compreender demonstrações, bloqueios e outras operações, por parte das fôrças aéreas, navais ou terrestres dos Membros das Nações Unidas.

- Art. 43. (a) Todos os Membros das Nações Unidas, a fim de contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais, se comprometem a proporcionar ao Conselho de Segurança, a seu pedido e de conformidade com acôrdo ou acordos especiais, fôrças armadas, assistência e facilidades, inclusive direitos de passagem, necessários à manutenção da paz e da segurança internacionais.
- (b) Tal acôrdo ou tais acordos determinarão o número e tipo das fôrças, seu grau de preparação e sua localização geral, bem como a natureza das facilidades e da assistência a serem proporcionadas.
- (c) O acôrdo ou acordos serão negociados o mais cedo possível, por iniciativa do Conselho de Segurança. Serão concluídos entre o Conselho de Segurança e Membros da Organização ou entre o Conselho de Segurança e grupos de Membros, e submetidos à ratificação, pelos Estados signatários, de conformidade com seus respectivos processos constitucionais.
- Art. 45. A fim de habilitar as Nações Unidas a tomarem medidas militares urgentes, os Membros das Nações Unidas deverão manter, imediatamente utilizáveis, contingentes das fôrças aéreas nacionais, para a execução combinada de uma ação coercitiva internacional. A potência e o grau de preparação dêsses contingentes, bem como os planos de ação combinada serão determinados pelo Conselho de Segurança com a assistência da Comissão de Estado-Maior, dentro dos limites esta-

belecidos no acôrdo ou acordos especiais a que se refere o art.

- Art. 51. Nada na presente Carta prejudicará o direito inerente de legítima defesa individual ou coletiva, no caso de ocorrer um ataque armado contra um Membro das Nações Unidas, até que o Conselho de Segurança tenha tomado as medidas necessárias para a manutenção da paz e da segurança internacionais. As medidas tomadas pelos Membros no exercício dêsse direito de legítima defesa serão comunicadas imediatamente ao Conselho de Segurança e não deverão, de modo algum, atingir a autoridade e a responsabilidade que a presente Carta atribui ao Conselho para levar a efeito, em qualquer tempo, a ação que julgar necessária à manutenção ou ao restabelecimento da paz e da segurança internacionais.
- Art. 52. (a) Nada na presente Carta impede a existência de acordos ou de entidades regionais, destinados a tratar dos assuntos relativos à manutenção da paz e da segurança internacionais que forem suscetíveis de uma ação regional, desde que tais acordos ou entidades regionais e suas atividades sejam compatíveis com os Propósitos e Princípios das Nações Unidas.
- (b) Os Membros das Nações Unidas, que forem parte em tais acordos ou que constituírem tais entidades, empregarão todos os esforços para chegar a uma solução pacífica das controvérsias locais por meio dêsses acordos e entidades regionais, antes de as submeter ao Conselho de Segurança.
- (c) O Conselho de Segurança estimulará o desenvolvimento da solução pacífica de controvérsias locais, mediante os referidos acordos ou entidades regionais, por iniciativa dos Estados interessados ou a instâncias do próprio Conselho de Segurança.

A Organização dos Estados Americanos é um exemplo de entidade regional.

ASPECTOS POLÍTICO-MILITARES DA OEA

A OEA é a organização internacional que os vinte e um Estados do Hemisfério Ocidental criaram para conseguir a ordem dentro da paz e da justiça, fomentar a sua solidariedade, defender a sua soberania e promover, por meio da ação cooperativa, o seu desenvolvimento econômico, social e cultural.

Proclama os seguintes propósitos, entre outros:

- a) garantir a paz e a segurança continentais;
- b) prevenir as possíveis causas de dificuldades e assegurar a solução pacífica das controvérsias que surjam entre seus Membros;
- c) organizar a ação solidária dêstes, em caso de agressão;
- d) procurar a solução dos problemas político, jurídicos e econômicos que surgirem entre os Estados-Membros;
- e) condenar a guerra de agressão: a vitória não dá direitos;
- f) a agressão a um Estado Americano constitui uma agressão a todos os demais Estados Americanos;
- g) as controvérsias de caráter internacional que surgirem entre dois Estados Americanos deverão ser resolvidas por meio de processos pacíficos.
- O órgão supremo da OEA é a Conferência Interamericana que decide a ação geral e a política da Organização; determina a estrutura e as funções de seus órgãos; tem faculdades para considerar qualquer assunto referente às relações amistosas entre os Estados Americanos. Reúne-se cada cinco anos.
- O Tratado Interamericano de Assistência Recíproca, sistema operante para a segurança coletiva do Hemisfério Ocidental, foi estabelecido na Conferência

para a Manutenção da Paz e da Segurança do Continente, em 1947, no Rio de Janeiro.

A assinatura da Carta da OEA, consolidando a estrutura do sistema interamericano, ocorreu na IX Conferência Internacional dos Estados Americanos, em 1948, em Bogotá. Na mesma Conferência foi assinado o Tratado Americano de Soluções Pacíficas ou Pacto de Bogotá.

A Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores existe como órgão de consulta e para exame dos problemas urgentes de interêsse comum dos Estados Americanos.

Na Terceira Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores, em 1942, no Rio de Janeiro, foi instituída a Junta Interamericana de Defesa.

A Quarta Reunião de Consulta de Ministros das Relações Exteriores, em 1951, em Washington, recomendou às Repúblicas Americanas:

- a) aumentar os seus recursos e revigorar as suas fôrças armadas, para que melhor se adaptem à defesa coletiva, e manter essas fôrças armadas em condições tais que possam estar disponíveis prontamente para a defesa do Continente; e
- b) cooperar entre si, nos assuntos militares, para desenvolver a potência coletiva do Continente necessária para combater a agressão contra qualquer delas.

E, ainda, encarregou a Junta Interamericana de Defesa de preparar, com a possível brevidade, o Plano Militar Geral de Defesa das Américas, que até hoje é mantido atualizado.

Quando surgirem problemas de cooperação militar por ocasião da aplicação de tratados especiais existentes sôbre matéria de segurança coletiva, poderá ser convocada a Comissão Consultiva de Defesa, formada pelas mais altas autoridades militares dos Estados Americanos que participarem da Reunião de Consulta.

A OEA conta com o Conselho que representa o corpo deliberativo ou representativo permanente da Organização. O Conselho tem podêres para atuar provisòriamente como Órgão de Consulta. O Brasil tem um Embaixador no Conselho.

O art. 24 da Carta da OEA estabelece: Tôda agressão de um Estado, contra a integridade ou a inviolabilidade do território, ou contra a soberania ou a independência política de um Estado Americano, será considerada como um ato de agressão contra todos os demais Estados Americanos.

Art. 25. Se a inviolabilidade ou a integridade do território, ou a soberania, ou a independência política de qualquer Estado Americano forem atingidas por um ataque armado, ou por uma agressão que não seja ataque armado, ou por um conflito extracontinental, ou por um conflito entre dois ou mais Estado Americanos, ou por qualquer outro fato ou situação que possa pôr em perigo a paz da América, os Estados Americanos, em obediência aos princípios de solidariedade continental, ou de legítima defesa coletiva, aplicarão as medidas e processos estabelecidos nos Tratados especiais existentes sôbre a matéria.

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA E COLÉGIO INTERAMERICANO DE DEFESA

a. A Junta Interamericana de Defesa é um organismo militar integrado por Oficiais das Fôrças Armadas das Repúblicas Americanas. Ela está na dependência direta dos Governos, sendo portanto independente do Conselho da OEA. Ela existirá até que dois terços dos Governos resolvam extingui-la.

Suas atribuições principais são:

- (1) estudar e sugerir aos Governos as medidas necessárias à defesa do Continente;
- (2) continuar agindo como Órgão de Preparação para a

defesa coletiva e desempenhar, além das funções consultivas, as que lhe forem atribuídas pela Comissão Consultiva de Defesa;

(3) preparar e manter em dia o Planejamento Militar de Defesa Comum.

Participamos na composição da JID:

- no Conselho de Delegados

 com os Adidos Militar,
 Naval e Aeronáutico;
- (2) no Estado-Maior com um oficial superior do Exército, um da Marinha e um da Aeronáutica.
- b. O Colégio Interamericano de Defesa é um instituto de altos estudos.

Seu objetivo é levar a efeito cursos sôbre o Sistema Interamericano e os fatôres militares, econômicos, políticos e sociais que são os componentes essenciais da defesa interamericana, com o fim de aumentar a preparação do pessoal selecionado das Fôrças Armadas das Repúblicas Americanas para as emprêsas de cooperação internacional.

O Colégio funciona como órgão da Junta Interamericana de Defesa, recebendo instruções e orientação através do Conselho de Delegados, encarregado de sua supervisão.

ACÔRDO DE ASSISTÊNCIA MILITAR BRASIL-ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA DO NORTE

Entre outros instrumentos bilaterais, no Campo Militar, firmados entre o Brasil e os Estados Unidos da América do Norte. há o Acôrdo de Assistência Militar Brasil-Estados Unidos da América do Norte. Este acôrdo foi registrado na ONU, em 16 de janeiro de 1957, em obediência ao que preceitua o art. 102 da Carta da ONU: todo tratado e todo acôrdo internacional, concluídos por qualquer Membro das Nações Unidas, deverão ser registrados e publicados pelo Secretariado.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

A atenuação da violência nas relações entre os Estados é considerada a partir dos séculos XVI e XVII, quando da doutrinação no sentido do estabelecimento do JUS INTER OMNES GENTES (direitos entre tôdas as gentes) ou do JUS INTER POPULUS (direito entre os povos) que deveriam reger os direitos e deveres dos Estados na sua convivência.

Seguiram-se os grandes tratados de paz firmados: em WESTPHALIA (1648), pondo têrmo à "Guerra dos 30 anos"; em UTRECHT (1713), regulando a sucessão do trono da Espanha; em Viena (1815), desmembrando o Império de Napoleão I; em VERSALHES (1919), incorporando a Alsácia-Lorena à França e criando a Sociedade das Nações.

Apesar do fracasso da Sociedade das Nações, o ideal da organização do convívio dos Estados sob a disciplina jurídica, de modo semelhante à dos indivíduos na sociedade nacional, não morreu, tendo logrado sobreviver à tremenda hecatombe de 1939.

Por inspiração de F. D. ROOSEVELT, reuniram-se em São Francisco da Califónia, em meados de 1945, as Nações Aliadas com o objetivo de preservar as gerações vindouras do flagelo da guerra e reafirmar a fé nos direitos fundamentais do homem.

Dêsse conclave originou-se a concepção de uma nova sociedade dos Estados, semelhante à extinta Sociedade das Nações, plasmada na Carta das Nações Unidas, que contém os princípios e normas do novel Superestado.

Como pessoas que são, aos Estados assistem direitos e impõem-se-lhes obrigações.

São direitos fundamentais dos Estados:

a) a soberania interna, isto
 é, o poder de autodeterminação, através do qual
 o Estado escolhe livre-

mente a sua forma, o seu govêrno e o seu tipo de associação política;

- a autonomia externa, ou seja, o poder de autogovêrno e auto-administração sem interferência de outro Estado;
- a igualdade jurídica, o que vale dizer, o tratamento desigual dos que se encontram em desigual situação;
- d) o respeito mútuo.

Aos direitos dos Estados correspondem deveres ou, em mais exata terminologia, obrigações, visto que se trata de vínculos jurídicos e não simplesmente morais.

São deveres dos Estados:

- a) manter boas relações internacionais, que se realizam por intermédio dos Corpos Diplomático e Consular;
- b) observar as normas de direito internacional público contidas nas Cartas da ONU e da OEA;
- c) respeitar os tratados, as convenções e os acordos por êles firmados;
- d) executar as sentenças dos tribunais internacionais dirimindo conflitos ou questões entre os Estados;
- e) evitar o emprêgo de Fôrça Armada, antes de esgotados os meios pacíficos, coercitivos ou jurídicos de solução das contendas internacionais.

Sem sanções que constranjam os Estados a cumprir os seus deveres e a acatar os direitos dos outros, não passarão de utopias tais direitos e deveres. Todavia, a aplicação de sanções aos infratores das normas do direito internacional público ou das prescrições dos tratados, convenções ou acordos, pressupõe, para que fique excluído o arbítrio:

a) codificação das normas e prescrições mencionadas;

b) fixação das sanções para os diferentes tipos de infração.

É a imposição do velho brocardo: NULLUM CRIMEM, NULLA POENA, SINE LEGE (não há crime, nem pena, sem lei).

Caberia, òbviamente, aos tribunais de justiça internacionais, estudar os casos concretos e impor as sanções previstas, assegurada ampla defesa ao Estado acusado, de acôrdo com o que viesse a dispor o Código de Processo Penal Internacional.

As sentenças prolatadas por esses tribunais internacionais haveriam de ser executadas coercitivamente, como acontece nos tribunais nacionais, em que a fôrça fica à disposição do juiz para fazer respeitar o julgado.

É certo que já temos tribunais de justiça internacional como a Côrte Permanente de Justiça Internacional e a Côrte Internacional de Justiça, sediadas em Haia; como não menos certo é que o Conselho de Segurança das Nações Unidas poderá tomar medidas coercitivas, inclusive o uso de Fôrça Armada, a pedido do Estado a favor de quem se pronunciar a Côrte, para compelir o outro Estado a dar cumprimento ao julgado.

Entretanto, como a jurisdição da Côrte não é obrigatória, mas facultativa, perante ela só comparecerão os Estados que assim o entenderem — o que torna a ação da Côrte simplesmente utópica.

E mais ainda, a Fôrça Armada que os Estados-Membros da ONU deverão fornecer ao Conselho de Segurança, quando por êle solicitada, fica na dependência de acordos a serem firmados pelo Conselho e os Estados, o o que vale dizer não ser obrigatório dito fornecimento de fôrça, que se baseará no voluntariado internacional e não no recrutamento obrigatório, como se impunha.

Daí o insucesso da ONU nas duas tentativas de organizar a sua Fôrça Armada na Coréia e em Suez — em que a grande maioria dos Estados deixou de fornecer os respectivos contingentes.

Bem se vê que não bastaria a existência de códigos internacionais para disciplinar juridicamente a Sociedade dos Estados, ainda quando a jurisdição dêsses tribunais se tornasse obrigatória.

Sem a organização de uma Fôrça Armada Internacional Permanente, composta de contingentes fornecidos compulsòriamente pelos Estados-Membros da ONU, a qual ficaria sob o comando político do Conselho de Segurança e a direção estratégica da Comissão de Estado-Maior, não será possível assegurar a ordem jurídica, em tôda a plenitude, na Sociedade dos Estados, pois o "direito é uma idéia armada de fôrça".

O Conselho de Segurança da ONU, com capacidade jurídica, privilégios, imunidades, meios necessários, encarna a expressão de fôrça que deve ter o direito internacional para que cumpra os seus altos fins. A falta de aplicação de meios coercitivos pela SDN motivou o seu fracasso e causará o da ONU, se ela também dêles não dispuser.

BIBLIOGRAFIA

Cartas da ONU e OEA

Manual de Direito Internacional Público — Cel MAURILLIO DA CUNHA

Manual de Assuntos Político-Jurídicos

— Prof. PAULINO JACQUES

Meu pai faz automóvel...o que é que o seu faz?



Faz navio. Ou faz aço. Ou faz graxa. Numa ou noutra atividade, o pai dêle faz progresso. Um entre milhares, êle põe o melhor de seu esfôrço para que sua família seja feliz num país que cresce, que multiplica oportunidades para todos. Êle é um braço, forjado pelo idealismo e pela fé no futuro do País. Êle é o operário do progresso. Para que êsse homem trabalhe, para que as indústrias floresçam, outros homens fazem outras coisas. Fazem o petróleo chegar às fábricas. Nos portos. nos vagões, nos caminhões-tanque, nos depósitos, ou nos Postos de Serviço, manipulando, transportando ou vendendo produtos de petróleo, êles estão a serviço da indústria brasileira. Na Esso Brasileira de Petróleo, há mais de meio-século, êsses homens fazem progresso.

ESSO BRASILEIRA DE PETRÓLEO





GRAND COMMANDER

DESEMPENHO

Cruzeiro a 70%	kph
Raio de Ação máximo	km
Teto Serviço Bimotor	metros
Teto Serviço Monomotor	metros
Razão de Subida Bimotor	metros
Razão de Subida Monomotor	metros
Distância para Decolagem	metros
Distância para Pouso	metros

FABRICANTES

REPRESENTANTES

AIRCAR S/A

Av. General Justo 275 B-503

Aero Commander Inc.

Ao ensejo da passagem do 44° aniversário da fundação da Escola de Aviação Militar, hoje Escola de Aeronáutica, o comandante do exemplar estabelecimento de ensino, Brig do Ar Antônio Raymundo Pires, elaborou intenso programa para as festividades que foram realizadas no "Ninho das Águias". O ponto alto da comemoração foi a entrega de espadins aos cadetes do 1.º ano do Curso de Formação de Oficiais-Aviadores que contou com a presença do Ministro da Aeronáutica e de outras autoridades civis e militares. A "Entrega de Espadins" representa o ato mais solene para o candidato ao oficialato, isto porque é um compromisso de honra assumido pelo aluno.

Fundada em 1919, a escola dos valorosos "Anjos do Espaço" vem formando anualmente um número apreciável de oficiais para o engrandecimento da Fôrça Aérea Brasileira. A primeira sede da Escola de Aviação Militar foi localizada, provisòriamente, na Avenida Primeiro de Maio, n° 23, na Vila Marechal Hermes, e seu primeiro comandante foi o já falecido coronel Estanislau Vieira Pamplona.

A NOVA ESCOLA

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, tôda a Aeronáutica Militar passou a pertencer ao nôvo Ministério, do que resultaram a extinção da Escola de Aeronáutica do Exército e a criação, em 26 de março de 1941, da atual e brilhante Escola de Aeronáutica. Além de formar grande número de oficiais de países latino-americanos, o exemplar estabelecimento de ensino da FAB já formou cêrca de 1750 oficiais-aviadores e 400 oficiais-intendentes brasileiros. O primeiro Comandante da atual Escola de Aeronáutica foi o então Cel Av Henrique Dyott Fontenele, já falecido. Em sua maioria, os atuais tenentes-coronéis que servem na FAB foram formados pela moderna Escola de Aeronáutica e cadetes no Campo dos Afonsos.



Pórtico do "Ninho das Águias Brasileiras"

ESCOLA DE AERONÁUTICA É O "NINHO DAS ÁGUIAS"

Legendário estabelecimento de ensino do Campo dos Afonsos — "Anjos do Espaço" escreveram com letras douradas as primeiras páginas da história da FAB — Vários oficiais de países latino-Americanos são formados anualmente pela E Aer — Galeria do Cadete Imortal —

Sendo, principalmente, uma Escola de Formação de Aviadores, é bastante significativo o número de horas voadas anualmente naquele estabelecimento, chegando mesmo a ultrapassar o total de 22 mil horas voadas. Dali, do "Ninho das Águias" na Escola de Aeronáutica, têm saído os mais bravos aviadores do Brasil, dentre os quais figuram os tenentes: Luiz Lopes Dorneles, João Mauricio Campos de Medeiros, João Richardson Cordeiro e Silva, e outros que, nos céus da Itália, confirmaram as tradições de bravura dos integrantes da Fôrça Aérea Brasileira.

VIDA DE CADETE

Diferente do juízo que se faz é a vida do cadete da Escola de Aeronáutica. O jovem, além de

prestar concurso para ingressar na Escola, faz um curso de três anos, onde passa por vários testes de aviação e rigoroso exame médico. Dentro dêstes três anos, e mesmo às vésperas de sair aspirante, o jovem cadete está arriscado a ser desligado e voltar à vida civil. É interno. Passa tôda a semana na Escola, só saindo às sextas-feiras, quando não está de serviço, regressando no domingo à noite. Diàriamente, às 5,30 hs, o cadete está fora da cama e, às 6 hs., chova ou faça sol, tem que estar no pátio da Unidade, preparado para fazer Educação Física. Logo depois, toma café e tem instrução de vôo ou aula até às 11,40 hs, quando vai almoçar. Em seguida, às 13 hs, a turma que voou pela manhã tem aula e a outra vôa, isto até às 18 hs, quando é servido o jantar. Cada tenente-

-instrutor, que também foi cadete e passou por todos os "sacrifícios" dos atuais, tem sob a sua responsabilidade seis alunos para formar oficial. O instrutor não pode ter simpatia por êste ou aquêle cadete, isto porque não pode haver "peixadas"; dêle, instrutor, depende uma vida. O cadete, desligado por ter fracassado em vôo, pode, por meio de um requerimento feito ao Ministro da Aeronáutica, voltar à Escola, no 1° ano do Curso de Oficiais-Intendentes. O primeiro comandante do Corpo de Cadetes da Escola de Aeronáutica foi o Maj Brig Dario Cavalcanti de Azambuja, hoje Diretor-Geral de Ensino da Aeronáutica, e o atual é o Ten Cel Av Carlos Guimarães de Mattos.

Ressaltam-se ainda, fazendo justiça aos bravos "Anjos do Espaço", suas atividades esportivas que constantemente os empenham em competições no País e no exterior, com o objetivo de

congraçamento entre entidades civis e militares. Para o engrandecimento da Pátria e melhores asas para o Brasil, 28 jovens já tombaram. Na Escola de Aeronáutica, em uma placa de bronze, lê-se: "Honra aos que com seu sangue generoso deram seiva a nossa grandeza ..."; é a Galeria do Cadete Imortal.



Vista parcial da Praça de Esportes da Escola de Aeronáutica

FSTF TRADICIONAL SÍMBOLO CARANTE A 1.400.000 famílias: A Assistência técnica

- Entrega automática
- Qualidade
- Preços
- Condições

ULTRAGAZ ULTRALAR

Almôço da Família Aviatória

No dia 4 de julho, reuniu-se mais uma vez a Família Aviatória. Desta vez a emprêsa patrocinadora foi a BRANIFF e o local escolhido a buate do Clube de Regatas do Flamengo. O ambiente estava tipicamente americano, à moda do TEXAS.

Cabe elogiar, primeiramente, a iniciativa do anfitrião, Sr. James Phillips, que pôs a funcionar, logo à entrada, a mesa receptora do pagamento dos talões numerados. Assim é que deve ser. Todos precisam contribuir, pois não se compreende que, para uma festa de congraçamento como essa, haja convites graciosos que, em última análise, oneram aquêles que comparecem voluntàriamente, como autênticos membros da Família Aviatória.

Voltando, pròpriamente, à reunião promovida pela BRANIFF, temos outros pontos a louvar, tais como o preço do almôço, acessível a todos, a gostosa feijoada à americana e o toque de bom-humor que foi realmente a tônica da festa. Foi, também, muito apreciado o filme "Miss Asas do Universo", projetado por ocasião da sobremesa. Pena que as concorrentes, tôdas elas bonitas aeromoças, não tenham tomado parte pessoalmente no almôço. Em todo o caso, mesmo na tela, impressionaram vivamente o auditório. Nossos cumprimentos às duas vencedoras do concurso, respectivamente Miss Asas do Universo e Miss Asas do Brasil, a primeira do quadro de aeromoças da PANAIR e a segunda da VASP. Já nos estamos



Srta. Sonja de Lima Moreira — Miss "Asas do Universo" de 1963



A Srta. Gladys Clouret, do quadro de aeromoças da VASP, eleita Miss Asas do Brasil 1963, recebe a faixa transmitida pela Srta. Lígia Berbert, da mesma Emprêsa, detentora do título em 1962

convencendo de que as brasileiras são, de fato, as mulheres mais belas do mundo.

Em resumo, o almôço esteve ótimo. Bom ambiente, preço convidativo, comida excelente, cerveja em lata, ginger-ale, fartura, prêmios, e, por último, ses-são de cinema. Esperamos que as outras emprêsas de aviação aproveitem o exemplo. Em primeiro lugar, nada de convites graciosos. A Família Aviatória deve reunir-se com espontaneidade. Cada membro deve pagar a sua quota. Para isso, porém, é preciso tornar o almôço acessível a todos, escolhendo um local adequado cujo preço seja razoável. Afinal de contas, o objetivo da reunião é o congracamento da Família Aviatória, constituída de pessoas que exercem atividades na Aviação, civil ou militar. Não se trata, assim, de congregar apenas um reduzido número de elementos graduados, tanto da FAB como das emprêsas particulares. Cumpre, essencialmente, não perder de vista os objetivos sadios que serviram de inspiração aos idealizadores do Almôço da Família Aviatória. Sobretudo, é preciso não desvirtuar as características da reunião. Queremos dizer com isso que é inteiramente fora de propósito convidar figurões e homens de negócios, não vinculados de nenhuma forma à nossa querida Família Aviató-

CONCURSO DE EMBLEMA INSTITUTO TECNOLÓGICO DE AERONÁUTICA

A Reitoria do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) informa haver instituído concurso para escolha de emblema destinado a simbolizar o Instituto.

O motivo é de livre escolha, devendo, no entanto, relacionar-se com as atividades do ITA — Ensino de Engenharia e Pesquisa Científica — sendo livre, também, a escolha de um lema, já havendo sido sugerido, entre outros, "Pedes in terra, ad sidera visus".

Ao vencedor do concurso será conferido um prêmio em dinheiro, no valor de 🐔 100.000,00 (Cem mil cruzeiros).

As propostas, em envelope lacrado, externamente com as palavras "Concurso de emblema para o ITA", deverão ser endereçadas à Secretaria do ITA — São José dos Campos — Estado de São Paulo, até o dia 30 de novembro de 1963, contendo:

1. desenho do emblema em papel tamanho carta

(22x33), colorido ou com indicação de côres, sem identificação do autor;

2. pequeno envelope opaco, fechado, trazendo, em seu interior, nome e enderêço do autor, para posterior identificação do vencedor.

Às 14 horas do dia 9 de dezembro de 1963, em sessão pública, serão abertas tôdas as propostas dos concorrentes, na Sala de Reuniões da Reitoria do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, e as propostas passarão a ser estudadas por uma Comissão Especial, para escolha da vencedora.

O MELHOR ESQUADRÃO...

Texto de FRANÇA JÚNIOR - 1.º Ten Av Ilustração de JAECKEL - 1.º Ten Av

Aquêle Esquadrão onde trabalhei foi o melhor Esquadrão da FAB. Lembro-me muito bem dêle. Lembro-me de tudo nos mínimos detalhes. Durante os quinze meses em que ali permaneci, passei várias horas de folga a olhar as fotografias que ornavam as paredes. E ainda hoje, quando assim me agrada, fecho os olhos e vejo a sala como se lá ainda estivesse.

As paredes eram azuis, com grandes fotografias em molduras. Tôdas de aviões, exceto a maior e que ficava bem no meio das outras. Esta era de u'a mulher. A mulher estava num quarto de hotel, era jovem e estava despida. Nunca me disseram, mas, logo que ali comecei a trabalhar, tive certeza de que a fo-

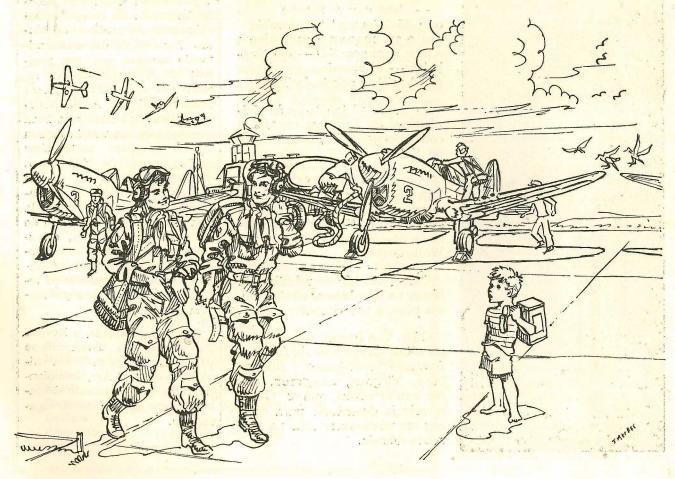
tografia fôra batida num quarto de hotel. E, em virtude disso, talvez, não olhava muito para ela. Gostava mais das outrs que também eram bonitas e que não me causavam mal-estar algum.

Lembro-me dos tenentes. De todos êles. Mesmo dos três novos que chegaram duas semanas antes de minha mãe morrer e meu pai se mudar para Santa Maria, levando-me com êle. Dos capitães e do major também me lembro, mas prefiro a lembranca dos tenentes. Eram dezoito. E quando chegavam, após o vôo, vinham sérios e suados, e reuniam-se na sala de comentários. Eu, às vêzes, levava-lhes a bandeja com os refrescos e os cafés. Mas isto não era a minha função e só o fazia quando o taifeiro do bar se achava em outro serviço. Nestas ocasiões, os tenentes pareciam-me outros, e eu não compreendia a causa de estarem sérios e atentos.

Mas depois, lembro-me perfeitamente disso: êles vinham para o cassino, riam, brincavam, e, às vêzes, discutiam e xingavam-se. Mas não era coisa séria e notava-se que era mais por amizade que assim procediam.

Minha função era engraxar os sapatos dos oficiais. E, no dia em que me apresentei com a plaquinha que o sargento havia prendido na gola de minha camisa, quase não trabalhei. E quando fui para casa, à noite, disse a meu pai que não voltaria mais.

Mas, no dia seguinte, voltei, e, após uma semana, já não me assustavam os gritos dos tenentes nem o barulho dos aviões quando passavam rentes ao telhado, ao regressarem das missões. Hoje não se usa mais isto, mas naquele tempo era norma, quanda



do voltavam das missões, passarem baixo sôbre a Base, antes de se dispersarem para o pouso. De longe se podia ouvir o barulho que faziam. E a turma ficava feliz vendo, no estacionamento, os tenentes saltarem dos aviões, todos êles ao mesmo tempo, e os sargentos a falarem com êles, todos se referindo aos aviões como se fôssem coisas vivas. E cheguei a ver, várias vêzes, o mecânico bater na asa do seu avião e perguntar-lhe, como se fôsse a uma pessoa, o que havia com êle. Era de se estranhar, meu amigo. Mas apenas no início, porque depois todos se acostumavam a também passavam a agir como os mecânices e os pilotos.

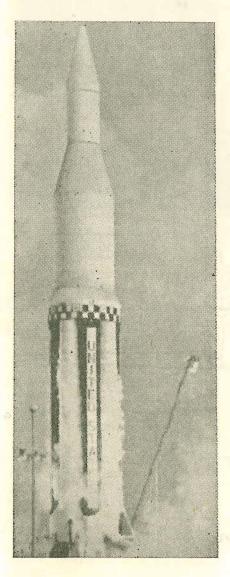
E mesmo quando os tenentes chegavam suados e, após a reunião na sala cheia de cadeiras, vinham para o cassino e se assentavam nas poltronas, eu me sentia satisfeitos de poder ouvi-los falar de seus vôos. E várias vêzes engraxei mal seus sapatos e suas botas, por estar prestando atenção ao que diziam.

Mas um dia, pouco antes de me mudar para S.ta Maria, veio a notícia de que aquêles aviões iriam ser recolhidos e que outros viriam em seus lugares. Só vendo quando decolaram para ir embora. Todos juntos fazendo a curva e vindo em direção

à pista para a última passagem baixa. E foram embora. Não ficou nenhum. Foram todos. E os sargentos então limparam tudo. E todos se preparam para receber êstes que estão aí. Deixaram apenas aquelas fotografias que você conhece; penso que foi por não terem coragem de destruí-las.

Talvez você não possa compreender porque me agrada tanto saber que trabalhei naquele Esquadrão de Pôrto Alegre. Eu não era nem um recruta. Era um garôto naquela época, e, no entanto, digo-lhe, sem mêdo de errar: foi o melhor Esquadrão que a FAB teve. Aquêle, sim, é que era um bom Esquadrão.

Alguns Dados Interessantes Sôbre o Saturno Avançado (C-5)



Medindo mais de 300 pés, o C-5 será mais alto que a Estátua da Liberdade.

Seria capaz de:

— levantar a mesma carga que 25 "Boeing" 707 combinados e arremessar o equivalente a uma aeronave 880 — 100 toneladas — colocando-a em órbita a 300 milhas acima da Terra;

— lançar 40 toneladas às vizinhanças da Lua, ou um DC-3 com a carga máxima em volta do Sol.

Poderá expelir um Chevrolet fora do sistema solar, provàvelmente para a delícia do Ford e do Chrysler. Não há notícia sôbre a que distância enviaria um Wolkswagen...

Com mais de 6 milhões de libras na decolagem, equivalerá, em pêso, a um cruzador ligeiro.

O Dr. Von Braun, na conferência sôbre Exploração da Lua, no Instituto Politécnico, Blacksbury, Virginia, assegurou, entre outras coisas, que o C-5 é o veículo desenhado para colocar um norte-americano na Lua nesta década.

18 ° ANIVERSÁRIO DO HOSPITAL CENTRAL DA AERONÁUTICA

Fundado em 27 de agôsto de 1945, o antigo Hospital Alemão, hoje Hospital Central da Aeronáutica, vem de completar dezoito anos de profícua existência. Trata-se de um estabelecimento modelar que tem prestado os melhores servicos no campo da assistência médica ao pessoal da Fôrça Aérea Brasileira e aos seus familiares. Para que se tenha uma idéia da sua intensa atividade, basta citar que só no ano de 1962 foram ali atendidas mais de 55 mil pessoas. Essa marca, evidentemente, não poderia ser atingida sem o desvêlo e a abnegação de um seleto corpo médico, o extremado cumprimento das tarefas afetas à enfermagem e o trabalho realmente dedicado de todos os outros elementos que servem no Hospital.

Nesta oportunidade, a Revista de Aeronáutica congratula-se pela passagem de mais um aniversário do H C Aer, formulando votos pelo crescente desenvolvimento dessa distinta organização.

Computador Eletrônico Vai Controlar Pousos

O próximo aparecimento de jatos comerciais supersônicos e a atual ameaça de congestionamento das rotas aéreas forçaram a Agência Federal de Aviação (FAA) dos Estados Unidos a encomendar um tipo diferente de computador eletrônico, cujo planejamento e execução está a cargo da Burroughs, que fará todos os cálculos para a chegada de aviões nos aeroportos, usando diretamente os sinais de radar e as omissões dos radiosfaróis, levadas ao seu "cérebro" por circuitos eletrônicos.

O equipamento automatiza «uma complexa função matemática» permitindo a resolução de todos os problemas apresentados a êle «no tempo de 18 milionésimos de segundo». O computador manterá também uma «memória central» informada sôbre tudo o que acontece nos céus da região, fornecendo, mediante pedido do operador, «a informação que êle quiser, na hora em que precisar".

O nôvo computador aeronáutico, obedecendo às instruções da FAA, terá um dispositivo de «filtramento» de sons e imagens

que eliminará das cogitações de seu raciocínio quaisquer objetos detectados pelo radar, que não sejam os aviões com pouso previsto no aeroporto onde êle estiver instalado. Seus circuitos eletrônicos receberão informação sôbre as altitudes, direção, velocidade e proximidade de todos os aviões ao mesmo tempo, levando todos êsses dados ao processador central que determinará as alturas, velocidade e momentos em que êles deverão aproximar-se da pista.

Informam os engenheiros eletrônicos, responsáveis pela sua fabricação, que as informações colhidas e processadas pelo nôvo computador lhe permitirão um contrôle perfeito do tráfego aéreo, eliminando as falhas humanas causadas pela confusão e pelo esgotamento dos operadores das atuais tôrres de con-

Os 3 primeiros computadores serão instalados em Sultland, Maryland, em Filadélfia, na Pensilvânia e no Centro Nacional Experimental de Facilidades para a Aviação (NAFEC) em Nova Jersey, onde serão treinados técnicos para a operação do equipamento nos demais aeroportos de grande movimento do país, eventualmente do mundo.

Anteriormente a Burroughs já vinha fabricando diversos sistemas de computadores que funcionam à base de sinais captados pelo radar. São êles da linha D-825, integrados no sistema defensivo dos Estados Unidos, desempenhando o papel de «cérebro analista» nas linhas avançadas de contrôle de radar norte-americano, instaladas no norte do Canadá e nas proximidades do Pólo Norte. O computador aeronáutico será uma adaptação dêsse equipamento de defesa, para finalidades civis.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS...

(Conclusão da pág. 32)

e 250 metros. O Projetor emite facho luminoso que gira em 90° na vertical. A luz refletida pela nuvem é recebida pela célula Fotoelétrica do Detector. O ângulo é medido e fornecido por um Registrador e transformado em medida de altura. O Registro faz-se continuamente a cada 6 segundos.

CONCLUSÕES

Em suma, tudo tem sido feito para que a altura da nebulosidade e a visibilidade reinantes nas cabeceiras de pistas e retas finais possam ser dadas com a precisão requerida; entretanto, não há possibilidade de se poder duplicar, para efeito de segurança, aquilo que um pilôto realmente vê durante a descida. Ao observador meteorológico não pode ser exigido o impossível, e a deficiência observacional poderá ser enfrentada por um pilôto, desde que êste reconheça e considere que as limitações dos métodos de observação são claras e devem ser levadas em conta, e também que, tôda a vez que os QAM falarem em "céu obscuro", "precipita-ção", "visibilidade e teto variá-veis", condições mais baixas que aquelas relatadas devem ser esperadas e que, quanto piores as condições de tempo, mais variáveis serão elas.

KASTRUP MÓVEIS

Fazendo amigos com a venda de QUALIDADE

Poltronas para cinemas Carteiras Escolares Móveis para Escritórios Móveis para Repartições

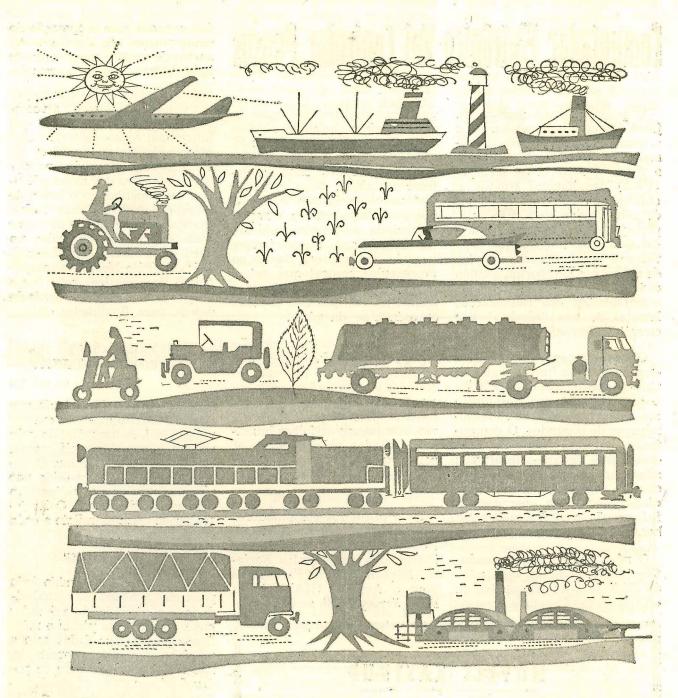
Matriz

Av. Franklin Roosevelt, 146-B Telefone 52-2070 Rio de Janeiro

FILIAIS:

São Paulo Rua Vitória, 826 — Tel. 35-4562 B. Horizonte — Rua Espírito Santo, 225 — Tel. 2-9351 Niterói Rua José Clemente, 23 — Tel. 5331 Rua Conde Boa Vista, 137 — Tel. 3145 Caruaru Rua do Expedicionário, 22 Goiânia Avenida Goiás, 55-B Pôrto Alegre Rua São Pedro, 949

}



No rumo do Progresso

O Brasil moderno move máquinas. Caminhões e trens percorrrem estradas sem parar. Tratores sulcam o campo. Automóveis circulam nas cidades. Navios intensificam viagens e aumentam os cursos. Aviões cruzam no céu a todo instante. É a mostra autêntica do desenvolvimento. Texaco ajuda a impulsionar a Nação no rumo do progresso. Desenvolve técnicas e serviços especializados para a conservação de equipamentos industriais. Sua linha de produtos reúne os melhores óleos e graxas automotivos e industriais, para qualquer tipo de máquina ou veículo. Texaco ajuda a movimentar o Brasil!



TEXACO BRASIL S. A.

Produtos de Petróleo

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Comunicado do Representante Brasileiro junto à Organização de Aviação Civil Internacional informa que, na última reunião daquele Organismo, em que 42 países estiveram representados, dentre os quais o Brasil, técnicos da aviação internacional trabalharam com afinco, no sentido de introduzir modificações importantes no Regulamento Mundial de Tráfego Aéreo e os serviços terrestres que os controlam. Os resultados dos debates versaram em tôrno do aprimoramento da segurança do vôo e do contrôle do tráfego aéreo. O trabalho foi encaminhado ao Conselho da OACI, para fins de aprovação. Diz o comunicado enviado ao Serviço de Relações Públicas do Gabinete do Ministro que, embora o assunto estivesse ligado estritamente ao problema da segurança do vôo, não foram apresentadas, durante o conclave, quaisquer propostas concretas, com vistas à revisão das disposições estabelecidas para prevenir as colisões dos aviões.

EQUIPAMENTO DE RADAR NO AEROPORTO DE BRASÍLIA

O Aeroporto de Brasília já conta com equipamento de radar de contrôle de aproximação, de fabricação inglêsa "Deca", da mesma capacidade do instalado em S. Paulo.

O equipamento é destinado ao contrôle do tráfego, através de aparelhos eletrônicos, conduzindo a aeronave desde os cinqüenta quilômetros, até a cabeceira da pista de pouso, mediante troca de instruções com os pilotos pelo rádio, apontando tôdas as

correções necessárias na direção e altura da aeronave, até a descida.

PARQUE DAS GARÇAS EM CABO FRIO FICARÁ TERMINADO ÉSTE ANO

Com a finalidade de reiniciar as obras finais da Colônia de Férias do Clube de Aeronáutica, no Parque das Garças, em Cabo Frio, aquela agremiação entregou ao Banco do Brasil, em conta vinculada à Cia. Sotur, a cobrança dos atrasados de associados proprietários na Colônia de Férias.

Com os novos recursos financeiros, provenientes de novas vendas no Parque e mais a cobrança dos atrasados, que atingem a cifra de cinco milhões de cruzeiros, os dirigentes do clube esperam entregar completamente concluídas as obras da Colônia de Férias, até o fim do corrente ano.

__0_

SENADOR ENALTECE O CAN

O Senador José Kairala, da representação do Acre, pronunciou aplaudido discurso, na Câmara Alta, sôbre os inestimáveis serviços que o CAN presta ao País, especialmente para as populações mais necessitadas do "hinterland" brasileiro, onde, não raras vêzes, só os seguros aviões C-47, do Correio Aéreo Nacional, chegam, como único meio de comunicação com o mundo civilizado. Disse o representante acreano:

— Se dependesse de mim, senhores senadores, faria erguer, em cada Praça Pública do Brasil, um monumento de bronze à memória do Correio Aéreo Nacional, dêsses bravos que le-

vam o confôrto, a civilização e a solidariedade aos nossos irmãos de todos os rincões da Pátria. E, mais adiante, acrescentou emocionado: Quero dizer aos bravos pilotos do Correio Aéreo Nacional que, no coração de cada acreano, de cada brasileiro, perdido na imensidão da selva, existe um lugar dedicado, especialmente, à memória dêsses bravos". Na parte final de seu discurso, que prendeu a atenção de todo o plenário do Senado, o representante do mais nôvo Estado da Federação fêz veemente apêlo para que a "FAB mantenha viva a chama do CAN pelo bem do Brasil".

MINISTRO INAUGURA NOVA PISTA NO S. DUMONT

Foi inaugurada, no dia 11 de julho, a nova pista do Aeroporto Santos Dumont. A solenidade foi presidida pelo Ministro da Aeronáutica, contando com a presença de altas personalidades civis e militares.

O melhoramento é considerado da mais alta importância e essencial para o desafôgo do tráfego aéreo. O término das obras vem resolver, em caráter definitivo, o problema que se fazia presente, sempre que as autoridades da FAB, por motivos de ordem técnica, eram obrigadas a interditar a pista principal, desviando o tráfego para o Aeroporto Internacional do Galeão, com prejuízos e transtornos para passageiros, tripulantes e emprêsas que exploram a indústria do transporte aéreo. A inauguração da pista auxiliar, assim chamada pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, soluciona, definitivamente, o problema. Doravante, quando, por qualquer razão, as autoridades aeronáuticas tiverem de interditar a pista principal, os aviões passarão a operar na nova pista, e o tráfego aéreo não sofrerá solução de continuidade, ainda com a vantagem de não sobrecarregar o Aeroporto Internacional do Galeão. A nova pista construída em 100 dias dispõe das seguintes

características técnicas: 1 260m de comprimento, 30m de largura, e revestida de concreto asfáltico, com balisamentos diurno e noturno.

Traduzindo-se em números o movimento do Aeroporto Santos Dumont, o segundo mais movimentado do País, temos:

 Aviões saídos
 27 752

 Aviões chegados
 27 252

 Pass. embarcados
 688 219

Pas. desembarcados. 672 737

Carga embarcada ... 12 811 760 kg

Carga desembarcada, 7 900 534

A Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, que projetou a pista auxiliar, dá conta de que brevemente serão iniciados os trabalhos de reparos da pista principal daquele aeródromo, construída há 20 anos. A mesma fonte disse que, dadas as características físicas do aeroporto, não foi possível construir uma

pista que fôsse utilizada simultâneamente com a principal, mas, apesar disso, o esfôrço realizado na execução da pista auxiliar tem como cabimento evitar, de uma vez por tôdas, a paralisação do tráfego aéreo, quando por uma razão técnica fôr interditada a pista principal. Os objetivos foram, portanto, alcançados.

HOSPITAL DO GALEÃO RECEBE DIPLOMA DA APH

A Associação Paulista de Hospitais conferiu diploma de sócio Înstitucional ao Hospital de Aeronáutica do Galeão. O diploma é assinado pelos presidentes e secretário da APH e diz o seguinte: "Reconhecendo os serviços que tem prestado à comunidade na defesa da saúde dos que sofrem, e certo de que sempre manterá seus elevados ideais, no sentido de proporcionar uma assistência hospitalar eficiente a todos os que dêle necessitarem, a Associação Paulista de Hospitais confere o título de sócio Institucional ao Hospital de Aeronáutica do Galeão, com os direitos, benefícios e privilégios constantes de seus estatutos. E como público testemunho, se passa este certificado". a) Dr. Vicente Zione, Presidente, e Dr. Odair Pacheco Pedroso, Secretário-Geral.

NOVA REESTRUTURAÇÃO DA FAB: GT VAI ESTUDAR E PLANEJAR

O titular da pasta da Aeronáutica deu o primeiro passo para a reestrutração do Ministério, ao designar o Grupo de Planejamento que vai estudar e executar as determinações indicadas no Decreto n.º 52 256, de 11 de julho último, que trata da Coordenação do Planejamento Nacional.

O Grupo de Planejamento, presidido pelo Maj Brig Dario Cavalcanti de Azambuja e integrado pelos brigadeiros José Vicente de Faria Lima e Arthur Alvim Câmara e, ainda, pelo coronel-aviador Ney Gomes da Silva, vai dar cumprimento, no



ANESIA PINHEIRO MACHADO Pioneira da nossa aviação civil, a primeira mulher que voou só no Brasil e hoje a decana da aviação feminina mundial, pois é detentora do brevê mais antigo ainda em atividade de vôo, vem de ser mais uma vez distinguida, com a outorga da "MEDALHA DO MÉRITO MILITAR", que teve lugar no dia 25 de agôsto, quando das come-

merações do DIA DO SOLDADO.

A foto ilustra o momento em que recebia essa honrosa condecoração, tendo sido seu padrinho o General Alvaro Alves da Silva Braga, Comandante da Divisão Blindada. Ministério da Aeronáutica, às imposições do art. 3º daquele instituto legal. O Grupo de Trabalho encarregar-se-á de estudar, formular e selecionar os projetos de caráter prioritário, de interêsse da alta administração da Aeronáutica, os quais serão, posteriormente, submetidos ao Presidente da República.

O artigo 3º do Decreto nº... 52 256, de 11 de julho do corrente ano, define como projeto prioritário aquêle que contenha uma unidade específica de medidas, expressa em têrmos de atividades e obras indispensáveis ao cumprimento de finalidades determinadas e cujas fases terão caracterização objetiva, obedecendo a cronogramas rigorosos de execução física e de dispêndios monetários.

"Os membros do Grupo de Planejamento — diz o Ministro da Aeronáutica — trabalharão em regime de tempo integral, desvinculados de quaisquer outras atividades, durante todo o tempo necessário à conclusão de suas tarefas". Por outro lado, o presidente do GT fica autorizado a requisitar os funcionários de que necessitar, para bem cumprir a missão de que foi encarregado.

EVACUAÇÃO AEROMÉDICA: OBRA HUMANITÁRIA DA FAB

-0-

Poucos conhecem o Serviço de Evacuação Aeromédica (EVAM), mas êsse setor do Serviço de Busca e Salvamento da Fôrça Aérea Brasileira é responsável pelos mais relevantes serviços às populações dos mais longínquos lugarejos do extenso Território Brasileiro. Sua característica é a fraternidade humana e sua missão é salvar, sem nada cobrar. Criado em 1959, o EVAM vem-se destacando como um verdadeiro esteio de apoio às populações brasileiras.

Prova dêsse trabalho humanitário e desinteressado é que, só na jurisdição da 5ª Zona Aérea, foram cumpridas 310 missões e transportados 426 pacientes dos mais distantes recantos do sul do País, os quais foram hospitalizados nos centros mais adiantados e que dispõem de maiores recursos.

Os aviões da Evacuação Aeromédica da FAB têm todos os recursos modernos para êsses atendimentos, inclusive material cirúrgico, para casos de emergência. Os 200 mil litros de combustível e as 1300 horas voadas, cobrindo área maior que a França e a Itália, juntas, mostram bem o trabalho desenvolvido pelo EVAM.

FAB VAI TER REGULAMENTO DE TELECOMUNICAÇÕES

.----

A FAB terá seu próprio Regulamento de Telecomunicações. Nesse sentido, o Ministro da Aeronáutica criou um Grupo de Trabalho para, no prazo de sessenta dias, apresentar o esbôço da nova regulamentação a ser aprovada pelo Presidente da República. O mesmo Grupo de Trabalho, que será integrado por elementos do Estado-Maior da Aeronáutica, das Diretorias--Gerais e de outros órgãos que formam a estrutura do Ministério da Aeronáutica, encarregar-'-se-á, além da formulação do anteprojeto de Regulamento Específico dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, a elaboração das Normas Gerais (procedimentos, códigos, abreviaturas, etc.), que devam ser empregadas e seguidas pela aviação brasileira, para posterior aprovação pelo Conselho Nacional de Telecomunicações. O mesmo GT se encarregará, também, de traduzir os atos internacionais de natureza normativa e administrativa sôbre telecomunicações aeronáuticas, que serão submetidos ao Congresso Nacional e ao Presidente da República.

O ato ministerial nasceu da necessidade de a FAB possuir sua própria regulamentação sôbre telecomunicações aeronáuticas e de normas que venham a contribuir para aumentar a segurança da navegação aérea, cuja rêde será usada também pela aviação comercial, em condições uniformes. Por outro lado, o Serviço de Telecomunicações Aeronáuticas é a estrutura básica do Serviço de Proteção ao Vôo, privativo do Ministério da Aeronáutica e que é controlado pela Diretoria de Rotas Aéreas. A portaria do Ministro cita, ainda, a existência de atos internacionais de natureza normativa e administrativa sôbre telecomunicações aeronáuticas seguidas pelo Govêrno brasileiro, de acôrdo com compromissos assumidos.

INAUGURAÇÃO DO AEROMODELÓDROMO

-0-

Foi inaugurado no dia 18 de agôsto, com a presença do Governador do Estado da Guanabara, o aeromodelódromo construído no atêrro da Glória. Contribuíram para a realização do velho sonho dos aeromodelistas cariocas, além do Governador do Estado, o brigadeiro Clovis Travassos, ex-ministro da Aeronáutica. Após a inauguração, cêrca de 100 aeromodelistas promoveram uma demonstação pilotando seus aparelhos num "show" de combate aéreo, acrobacias, vôo com bimotores e biplanos, helicópteros a jato. A atração principal foi o vôo de velocidade e conjunto de 7 aeromodelos de motor a pistão. São duas as pistas que, em futuro próximo, terão iluminação para permitir vôos noturnos, autofalantes e arquibancadas para a assistência.

ESTUDOS SÔBRE TRABALHOS AÉREOS

-0-

Importante estudo sôbre trabalhos aéreos acaba de ser concluído pela Secretaria da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), com sede em Montreal, Canadá. O documento frisa que, nas últimas duas décadas, os trabalhos aéreos foram convertidos numa indústria de âmbito mundial, de considerável magnitude e importância. Com efeito, estudos mostram que o avião tem, atualmente, diversos meios de ser utilizado, e que a sua construção não se destina, apenas, ao transporte de homens e materiais.

Ressaltam, ainda, a sua utilidade na aplicação de produtos químicos e fertilizantes, na agricultura e na lavoura; no deslocamento de instrumentos eletrônicos para pesquisas de minérios e petróleo; no lançamento d'água para debelar incêndios em bosques; e finalmente o uso de helicóptero para içamento de pessoas, nos naufrágios, nos grandes incêndios e em casos de isolamento, por fatôres vários.

NOVA MALA POSTAL PARA CORRESPONDÊNCIA

-0-

O Diretor-Geral do Pessoal da Aeronáutica inaugurou, a 9 de agôsto, em cerimônia realizada no Serviço Geral do Expediente e Arquivo da Aeronáutica, um nôvo tipo de mala postal, para o transporte de correspondência do Ministério. Aviões do Correio Aéreo Nacional farão o transporte para as unidades do interior, bem como o da correspondência destinada aos adidos aeronáuticos brasileiros junto as nossas representações diplomáticas nos países para os quais o CAN mantém linhas regulares. As destinadas às zonas aéreas serão levadas semanalmente e as do Gabinete do Ministro, em Brasilia, diàriamente.

As novas malas postais, em número de 300 e que têm a sigla SGEAAer CAN, são revestidas de couro e proporcionam maior segurança para a correspondência.

INSTRUÇÕES SÔBRE PADRONIZAÇÃO DA CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO

--0-

O DIRETOR-GERAL DE AE-RONAUTICA CIVIL, considerando os têrmos do Aviso Ministerial n.º 53, de 26 de julho de 1963, e, assim, os da Portaria DAC n.º 23, de 21 de janeiro de 1963, resolve confirmar a designação da seguinte Comissão para atualizar as Instruções sôbre padronização da contabilidade das Emprêsas de Transporte aéreo. aprovadas pela Portaria

Ministerial n.º 398, de 14 de novembro de 1951:

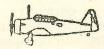
- Dr. JOSÉ CHRYSANTHO SEABRA FAGUNDES (Presidente)
- Maj Int Aer JOÃO OLI-VIERE FILHO
- Economista ANTONIO QUINTINO PATRÍCIO
- Economista WILLIAM ZE-RAICK
- Economista HADIA NA-DER
- Sr. EÇA MANOEL DE OLIVEIRA (Panair)
- ALCEU PERTILE (Sadia)
 Sr. JOÃO LORENS (Varig)
- Sr. BUGARIN MALOPER (Vasp)
- —JOSÉ CONCEIÇÃO KHAU-ER, da Assessoria de Assuntos Econômicos da DAC

Dita Comissão está autorizada, julgando conveniente, a contratar serviços de organizações especializadas.

As despesas ajustadas serão atendidas pelo Ministro da Aeronáutica.

A Comissão orientar-se-á para consecução de trabalho objetivo e capaz de permitir, com facilidade, as avaliações que se fazem necessárias ao acompanhamento da situação econômico-financeira das emprêsas.

É admitido o prazo de noventa (90) dias para a realização da tarefa.



INAUGURAÇÃO DA LINHA PARAGUAI-BRASIL

O Sr. Henrique Mengels Nardi, gerente-geral das Linhas Aéreas Paraguaias, informou ter obtido das autoridades do Ministério da Aeronáutica tôdas as facilidades para a inauguração de uma linha aérea ligando Assunção à Guanabara. Foram convidadas várias autoridades e jornalistas, paraguaios e brasileiros, para participar dêsse vôo inaugural (a 16 de agôsto), como parte dos festejos comemorativos da posse do presidente Stroessner, marcada para o dia 15 do mesmo mês.

PISTA DO GALEÃO

Já foram iniciados os trabalhos de conclusão dos últimos 1 100 metros da pista de táxi do Aeroporto Internacional do Galeão. Trata-se de uma obra de importância, pelo muito que representa na economia de tempo e combustível das aeronaves que se dirigem à cabeceira da pista 14, para decolagem. Em virtude das condições do terreno, com três pedreiras, de penoso e demorado serviço de remoção e uma lagoa com fundo de lôdo, que deverá ser removido, o aterro de todo o prolongamento do táxi, que fica ao longo dessa acidentada área, demandará certo tempo, não podendo ser dada previsão, em conseqüência, à conclusão dos trabalhos.

FAB COLABORA NA CAMPANHA DE ALFABETIZAÇÃO

-0-

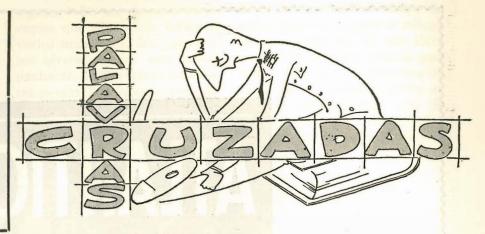
É de inestimável valor a colaboração da FAB a todos os setores da vida do País. Não só os órgãos da administração pública federal, mas também os das áreas dos governos estaduais e municipais têm na Aeronáutica uma colaboradora para tôdas as horas. O mesmo acontece com as entidades particulares. Daí afirmar-se que, das Fôrças Armadas, a FAB é a que mais serviços presta ao País e aos brasileiros de todos os quadrantes.

Ainda agora, temos a FAB empenhada numa operação de grande alcance social. Trata-se de transportar mais de três toneladas de cadernos e livros para a Paraíba. Esse material escolar vai ser distribuído entre as crianças pobres daquele Estado. Serão transportadas 17 500 cartilhas e 17 500 cadernos que serão utilizados na alfabetização das crianças pobres, em idade escolar.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 9

Horizontais: Aca; Apor; Marola; Matutar; No; Ira; Maquis; Itu; Amua; Reitor; Ai; Ar; Ui; Platinar; Ou; Taca; Nevo; Anha; Ere; Jara; Arrancar; Rei; Pau; Oasis.

Verticais: Aporismo; Colar; Ararama; Aru; Manque; Atou; Ami; Atril; Iatrica; Urua; Iata; Apue; Iriar; Atorar; Nanja; Onda; Ver; Harpia; Eneo; Ra; Cia; As.



PROBLEMA N.º 10

HORIZONTAIS

- 1 Delicadeza
- 10 Entrelinha tipográfica
- 11 Índigo
- 12 (Interj.) (Bras.) Ora!
- 13 Quadris
- 14 Tristeza
- 15 Em a
- 16 Pedaço de febra de bacalhau
- 17 Estado elástico de cada tecido orgânico
- 18 Antiga moeda de cobre, romana
- 19 (Anat.) Glândula situada na parte inferior do pescoço
- 20 Feminino de êste
- 21 (Bras.) (gir.) Fita
- 22 (Anat.) A maior das três divisões do
- 23 Curvatura

- 24 Supor
- 25 Armadilha para apanhar pássaros
- 26 Símbolo químico da prata
- 27 Artigo (pl)
- 28 Lenda escandinava
- 29 Unidade das medidas agrárias
- 30 Lâmina metálica para impulsionar
- 31 Cólera (pl)
- 32 Desterrado
- 33 Apaí

VERTICAIS

- 1 (Bras.) (gir.) Furta
- 2 Mamífero sul-americano
- 3 Camareira
- 4 Ama de leite
- 5 Aventura
- 6 Incaico
- 7 Buraco na meia
- 8 (ant.) O mais
- 9 Confissão pública
- 13 Suco vegetal concreto
- 14 Catedral
- 16 Este objeto
- 17 (poét.) Púrpura
- 18 (p. usado) Agarrar
- 19 (Bras.) Taioba
- 20 Pronome pessoal fem. (pl)
- 21 (gír.) Cara
- 22 Duração ordinária da vida
- 23 Duração da ceifa
- 25 Plévia
- 26 Navegar
- 28 Círculo de 12 raios, com esmalte de ouro, nos brasões
- 29 Unidade das medidas agrárias
- 30 Mulo
- 31 Vogar

> Dicionário adotado: Pequeno Dicionário da Língua Portuguêsa — H. Lima e Gustavo Barroso — 1957 — 9.ª Edição.



COMPANHIA ATLANTIC DE PETRÓLEO

MATRIZ: Av. Nilo Peçanha, 155 9.° andar - Rio Edificio - NILOMEX



FILIAIS: FORTALEZA, RECIFE, RIO, S. PAULO e CURITIBA

CURIOSIDADES

Os modernos jatos comerciais levam uma vida bastante "agitada". Segundo dados fornecidos pela IATA, o trabalho diário das 273 aeronaves que integram a frota, em todo o mundo, totaliza 2 662 horas, durante as quais percorrem.... 1 900 000 quilômetros, com a

média de 1952 pousos e decolagens. • De acôrdo com observações que vêm sendo feitas há vários anos, 48% dos passageiros aéreos viajam sem acompanhante, 29% viajam com outra pessoa, 10% viajam em grupo de três e uns 8% com quatro ou mais companheiros. • Os jatos atuais voam tão depressa que nêles se pode atravessar a Holanda em menos tempo do que o necessário para a leitura de duas páginas de um livro comum. • A IATA calcula que, com o custo do equipamento de radar de um moderno avião, se poderia adquirir uma casa de campo, com quatro dormitórios, e ainda um carro Rolls Royce.



Não há razão para isto!

Pontualidade é lema na Sadia. Não vemos motivo para atrasos... adiamentos... cancelamentos... Em aviação, até os "imprevistos" precisam ser previstos. Prova de que estamos certos é a crescente procura por nossos serviços. E é em retribuição a essa preferência que aumentamos a frequência de nossos vôos — agora, diários — e inauguramos uma loja de passagens no centro. Novas facilidades para V. voar pela Sadia. Quando teremos o prazer de sua visita?

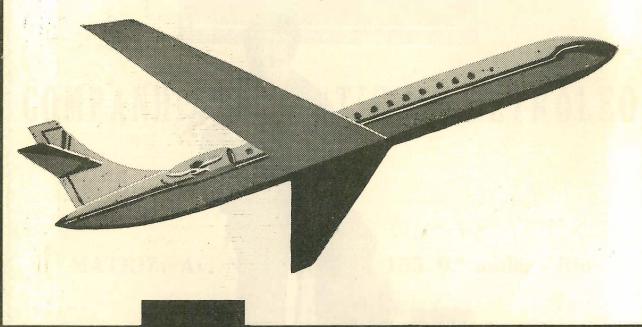
NOVA LOJA DE PASSAGENS

R. Basílio da Gama, 52 (trav. da Praça da República) Tels. 35-6444 e 37-3301



Azaso 7:009

CRUZEIRO A JATO





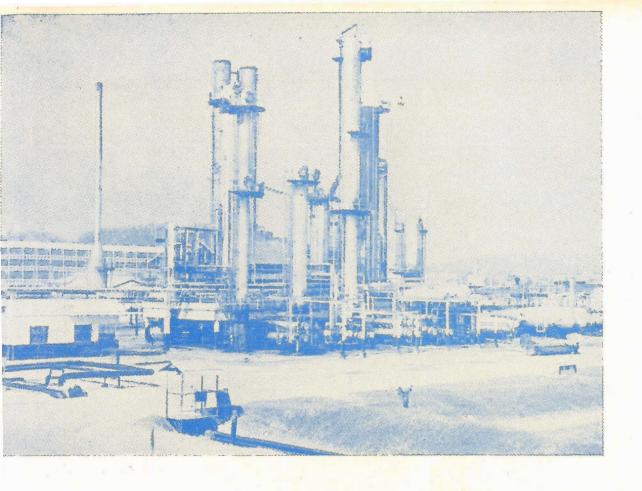
O novo jato Caravelle 6-R da Cruzeiro representa o mais moderno bi-reator do mundo.

Na sua próxima viagem experimente o prazer, o confôrto e a velocidade silenciosa do novo Caravelle.

SERVIÇOS AÉREOS

CRUZEIRO DO SUL

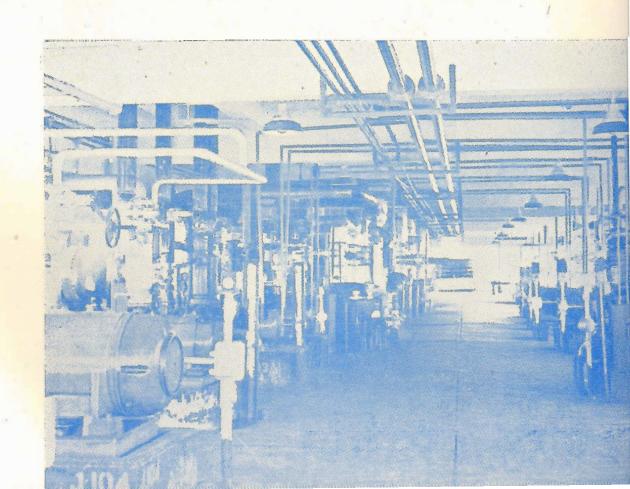
na era do jato sempre uma bôa viagem!



DOIS ASPECTOS

DA

REFINARIA DE PETRÓLEOS DE MANGUINHOS





VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TÊRMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PAS-SAGEIRO. POR ÊSTE PRISMA, O PONTO BÁSICO É: VIAJAR BEM, DE E PARA TODO O BRASIL. PEGAR UM AVIÃO; CERCAR SEU NOME COM LETRAS OU NÚMEROS, E OFERECÊ-LO APENAS AL-GUMAS VÊZES POR SEMÂNA, PARA APENAS ALGUNS LUGARES, NÃO RESOLVE ESSA QUESTÃO.

O VISCOUNT RESOLVE. ÊLE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS MADO A CONFIAR E QUE VOCE PREFERE NO MUNDO INTEIRO). TÉM O SERVIÇO DETÊM O PIONEIRISMO DA ERA DO



O BRASIL COMO NENHUM OUTRO OS NOVOS VISCOUNT DA VASP CHA-MESMOS EM QUE VOCÊ ESTÁ ACOSTU-(HÁ MAIS DE 400 VISCOUNT VOANDO DE LUXO VASP. E SUAS TRIPULAÇÕES JATO COMERCIAL NO NOSSO PAÍS.

VIAJE BEM ... (VIAJE VISCOUNT) VIAJE



A MAIOR FROTA A TURBOÉLICE DA AMÉRI-CA LATINA... SERVINDO VOCE NO BRASILI