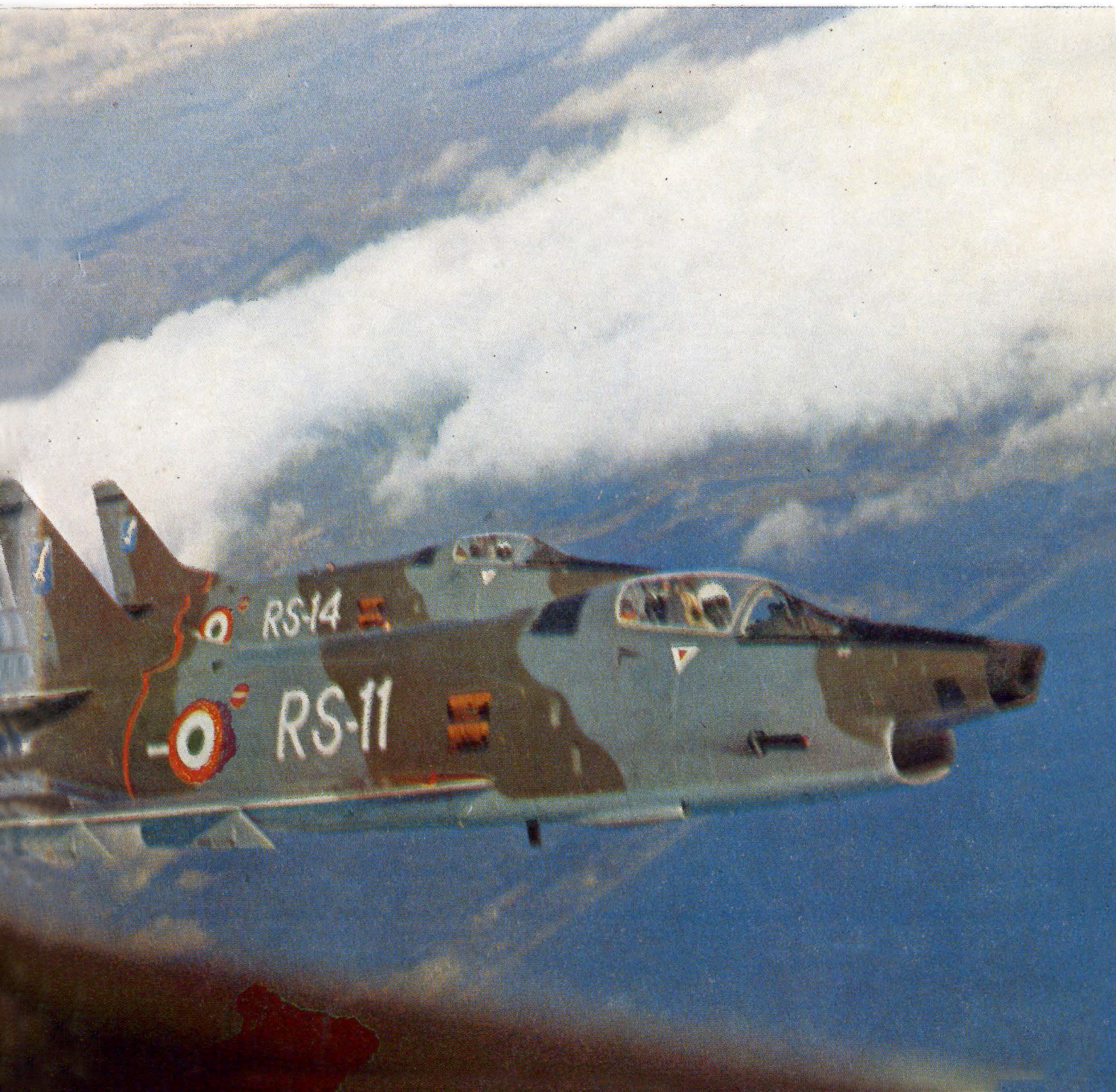


REVISTA
AERONÁUTICA



JULHO - AGOSTO - 1972



REVISTA AERONÁUTICA

JULHO-AGOSTO — 1972
ANO 15 — N.º 75

Diretor

Major-Brigadeiro R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Secretário

Ten Cel Av R/R Ildefonso Patrício de Almeida

Publicidade

Brigadeiro R/R Manoel B. Neves Filho

Arte

Joaquim Dias Corrêa

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO CLUBE DE AERONÁUTICA

ASSINATURA ANUAL: Cr\$ 18,00

NÚMERO AVULSO: Cr\$ 3,00

Redação e Administração:

Praça Marechal Âncora, 15
Tel.: 221-4884 - Rio de Janeiro - GB Brasil

SUMÁRIO

	Págs.
Mais um benefício aos sócios do Clube de Aeronáutica — A Direção	1
O 50.º aniversário da 1.ª travessia aérea do Atlântico Sul — Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley	2
As armas aéreas na contra-insurgência — Cel Av Lauro Ney Menezes	10
Missão de Misericórdia — Ten Cel Med Dr. He lio Duarte Feliciano	17
Eduardo Gomes atual — Ten Cel Av RR Aloisio da Cunha Nóbrega	22
Homenagem aos heróis do Forte de Capacabana	24
20.º Aniversário da Força Aérea Portuguesa — Reportagem	25
Dia do Exército da Venezuela — Reportagem	29
26.º Aniversário do Clube de Aeronáutica — Reportagem	32
Convênio com a Santa Casa de Misericórdia — Noticiário	37
Nova AIP entra em vigor	39
Benedito, o Passarinho filosófico — Asp Av Alcione Heliodoro Vianna	40
Notícias da Aeronáutica	42
53.º Aniversário da Academia da Força Aérea — Reportagem	54
Aviação Comercial — Noticiário	57
Notícias Internacionais	61

Impressa na GRÁFICA MILONE LTDA.
Rua Prefeito Olímpio de Melo, 897-A
Tel.: 234-0344

MAIS UM BENEFÍCIO AOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA

O Convênio firmado no dia 17 de agosto entre o Clube de Aeronáutica e a Santa Casa de Misericórdia, para prestação de serviços funerários, representa, sem dúvida, um grande benefício aos associados da nossa entidade de classe. Por enquanto, é oportuno esclarecer, somente os sócios do Departamento Beneficente do Clube, residentes no Rio de Janeiro, têm direito aos serviços fúnebres prestados pela Santa Casa. O benefício será extensivo aos dependentes, desde que os mesmos se inscrevam como sócios do referido Departamento. Por outro lado, prosseguem os estudos no sentido de que outros convênios com a mesma finalidade sejam firmados nas principais cidades do País, tendo em vista atender ao maior número possível de beneficiários.

Não há, pois, como deixar de reconhecer que a atual administração do Clube de Aeronáutica tem sido fecunda na sua tarefa de proporcionar maior conforto e recompensas ao quadro social, hajam vista, por exemplo, a construção da nova sede em ritmo irreversível, a ampliação do Hotel de Trânsito, a melhoria dos serviços de bar e restaurante, a restauração dos salões de festa e agora o Convênio com a Santa Casa. Desta vez, aliás, a ação da Diretoria voltou-se para um problema que realmente aguardava solução imediata. Hoje em dia, a morte, além da tristeza, acarreta despesas bem altas para as quais nem sempre os familiares se acham devidamente prevenidos. Os militares, então, como é sabido, mesmo aqueles que já atingiram os últimos degraus da carreira, recebem modestos vencimentos, de tal sorte que a poupança se torna praticamente impossível, diante do aumento contínuo do custo de vida. Se já estão na reserva e não tiveram a oportunidade de obter um emprego, a situação ainda é muito mais aflitiva. Diante, pois, de uma realidade que não pode ser menosprezada, agiu muito bem o nosso Clube, firmando o Convênio com a Santa Casa de Misericórdia, que assegura um sepultamento condigno aos associados do Departamento Beneficente. No presente número, publicamos noutro local noticiário mais específico a respeito do assunto, para orientação dos interessados. O Clube de Aeronáutica, norteador pelos nobres propósitos de Estima e Solidariedade, acaba, assim, de dar mais uma prova do seu constante empenho no caminho de proporcionar facilidades e benefícios para o quadro social.

NOSSA CAPA

Apresentamos o FIAT G-01-Y, avião de caça táctico e reconhecimento, fabricado pela AERITALIA. Possui 2 canhões DEFA 30 mm e 3 pontos duros sobre as asas. Transporta, externamente, 4000 libras de armamento e dois mísseis Ar-Ar, estando capacitado para a realização de quaisquer missões das operações aerotáticas, utilizando infra-estrutura bastante leve.

O 50º ANIVERSÁRIO DA PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

(Conferência realizada no dia 3 de julho de 1972, no "Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto", do Liceu Literário Português, pelo Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère - Wanderley)

A maioria dos Brasileiros de hoje, principalmente os mais jovens, não conhece, suficientemente, o feito extraordinário dos aviadores portugueses que, em 1922, realizaram a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Cabe-me o privilégio de hoje relembrar, a convite do "Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto", aquele vôo pioneiro das asas portuguesas, por ares nunca dantes navegados.

Os aviadores portugueses que realizaram a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul foram o Comandante Arthur Sacadura Freire Cabral (1881-1924) que era o piloto do avião e o Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho (1869-1959) que era o navegador; ambos eram oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa; ficaram com os nomes gravados na História pela forma abreviada de Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

O vôo por eles realizado destaca-se como feito heróico, como

realização científica e como gesto de amizade entre portugueses e brasileiros, por ocasião das comemorações do centenário da Independência do Brasil.

Como feito heróico, ele se alinha entre os vôos mais audaciosos da época dos "reides aéreos", em que aviadores de muitos países tentavam realizar vôos sobre rotas aéreas ainda não desbravadas, atravessando oceanos, desertos e cordilheiras, vencendo etapas cada vez mais longas, estabelecendo a ligação aérea entre cidades as mais distantes.

A primeira ligação aérea entre Portugal e o Brasil, realizada em 1922 por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, revelava-se particularmente difícil pelas distâncias a vencer nas várias etapas previstas, quase no limite do raio de ação do hidroavião utilizado, pelas decolagens e amerrissagens que teriam que ser realizadas em águas bravias do Oceano Atlântico, em alguns casos em áreas pouco abrigadas, onde as vagas submetiam o aparelho a cho-

ques violentos e, principalmente, pelas dificuldades em determinar, com a precisão necessária, a posição do hidroavião, durante a navegação aérea sobre as extensões oceânicas.

Os hidroaviões da época, além de serem frágeis, não proporcionavam nenhum conforto aos tripulantes que, em naceles abertas ao vento, ficavam sujeitos ao frio e à chuva; o navegador, nessas condições, tinha dificuldade em manipular os mapas e tabelas, em traçar as rotas e até em escrever no papel os seus cálculos matemáticos.

Justamente em razão das dificuldades vencidas pelo experimentado navegador Gago Coutinho, na Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, é que o vôo dos bravos portugueses ficou consagrado, na história da navegação aérea, como uma realização científica do mais alto valor; ficou provado que, de bordo de um avião, era possível determinar, com precisão, a posição do aparelho ao longo de uma rota aérea, utilizando



Sacadura Cabral e Gago Coutinho

os métodos de navegação astronômica já usados na navegação marítima.

O Almirante Gago Coutinho era um geógrafo de larga experiência, familiarizado com todos os métodos e cálculos utilizados em geodésia, para a determinação de coordenadas de pontos da superfície terrestre e com os cálculos de navegação feitos a bordo dos navios, para determinar o "ponto", isto é, a posição do navio por meio da leitura do ângulo de elevação do sol e das estrelas.

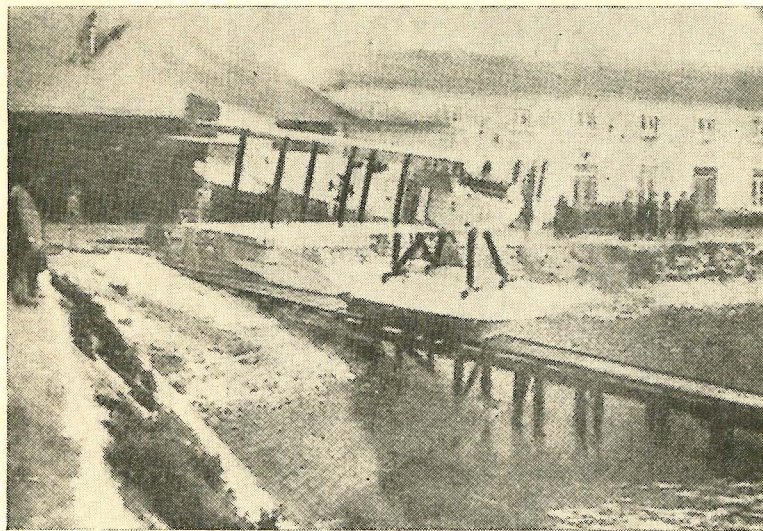
O grande mérito científico de Gago Coutinho foi inventar uma adaptação no sextante usado na navegação marítima, para a leitura da altura dos as-

tros, de modo que o instrumento pudesse ser utilizado a bordo dos aviões; esse dispositivo especial, que recebeu o nome do seu inventor, consiste num nível de bolha de ar que permite, por um jogo apropriado de espelhos, a criação de um horizonte artificial, referência necessária para o início da contagem do ângulo de elevação dos astros.

Gago Coutinho foi o primeiro navegador aéreo a utilizar o sextante, assim adaptado, nas travessias transoceânicas. Sem esse recurso, que garantia uma navegação aérea precisa, Sacadura Cabral e Gago Coutinho não poderiam ter realizado, naquela época, a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Isto porque a etapa crítica do "reide aéreo" importava num vôo que, saindo da ilha principal do arquipélago de Cabo Verde, demandava, no meio da vastidão oceânica, os pequenos Penedos de São Pedro e São Paulo, diminutas rochas que afloram na superfície oceânica, onde os aguardava o navio de apoio "República" que a Marinha Portuguesa tinha enviado, com a gasolina necessária, para o reabastecimento e o prosseguimento da travessia aérea, e com os mecânicos e peças sobressalentes.

O raio de ação do hidroavião "Lusitânia", utilizado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, era apenas suficiente para



Lisboa — Manhã de 30 de março de 1922 — Os primeiros passos para a Grande Aventura

realizar a etapa Cabo Verde—Penedos S. Pedro e S. Paulo; se houvesse ventos de frente desfavoráveis, ou se, por falta de uma navegação aérea precisa, o hidroavião passasse longe dos Penedos, estes não seriam avistados e o “reide aéreo” fracassaria; como não havia aparelho de rádio a bordo do hidroavião, os aviadores portugueses não podiam comunicar-se com o navio “República” ou com outros navios, nem durante o voo, nem após a amerrissagem.

As circunstâncias acima relatadas caracterizam os aspectos, ao mesmo tempo heróicos e científicos da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul realizada pelos aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, no ano em que o Brasil comemorou o centenário da sua Independência.

Os brasileiros de hoje, ao comemorarem a façanha de Sacadura Cabral e Gago Coutinho,

devem render homenagem aos dois bravos aviadores portugueses que se achavam na dianteira da técnica aeronáutica da sua época.

Sacadura Cabral foi um dos iniciadores da aeronáutica militar portuguesa; em 1915, durante a I Guerra Mundial, quando pela primeira vez o Governo Português convocou voluntários para serem treinados como aviadores militares, Sacadura Cabral foi um dos sete oficiais que se apresentaram; foi enviado para a escola francesa de Chartres, onde, a 16 de janeiro de 1916, realizou o seu primeiro voo “solo” e onde, depois de 30 horas de instrução de voo, foi diplomado piloto-aviador militar, tendo recebido a menção de “très bon pilote”; ainda na França, Sacadura Cabral especializou-se em hidroaviões, na escola de aviação marítima de Saint Raphael; regressou a Portugal em agosto de 1916 e, nesse mesmo ano, foi instrutor de

voo no primeiro Curso de Pilotagem organizado na Escola Militar de Aeronáutica, em Vila Nova da Rainha, em Lisboa.

Quando, em 1918, foi organizada a Aviação Marítima Portuguesa, Sacadura Cabral foi nomeado diretor dos Serviços de Aeronáutica Naval e, posteriormente, Comandante da Esquadilha Aérea da Base Naval de Lisboa.

Em 1919, depois da travessia aérea do Atlântico Norte, realizada por aviadores norte-americanos, Sacadura Cabral começou a cogitar da travessia aérea do Atlântico Sul; conforme ele declarou, numa conferência realizada após a sua triunfal viagem ao Brasil, devia existir um maior e mais íntimo estreitamento de relações entre Portugal e Brasil; esse seu ponto de vista “levou-o a conceber a idéia de, por um rasgo de aviação, levar ao Brasil a alma de Portugal, estreitando assim a amizade que devia ligar as duas Pátrias filhas de uma mesma Raça”.

Como homem de ação que era, Sacadura Cabral passou logo das idéias aos fatos e, em 25 de maio de 1919, apresentou o seguinte requerimento ao Ministro da Marinha:

“Exmo. Sr. Ministro da Marinha

A Aviação está mundialmente interessando os vários governos, porque todos eles reconhecem os grandes serviços que tem prestado e prevêem o grande desenvolvimento que este meio de locomoção está destinado a ter, tanto militar como comercial”.

“É pois com estes dois fins — fazer progredir a aviação mi-

litar e estimular a aviação civil — que os governos estão mundialmente encorajando os construtores e organizando “reides” que, permitindo tirar ensinamentos de que resultam progressos para a Aviação, têm ainda como resultado interessar fortemente os súditos dos países que os realizam, desiderato importante a realizar, porque serão eles que irão constituir as companhias comerciais, as futuras casas construtoras, etc...”

.....

“Do outro lado do Atlântico existe o Brasil, onde a colônia portuguesa constitui uma grande população próspera, com cujo patriotismo podemos contar”.

.....

“A realização da travessia aérea Lisboa—Rio de Janeiro, por portugueses, seria um acontecimento de resultados fecundos, porque poderia ser o início da navegação aérea comercial entre os dois países, a qual traria um maior estreitamento de relações que por todos os meios nos convém provocar”.

.....

“Como oficial-aviador a quem os progressos da Aviação e do país muito interessam, venho rogar a V. Exa. me conceda autorização para tentar realizar esta travessia e solicitar se digne obter me seja fornecido o auxílio necessário para esse fim.

Arthur de Sacadura Cabral
Cap-Ten-Aviador”

O requerimento de Sacadura Cabral foi deferido pelo Conselho de Ministros e, menos de um mês depois, em 3 de junho

de 1919, o Diário do Governo publicava o seguinte Decreto:

“Sendo da maior conveniência promover o estreitamento de relações entre Portugal e o Brasil, chamar a atenção dos dois países para as vantagens em estabelecer a ligação aérea entre eles, mostrando-lhes a possibilidade de a realizar e, conjuntamente, estimular o estabelecimento da aviação comercial portuguesa, em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1º — É estabelecido um prêmio de 20 contos que será conferido ao primeiro aviador militar, português ou brasileiro, que efetuar a travessia entre Lisboa e Rio de Janeiro em 168 horas.

Art. 2º — É autorizado o Ministério da Marinha a extrair da verba de 1.800 contos mencionada no Decreto nº 5.300, de 20 de março de 1918, até a quantia de 200 contos para auxiliar a tentativa da travessia aérea entre Lisboa e Rio de Janeiro.

Art. 3º — O Ministro da Marinha nomeará um oficial-aviador encarregado de organizar esta tentativa de travessia aérea e à sua disposição porá o Conselho Administrativo dos Serviços da Aeronáutica os fundos precisos, dentro da verba autorizada, para aquisição do material e mais despesas necessárias.

Art. 4º — Fica revogada a legislação em contrário”.

Estava assim vencida, por ação direta de Sacadura Cabral, uma das etapas mais difíceis da empresa que consistia em interessar o Governo Português no

empreendimento e conseguir o respectivo apoio oficial e financeiro.

Sacadura Cabral foi designado para dirigir os estudos e as providências relacionadas com a realização da travessia aérea entre Portugal e o Brasil.

Ainda em 1919, Sacadura Cabral enviou ao Conselho Técnico da Direção dos Serviços da Aviação Naval um relatório contendo os seus estudos sobre as características dos hidroaviões, sobre as dificuldades técnicas da realização do voo e sobre as várias alternativas possíveis.

As primeiras cartas circulares enviadas por Sacadura Cabral às fábricas de hidroaviões existentes na Europa e na América datam de 15 de junho de 1919.

Sacadura Cabral foi um oficial que sempre revelou, ao longo da sua carreira, grandes dotes de inteligência, tenacidade, serenidade e senso de responsabilidade; como aviador, era um oficial de grande valor, profundo conhecedor dos assuntos da sua profissão.

Como vimos, Sacadura Cabral foi o idealizador da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul; antes de conseguir realizá-la, durante três anos lutou pela concretização da sua idéia, estudou todos os aspetos técnicos envolvidos, representou o governo português por ocasião da aquisição dos hidroaviões necessários, experimentou-os e neles introduziu modificações; durante esse período, sempre manteve ligação, por meio de cartas, com o seu velho amigo o “ex-chefe” Gago Coutinho, incentivando-o a aperfeiçoar o sextante para adaptá-lo à navegação aérea.

Sacadura Cabral foi a alma, o espírito forte e o técnico experimentado que impulsionou e realizou o sonho da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. O próprio Gago Coutinho sempre reconheceu isso e declarou-o, repetidamente, em entrevista aos jornais, inclusive em 1925, quando ele declarou a um jornalista no Rio de Janeiro o seguinte:

"Nas viagens aéreas que fizemos juntos e nomeadamente na etapa mais sensacional do voo, que foi a travessia de mais de 900 milhas entre o céu e a água, que vão de Cabo Verde ao pequeno Penedo de São Pedro, era pois só eu quem ia dirigindo a navegação, observando o vento e o Sol e modificando o rumo da bússula. Mas Sacadura Cabral conhecia perfeitamente o que estava fazendo".

"Não! Não me cansarei de o repetir!" continuava Gago Coutinho: "O criador das viagens aéreas portuguesas de alto mar ia ali, refletidamente, conhecendo qual era o poder dos nossos instrumentos de navegação e reconhecendo que os riscos daquela viagem eram só os usuais da aviação: imperfeição de motores e aviões e sorte de encontrarmos bom ou mau tempo. Ele conhecia perfeitamente os recursos da navegação astronômica, que se ia fazendo, e, ao olhar para o Sol ou para o mar, ele estava seguro que era impossível perdermo-nos naquele deserto de água do Atlântico — como nos não tínhamos perdido nos sertões de África — porque tanto no Sol como no mar estava escrito qual o ponto daquele horizonte sem referências a que nos ficava o Penedo de São Pedro — já terra do Brasil — com sinais infalíveis que ele, Sacadura Cabral, sabia como se

liam, tão bem ou melhor do que eu".

"Sacadura Cabral não era só um "chauffeur" de aviões, era um navegador também. Se outros aviadores antes dele, se não tinham lançado em viagens aéreas de mar largo, sem navios a balizar-lhe o caminho, isso foi exatamente porque não tinham base para avaliar como ele, Sacadura, os recursos práticos da navegação geométrica, ciência que Sacadura Cabral praticara durante largos anos, tanto no mar como no mato, nas nossas viagens geográficas".

Em outra ocasião Gago Coutinho escreveu:

"Não esqueçam que eu e Sacadura éramos geógrafos. Estávamos habituados a tratar com os astros e a ter uma vida arriscada. Aquilo que fizemos não foi mais do que a continuação da nossa vida de geógrafos".

("Sacadura Cabral — o homem e o aviador" — Coronel Pinheiro Correia — 1966 — páginas 44 a 46).

Sacadura Cabral foi, também, um batalhador pela aproximação luso-brasileira; para os ilustres sócios do Liceu Literário Português, julgo interessante transcrever trechos da seguinte carta de Sacadura Cabral, dirigida ao Deputado Português Augusto de Castro e escrita em 19 de novembro de 1922, pouco depois da realização do reide ao Brasil:

"Como todos sabem, sou partidário acérrimo de uma aproximação, o mais íntima e completa possível, entre Portugal e o Brasil, não só porque compreendo que com ela ambos os

países muito terão a lucrar, mas sobretudo porque sinto que o Brasil é a única nação com a qual poderemos manter uma aliança leal, sincera e desinteressada, pela razão simples de que o brasileiro e o português pensam, falam e sentem da mesma forma".

"É obrigação de todos nós concorrer, na medida de nossas forças, para estreitar os laços de amizade entre as duas nações irmãs, e nessa ordem de idéias permito-me solicitar de V. o obséquio da chamar a atenção do Governo e dos nossos literatos para o seguinte fato: a língua que se fala e escreve em Portugal tende a diferenciar-se da que se fala e escreve no Brasil e se continuarmos fazendo reformas ortográficas, sem prévio acordo com o Brasil, arriscamo-nos a que, dentro de algumas dezenas de anos, as duas línguas sejam completamente diferentes".

"Não se poderá aproveitar a próxima visita do grande escritor Coelho Netto para se tratar do assunto? Não seria possível obter do Governo Brasileiro que nomeasse alguns homens de letras para se entenderem com os nossos cientistas, a fim de se conseguir que a língua que se fala e escreve em Portugal e no Brasil fosse... exatamente a mesma?"

("Sacadura Cabral — O homem e o aviador" — Coronel Pinheiro Correia — 1966 — página 111).

Em 1920, Sacadura Cabral trouxe em voo para Portugal um hidroavião bimotor Fairey 3, adquirido na Inglaterra; esse voo, que cobriu uma distância de 1892 quilômetros, foi reali-

zado com escalas em Brest e Ferrol.

Em 1921, Sacadura Cabral e Gago Coutinho realizaram, num hidroavião bimotor Fairey 3, um vôo direto de Portugal à Ilha da Madeira, numa distância de 982 quilômetros e com uma duração de 7 horas e 40 minutos sobre o oceano; esse vôo teve como finalidade ensaiar o sextante adaptado por Gago Coutinho e por a prova os seus métodos de navegação aérea sobre o mar.

Finalmente, em 1922, o Governo Português, querendo dar maior realce à sua participação nas comemorações do Centenário da Independência do Brasil, resolve realizar o "reide aéreo" ligando as duas pátrias.

Os dois oficiais escolhidos para a empresa, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, possuíam grande experiência aeronáutica, largamente comprovada; esses dois oficiais já se conheciam há quinze anos, desde 1907, quando tinham estado juntos em trabalhos geodésicos de demarcação de fronteiras em Moçambique, na África.

O hidroavião escolhido para o "reide aéreo" foi um Fairey F-3 "Transoceânico", monomotor de construção inglesa, equipado com um motor Rolls Royce de 350 C.V.; o hidroavião foi batizado com o nome de "Lusitânia".

Foi no dia 30 de março de 1922 que foi realizada a primeira etapa do vôo; partindo do Centro de Aviação Marítima de Bom Sucesso, em Lisboa, o hidroavião voou 1300 quilômetros e chegou a Las Palmas no arquipélago das Canárias; no dia 2 de abril, o "Lusitânia" decolou mas, em vista do mau tempo, regressou para a baía

de Gando, no mesmo arquipélago das Canárias; a 4 de abril foi realizada uma etapa entre a baía de Gando e a ilha de São Vicente, no arquipélago de Cabo Verde; seguiram-se vários dias de tempestade e somente a 17 de abril o hidroavião, numa pequena etapa, alcança a cidade de Porto Praia, na ilha de São Tiago, ainda nas ilhas Cabo Verde.

O dia seguinte, 18 de abril, foi o dia mais dramático, com uma travessia aérea entre terras da África e do Brasil; tratava-se da maior etapa a ser vencida: 1700 quilômetros sobre o oceano, num longo vôo de quase 12 horas, o que importava em fazer uma decolagem com plena carga e navegar com o máximo de exatidão para poder encontrar, na vastidão oceânica, os pequenos Penedos S. Pedro e S. Paulo, onde os esperava o navio de apoio, o "República".

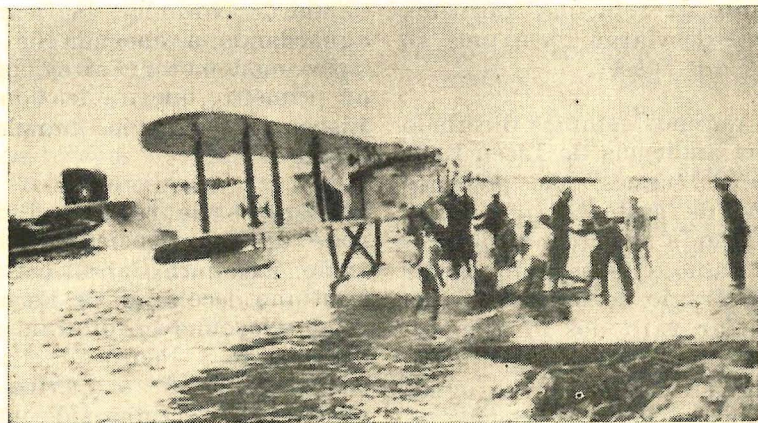
A maneira precisa como foi realizada esse etapa consagrou,

nos meios aeronáuticos, e cobriu de glória Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

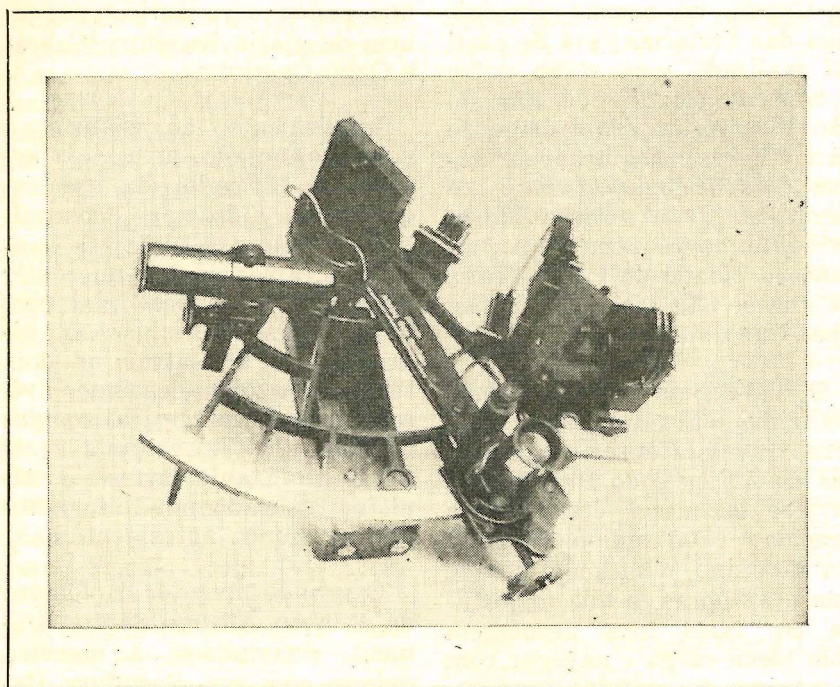
Infelizmente, ao realizar o pouso no oceano, uma vaga arranca o flutuador da asa esquerda; o hidroavião, desequilibrado, piona e começa a naufragar rapidamente; o escalor do navio "República" mal teve tempo de se aproximar do hidroavião e de salvar os dois tripulantes que, desolados, viram desaparecer para sempre o magnífico "Lusitânia", no qual, com tanta maestria, tinham realizado um feito aeronáutico nunca antes tentado.

O grande inventor e pioneiro da aviação Alberto Santos Dumont, referindo-se à maneira exímia com que Sacadura Cabral e Gago Coutinho tinham realizado o reide até os Penedos S. Pedro e S. Paulo, disse:

"O reide de Coutinho e Cabral foi matematicamente realizado. A empresa nada teve de comum com as tentativas que



17 de junho de 1922. Chegada do hidroavião "Lusitânia" na Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro



O sextante português "Sistema Almirante Gago Coutinho"

a precederam. Não se tratava de tentar a sorte ou o acaso, mas de realizar uma travessia, tal como a poderia fazer um navio, com escalas fixas, reabastecimentos etc... Os portugueses realizaram maravilhosamente a tarefa que conceberam. Não se afastaram um único instante da rota que traçaram, não se desviaram dela uma só milha que fosse".

Já que nos estamos dirigindo a uma audiência do Liceu Literário Português, não podemos deixar de assinalar que Gago Coutinho, à semelhança do próprio Camões, conseguiu salvar no naufrágio do hidroavião um exemplar raro dos "Lusiadas" que, no fim da viagem, foi entregue ao Gabinete Português de Leitura, aqui no Rio de Janeiro.

Seguem-se quarenta e seis dias de sofrimentos para Saca-

dura Cabral e Gago Coutinho; dias de angústia durante os quais a fibra moral dos dois bravos portugueses foi, duramente, posta à prova; depois do doloroso naufrágio do hidroavião "Lusitânia", os dois aviadores, a bordo do "República", recolheram-se à ilha de Fernando de Noronha; lá ficaram aguardando a chegada de um outro monomotor Fairey, igual ao primeiro, que foi trazido de Lisboa pelo navio brasileiro "Bagé".

Depois de realizar alguns vôos de experiência no novo avião, Sacadura Cabral e Gago Coutinho decolaram de Fernando de Noronha e voltaram aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo para retomarem o reide do ponto onde ele tinha sido interrompido; depois de sobrevoar os Penedos, o hidroavião toma o rumo de volta para Fernando de Noronha; quando ainda fal-

tavam 170 milhas para completar essa etapa, um entupimento na canalização de gasolina provoca uma pane no motor do hidroavião que foi obrigado a descer em pleno oceano; os dois aviadores ficaram nove horas à deriva, numa situação de grande perigo, tendo a noite caído; Sacadura Cabral ainda tentou, hidroplanando, manter-se ao longo da rota planejada; depois que o motor do hidroavião parou completamente, ficaram ao sabor das correntes e do vento; nessa mesma noite foram, milagrosamente, encontrados, quinze minutos antes da meia noite, pelo navio inglês "Paris City".

Gago Coutinho, assim que viu ao longe as luzes do navio, começou a disparar sinais luminosos com uma pistola "verylight", no que foi respondido pelo navio; depois de recolhidos os aviadores a bordo, o "Paris City" rebocou o hidroavião até o encontro com o navio português "República"; o exemplar raro dos "Lusiadas" foi novamente salvo nessa ocasião; o hidroavião, castigado pelo embate das ondas, durante a prolongada permanência no mar e durante o longo reboque, fez muita água dentro dos flutuadores e começou a afundar, não tendo sido possível içá-lo a bordo do "República".

Depois de tantos riscos e contrariedades, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, roídos pela impaciência de prosseguir no seu glorioso vôo, viram-se na contingência de novamente aguardar, em Fernando de Noronha, a chegada do terceiro hidroavião.

O cruzador português "Carvalho Araujo" levou a Fernando de Noronha o terceiro Fairey, no qual Sacadura Cabral

e Gago Coutinho retomaram o "reide aéreo", tendo decolado no dia 5 de junho de 1922 e chegado a Recife, no mesmo dia, depois de cinco horas de travessia oceânica.

Em Recife, como em todos os outros pontos de escala ao longo do litoral brasileiro, os aviadores portugueses foram alvo das mais vibrantes homenagens, com o povo acompanhando emocionado o desenrolar de cada etapa.

As almas do povo brasileiro e do povo português vibraram uníssonas, num transbordamento irreprimível de entusiasmo; o terceiro Fairey, batizado de "Santa Cruz", e os dois valerosos portugueses que o tripulavam passaram a simbolizar todos os feitos heróicos da velha pátria portuguesa e todos os valores da sua raça.

No dia 8 de junho, o hidroavião "Santa Cruz" partiu do Recife e foi pernoitar em Salvador; no dia 13 de junho, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, num gesto que evocava Pedro Álvares Cabral e o descobrimento do Brasil, decolaram de Salvador e pernoitaram em Porto Seguro; no dia 15 de junho, foram para Vitória, onde pernoitaram, sempre recebendo, em todas as cidades, as justas homenagens do povo e das autoridades brasileiras.

Finalmente, no dia 17 de junho de 1922, às 14 horas e 25 minutos, deu-se a chegada triunfal na cidade do Rio de Janeiro, onde a população carioca, num delírio cordial, celebrou o grande feito da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul e da primeira ligação aérea entre as capitais de Portugal e do Brasil.

Na ocasião do glorioso vôo, Sacadura Cabral tinha quarenta e um anos e Gago Coutinho cinquenta e três anos.

Sacadura Cabral faleceu dois anos depois, em 15 de novembro de 1924, num acidente de avião no Mar do Norte, com um hidroavião Fokker, que tinha sido adquirido para a aviação naval portuguesa e que Sacadura Cabral transportava, em vôo, para Lisboa.

O corpo do saudoso aviador português nunca foi encontrado; utilizando aquele avião Fokker, Sacadura Cabral tinha planejado um arrojado "reide aéreo" em volta da Terra.

Gago Coutinho viveu ainda muitos anos, vindo a falecer em 1959, com noventa anos de idade; o seu corpo repousa no Cemitério da Ajuda em Lisboa, em campa rasa e sob uma lápide, mandada fazer por ele em vida, com os seguintes dizeres singelos: "Gago Coutinho — Geógrafo".

A epopéia do vôo entre Lisboa e Rio de Janeiro, realizada em 1922 por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, ficou para sempre gravada na história das duas pátrias e no coração dos seus filhos; durante muitos anos e até hoje, por meio de monumentos, nomes de ruas e praças, selos e moedas comemorativas, discursos, conferências e homenagens especiais, portugueses, brasileiros e o mundo aeronáutico em geral rendem homenagem ao maior feito da aeronáutica portuguesa.

No Brasil existem monumentos comemorativos da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul em Fernando de Noronha, em Niterói, em Petrópolis e no Recife.

Em Portugal, de acordo com o que consta no livro "Aeronáutica Portuguesa" de Diniz Ferreira, existem ruas, avenidas ou praças com o nome de Sacadura Cabral em 103 cidades e vilas, e com o nome de Gago Coutinho em 86 cidades e vilas.

O famoso hidroavião "Santa Cruz", que fez a parte final da travessia aérea, de Fernando de Noronha até o Rio de Janeiro, ainda prestou serviços à aviação naval portuguesa, inclusive no Centro de Aviação Marítima de Macau, no Extremo Oriente; posteriormente foi recolhido ao museu; em 1969, o hidroavião "Santa Cruz", de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, foi trazido ao Rio de Janeiro em exposição pública, por ocasião do centenário do nascimento de Gago Coutinho.

Senhores:

Esse é o relato sóbrio de um feito heróico, de uma realização científica e de um lance indelével na história das conquistas aeronáuticas e na história conjunta de Portugal e do Brasil.

Relato de uma proeza extraordinária, em que o bravo povo português continuou a fase grandiosa e heróica dos descobrimentos marítimos.

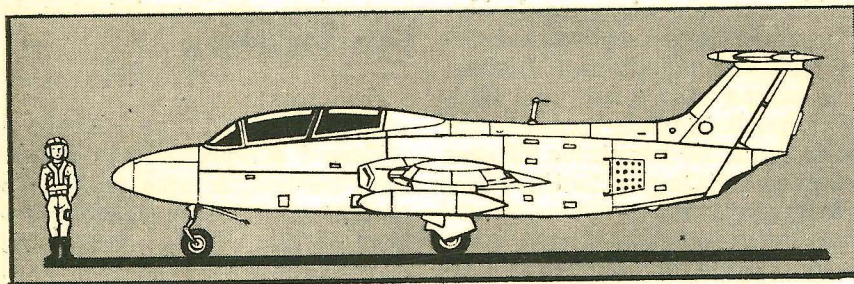
Para finalizar, citemos os versos do Hino da Força Aérea Portuguesa que bem exprimem o que vai na alma dos aviadores portugueses:

*"Asas de Portugal — supremo
[Altar
Feito de crença e fé, virtude e
[glória
Traçais nas laudas épicas do ar
O rumo secular da nossa His-
tória!"*

AS ARMAS AÉREAS

Na contra - insurgência

CEL AV LAURO NEY MENEZES



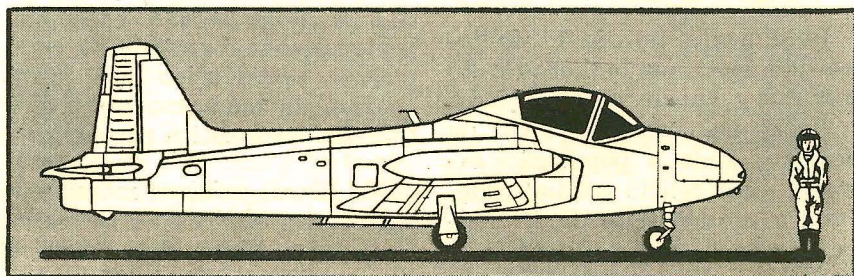
AERO L-29 — DELPHIN — Treinador Tcheco-eslovaco que entrou em serviço em 1969. Cerca de 2 500 unidades haviam sido vendidas em 1970, das quais 2 000 para a URSS

O sucesso das aeronaves COIN, no momento em que a tecnologia aeronáutica faz seus maiores avanços, pode parecer um anacronismo à primeira vista. Entretanto — a nosso ver — esse sucesso é básica e fundamentalmente uma questão econômica de preço/custo. Principalmente se estivermos pensando em termos de custo versus eficiência, já que uma *pequena força* com um *mínimo* de equipamento é capaz de realizar o trabalho no nível desejado, no campo da guerrilha (ou guerra) localizada.

É evidente que, em países onde a tecnologia aplicada à Aeronáutica é ampla, é inevitá-

vel que o *custo* seja alto, mesmo para esse tipo de atividade supostamente de reduzido ônus.

Entretanto, nas áreas onde a imposição da sofisticação é baixa e onde — **PRINCIPALMENTE** — a *superioridade aérea* não é *indispensável* e/ou *disputada*, a aeronave COIN pode vir a ser considerada o item mais importante do arsenal aéreo de um país qualquer. E é em um tipo de “encaixe” como esse que uma aeronave leve e barata se ajusta extremamente.

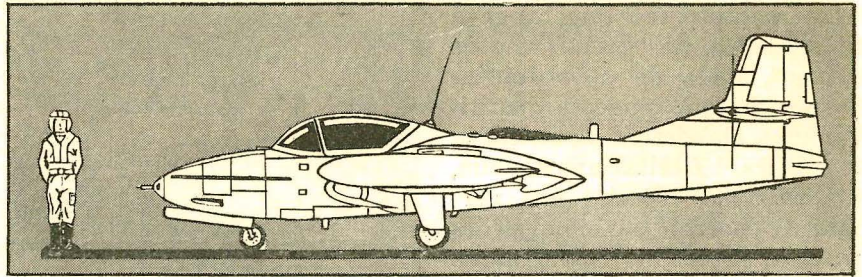


BAC-167-STRIKMASTER — Derivado do treinador inglês Jet Provost. Equipado com motor mais potente possui 8 pontos de fixação sob as asas, podendo transportar 1 360 kg de carga externa; possui 2 metralhadoras 7,62 mm

Entretanto, a melhor solução, em termos de equipamento, ainda não foi encontrada. Principalmente, porque esse tipo de aeronave (COIN) ainda não recebeu um batismo-de-fogo com probatório de suas qualidades, apesar de representar uma "teoria de guerra" absolutamente nova e que foi extensamente "vendida" pelos quatro cantos do universo.

Nessa categoria de material, apenas os AT-37 sul-vietnamitas e os BAC 167 STRIKE-MASTER no Oriente Médio atingiram algum grau de atividade bélica. Apesar de um pequeno montante de emprego, chegou-se à conclusão que baixo preço não é suficiente; a aeronave deve possuir alta confiabilidade e seu *custo operacional* precisa ser realmente baixo. Para poder ser largamente utilizável (alta disponibilidade) afastado da base-mãe.

A generalização do título CONTRA-INSURGÊNCIA, de certa forma "engasgou", quando as aeronaves leves tiveram seu emprego ampliado para um sem-número de missões completamente divorciadas do verbete geral. Essa diversificação foi de tal forma alargada que, de repente, os teóricos (?) do emprego aerotático encontraram, na categoria de avião leve, a "panacéia para todos os males"...



CESSA AT-37B — Versão do treinador americano T-37A que entrou em serviço no Vietnã em 1967. Possui 8 pontos "duros" sob as asas

ASPECTOS DOUTRINÁRIOS

Na América do Sul, e principalmente no Brasil, a idéia não apenas vingou. Corporificou-se em Unidades Leves de Reconhecimento e Ataque equipadas com o ultra-super-obsoleto T.6 que, por um longo tempo, representou o "coringa na cartada" das ações armadas no Teatro.

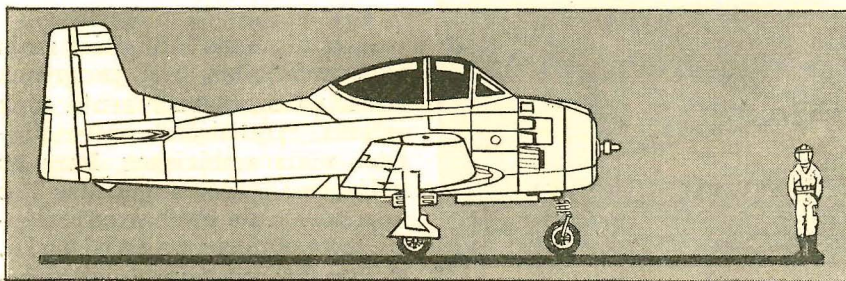
Até Doutrina foi elaborada visando a ajustar a atividade de apoio aéreo, e o seu indispensável controle, à sistemática em vigor em nossa norma fundamental de ação no Teatro.

É indiscutível que a situação conjuntural da FAB, naquele momento, compelia a soluções desse tipo. E nem representa dizer que fossem inválidas organizacional ou operacionalmente tais opções. Mas por algum espaço de tempo nos tolheu a visão do largo espectro

das possibilidades de emprego do Poder Aéreo (mercê da flexibilidade do mesmo) e nos fez esquecer a experiência pela FAB amalhada em tantos anos de elaboração mental e de ação real.

Hoje, certamente, a contra-insurgência — em termos práticos — é encarada e listada como "operação especial" no rol das tarefas aerotáticas, sem que por "especial" se compreenda coisa muito diferente daquilo que se executa no cumprimento das missões aerotáticas.

Na própria fixação da "norma de emprego" nunca pudemos definir apropriadamente a participação do Poder Aéreo como *decisório* na solução de um conflito localizado (guerrilha, insurreição, etc.). E, para ficarmos acordos com os países mais ricos e com maior experiência operacional que nós, a ação aérea neutralizadora, na contra-insurgência, é atividade de **APOIO DE FOGO** (leia-se **PODER AÉREO** = utilidade), onde os ataques ao solo apenas diferem dos executados durante a Tarefa de Apoio Aéreo Aproximado, principalmente porque não há um controle das ações aéreas vinculado à existência de uma Linha de Contato e nem o comportamento do "inimigo" de superfície se desenvolve de conformidade com um padrão preestabelecido.

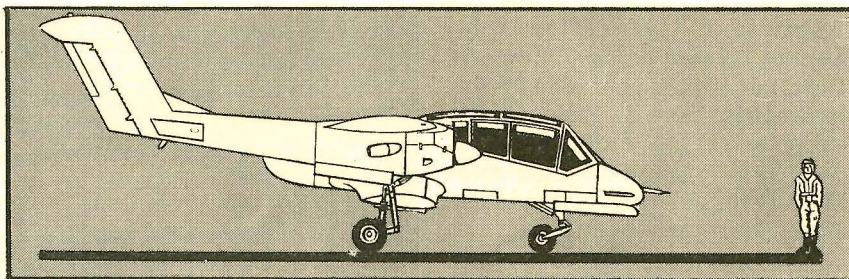


NORTH AMERICAN - T-28 — Treinador americano convertido para COIN, principalmente para a exportação

No entanto, no que tange à manipulação da "plataforma de armas", nada de novo foi incorporado que pudesse justificar uma elaboração doutrinária específica. Aceitaríamos, sim, um capítulo especial nas normas de controle e comunicações para as ações de apoio aéreo leve.

As Forças Aéreas do mundo que se utilizam ou utilizaram das aeronaves leves na contra-insurgência são muito poucas e sua experiência operacional no campo permitiu apenas elaborar "conceitos básicos", pois essa "guerra é mais fundamentada na improvisação, já que o desempenho das tropas é desvinculado dos padrões clássicos".

Mas o que causa maior impacto a um pesquisador e analista da matéria é concluir que o que essas Forças Aéreas entendem por *contra-insurgência* em muito pouca coisa (se não em NADA) se ajusta no conceito intelectual brasileiro (e sul-americano) de *segurança interna*. O que tem criado uma tremenda dificuldade para a aplicação de certas doutrinas de emprego "importadas" e para seu ajuste às reais possibilidades e necessidades do nosso País.



NORTH AMERICAN — ROCKWELL OV-10A — Grande esperança americana para COIN, hoje somente utilizado como controlador Aéreo Avançado (FAC) no Vietnã. Despertou muito interesse no Brasil e outros países da América do Sul

Mas este aspecto, por si só, justifica plenamente matéria em separata que não cabe, nesta oportunidade, aprofundar.

Em termos genéricos, os países que incluíram aeronaves leves para as ações COIN em seu arsenal as vêm como itens que podem ser taticamente "consumidos" em quantidades generosas.

Para os países menores, as aeronaves de contra-insurgência permitem equipar seus serviços armados com material novo e de preço de "segunda mão", liberando-os dos ônus dos pesados investimentos exigidos por uma Força Aérea clássica.

Porém, as considerações em torno da matéria não têm, apenas, o parâmetro militar, pois, mesmo para as indústrias de construção aeronáutica, as ae-

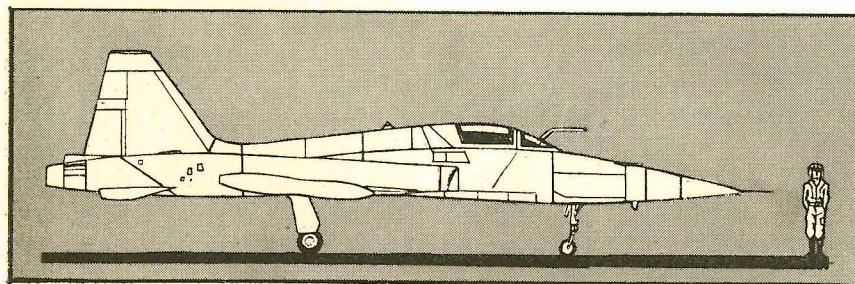
ronaves dessa classe apresentaram alguns ângulos de interesse específico.

REQUISITOS OPERACIONAIS E ECONOMIA DE PROJETOS

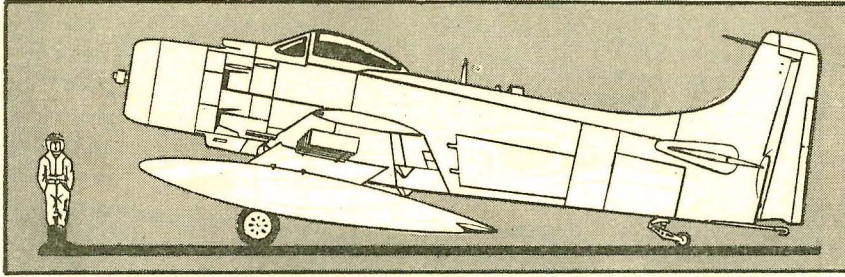
Primeiramente, por serem simples para projetar e construir; o que não significa dizer que elas são primitivas. Na realidade, o projeto, em si, é extremamente exigente, já que visa sempre a obter uma solução de compromisso entre a "configuração lógica" e a "efetividade do conceito adotado", face à diversidade de situações operacionais encontradas. A isso somadas — evidentemente — as pressões originárias do mercado competitivo.

Há ainda que enfrentar a tese e a antítese em um mesmo projeto, pois o construtor sempre deseja aplicar a tecnologia mais apurada e eficiente (descendente de projetos maiores) a BAIXO CUSTO!

Para algumas indústrias mais experimentadas, um programa dessa natureza representa uma valiosa "transição" entre projetos mais ambiciosos. Para as indústrias "recém-nascidas", é uma forma de ganhar experiência e transferir tecnologia. E para ambas, os requisitos industriais são suficientes para garantir "plano de carga" para



NORTHROP F-5A — Produto para exportação. Produzido também no Canadá. Muito desejado na América Latina nos anos 60, volta à cena na versão E (motorização mais potente e maior performance)



Douglas-A-1J-SKYRAIDER — Um dos mais bem sucedidos produtos da Douglas durante a II Guerra Mundial e ainda em serviço no Vietnã, com várias modificações para ataque ao solo, com 10/12 pontos de fixação sob as asas

os escritórios de projetos e engenharia, por um prazo curto, enquanto aguardam maiores engajamentos. Da mesma forma, na área de produção, representa uma quantidade industrialmente atraente, face ao baixo preço de produto oferecido e à facilidade de comercialização.

A dificuldade de fixação dos requisitos operacionais ou especificações básicas para esse tipo de avião (*o que e como* deve cumprir sua missão) produziu uma "frota mundial" de aeronaves que constituiu uma "FORÇA AÉREA FANTASMA" (quase nenhuma delas com batismo de fogo). Com certeza, isso é decorrente da incursão da engenharia aeronáutica em um campo novo de projetos, onde a experiência operacional é limitada, o que leva as indústrias a tomar decisões dentro de um espectro de valores muito amplo. Ou a adaptar soluções anteriores.

Hoje em dia, parece que alguns pontos, antes difusos, já se consolidaram. Há uma marcha definida no sentido de motorizar as aeronaves com turbo-reatores (turbofans). Esse ponto, muito discutido anteriormente, encontra apoio no fato de que há uma imposição de caráter operacional: a plataforma de ataque para tiro e bombardeio deve possuir velo-

cidade de, no mínimo, 350 nós, para adquirir a estabilidade e outras características desejáveis no emprego. Esse parâmetro limita de certa forma o uso dos helicópteros e das aeronaves a pistão.

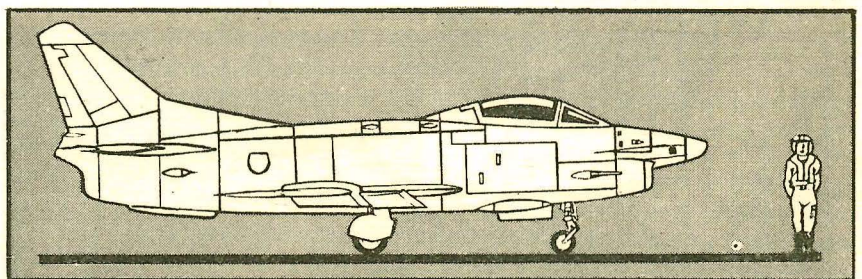
É claro que essa é uma consideração de caráter geral. Quando houver a necessidade de possuir um vetor para cumprir missão específica, as asas rotativas ou os motores convencionais podem representar a única fórmula factível...

Além do mencionado anteriormente, importantes requisitos nos COIN são a *capacidade de carga paga* e a *flexibilidade* ou a intercambialidade combustível-armamento. Uma missão típica sempre proposta para os COIN é com alcance em torno de 250 mima, com 2000 lb de armamento/munição e possibi-

lidade de permanência na área dos alvos por 30 min a baixa altura. Assim sendo, a razão combustível/armamento passa a ser crítica. E mais problemática ainda quando se sabe que os pontos "duros" sob as asas e destinados aos tanques suplementares também são os pontos de fixação do próprio armamento!

Capacidade de operar em campos não preparados tem sido outro tipo de requisito que dá "dor de cabeça" a muito construtor e operador. Principalmente, porque a interpretação do que seja "campo não preparado" é absolutamente fluida. Hoje já se admite que, embora a superfície não tenha sido preparada, ela necessita, pelo menos, um grau de compactação *ajustado* ao tipo de aeronave (e respectiva carga militar) que se propõe a nela operar. Com isso faz-se a derubada da tese que a aeronave COIN tem bom desempenho "quando pousa no meio do mato AMAZÔNICO... Caso contrário não presta"!

Assim compreendido o problema, podem-se fixar, com especificação básica para a aeronave, um trem de pouso robusto, pneus largos de baixa pressão e asas de inserção reta com perfil de elevado coeficiente de sustentação. Neste ponto, vale



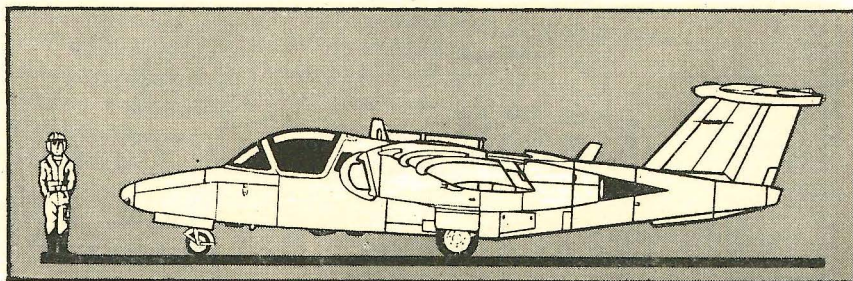
FIAT G 91 — Microcaça da NATO. Sofisticado, aproveitou o projeto do FS6K produzido na Itália. Equipado com 2 canhões 30 mm e Dopler. Em uso na Alemanha, Itália e Portugal

a pena recordar que é fundamental o balanço entre "superfície alar e potência instalada", notadamente se a região normal de emprego do avião for do tipo "quente e alta".

Ao definir o problema de desempenho da aeronave COIN, aqui esbarramos com um ponto em que há-de se encontrar uma solução de compromisso. Ou então o projeto fica mutilado.

Partindo-se da premissa que a razão custo/eficiência é fundamental em aeronaves dessa classe, concluímos que todo o sistema de emprego do armamento de bordo deve ser manual e no "olhômetro". Além disso, sabe-se que o envelope de voo dessa aeronave deve atingir, no máximo, a faixa dos 400/450 KT, já que é essa a gama máxima em que se pode esperar eficiência para os acertos no tiro/bombardeio na base do "músculo" (sem caixas pretas), assim como esse é o limite razoável para que a punição da turbulência a baixa altura versus alta velocidade não atinja valores impeditivos.

Entretanto, não há piloto que não deseje máquina mais veloz, principalmente para as ações sobre o território ocupado pelo inimigo! E a tendência geral é fazer os COIN cada vez mais velozes... E não foi encontra-



SAAB 105XT — Treinador sueco que entrou em serviço em 1967. Vendido à Austrália como ataque-leve. Transporta 2 000 kg de armamento

da, até hoje, uma fórmula que produza "alta velocidade" e "operação em qualquer campo, decolagem e pouso curto em superfícies despreparadas, grande carga paga, etc."

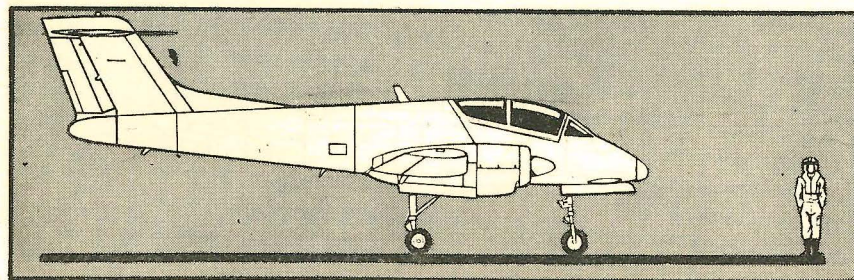
Estruturalmente, o COIN deve ser robusto para suportar as elevadas cargas G provenientes das manobras de combate a baixa altura e da turbulência moderada existente nesse nível de voo. Essa característica adquire novo valor quando a aeronave é, também, usada para treinamento de tripulação. Aliás, essa tem sido a tônica dos países menos dotados economicamente. E é comum encontrarmos um treinador que tem algumas habilidades de combate e cujo exemplo típico é o XAVANTE, o miniguerreiro da EMBRAER.

E tem sido a opção de usar a aeronave em mais de uma

missão que fixou outros importantes pontos de definição desse novo produto aeronáutico: o número de tripulantes, sua disposição na cabina e o número de motores. O que tem acontecido mais usualmente é, no caso de múltiplas missões (COIN + treinamento, transporte, etc.), que os requisitos para a contra-insurgência caíam em prioridade menor. E, para justificar essa assertiva, basta folhear o mostruário de tipos mundiais de aeronaves (COIN (?) que acompanham estas notas. Nenhuma delas é originalmente para o uso na contra-insurgência.

A justificativa dos projetistas é que "a aeronave somente desenhada para COIN não faz outras missões. E a recíproca NÃO é verdadeira"... E essa posição fica consistente quando, na análise rápida do arsenal mundial de aeronaves destinadas (?) à contra-insurgência, verificamos que sua grande maioria provém das linhas de voo das Escolas de Formação. São treinadores "envenenados" por maior potência, mais armamento, etc. E daí se origina uma questão correlacionada: a tripulação deve ser alojada lado-a-lado ou em tandem?

É sabido que a configuração em tandem reduz a área frontal da aeronave, melhorando

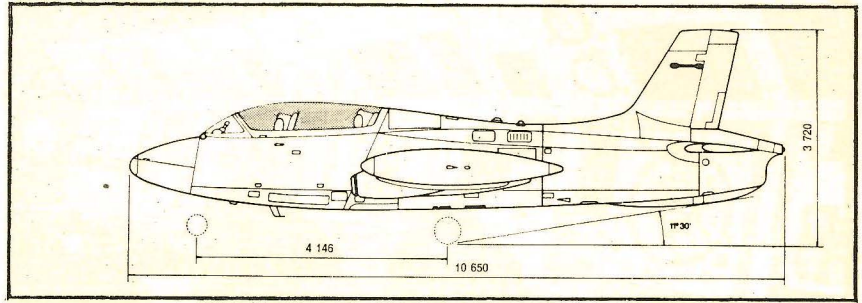


FMA PUCARA — Desenvolvido na Argentina. Protótipo voou em 1969, tendo sido encomendados 80 para a Força Aérea Argentina

seu desempenho aerodinâmico, assim como permitindo boa visibilidade para a frente e *para os lados*, o que é de extrema importância para um “mini-guerreiro” nos vôos de formação, nos mergulhos contra o solo para qualquer lado, etc.

No caso dos assentos lado-a-lado, a grande vantagem reside na ampla visibilidade para *ambos* os pilotos. Vantagem essa que desaparece quando a aeronave, em combate, passa a ser tripulada por um homem só. Entretanto, essa fórmula é absolutamente essencial na transição operacional das equipagens, já que a proximidade aluno-instrutor facilita grandemente o aprendizado e permite as correções durante a fase de aquisição de alvo e ataque, cada qual utilizando seu próprio visor.

Na questão da motorização, há uma parcela de comportamento psicológico das equipagens que não pode deixar de ser mensurada. Há uma tendência normal — e justificada — de o piloto preferir a fórmula bimotor por questões de segurança (garantia de “volta à casa”). Entretanto, a análise fria dos dados estatísticos provenientes dos combates reais não evidenciava haver maior índice de per-



O EMB-326 GR, designado AT-26 pela Força Aérea Brasileira, é um avião concebido para executar, com grande eficiência, missões de treinamento e de emprego militar. O Xavante, além de sua missão básica ligada à formação de pilotos militares, preenche razoavelmente as especificações para aviões de apoio tático as quais tem requerido aparelhos capazes de operar contra alvos situados nas mais variadas áreas de transportar, em escala adequada, diferentes tipos de armamento.

das com aeronaves monomotoras: são equilibradas. Este resultado, comparado com as desvantagens operacionais provenientes da operação bimotor (custo operacional, disponibilidade, etc.), tem conduzido à adoção preferencial da fórmula monomotor.

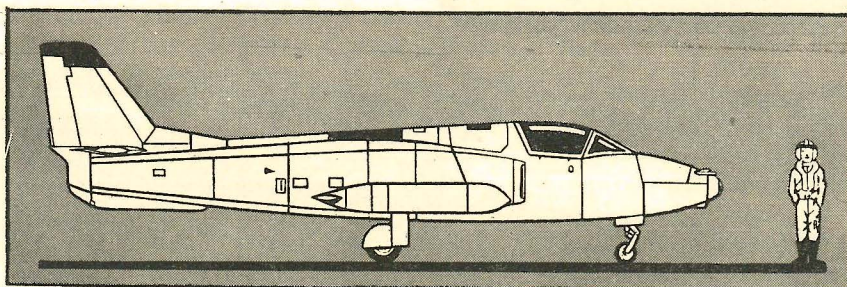
CONCLUSÃO E FUTUROLOGIA

Em uma conclusão descompromissada, parece-me que a fórmula COIN representa mais uma “doutrina econômica” do que militar, principalmente por representar uma solução de transição (até que se definissem os rumos dos sofisticados da série centúria) e ser de fácil comercialização.

Baseando nosso raciocínio no que foi apresentado e tentando extrapolar os elementos, parece que a aeronave leve de ataque, da chamada classe COIN, adquirirá duas feições.

A primeira, que dará como resultado uma aeronave de elevada performance, é consequência do fato de estarem sendo colocados em serviço armamentos antiaéreos e sistemas especiais de armas portáteis de tal eficiência que os COIN “puros” se tornarão extremamente vulneráveis. É evidente que disso resultará um produto completamente diverso daquilo que tentamos retratar em nossas notas, principalmente porque essa aeronave habitará a faixa de preços dos chamados produtos “sofisticados”. O que os desvinculará do mercado das nações ricas (porque elas não construirão um COIN que custará o preço normal de um avião de ataque “fully equipped”) e das nações pobres, por motivos óbvios.

A segunda feição é aquela que se ajusta à filosofia de “fusão-do-ar” ou “pau-p’ra-toda-obra” e que continuará a agradar os operadores modestos, mas que não consolida uma FORÇA AÉREA e justifica, sim, uma “Polícia do Ar”!!!



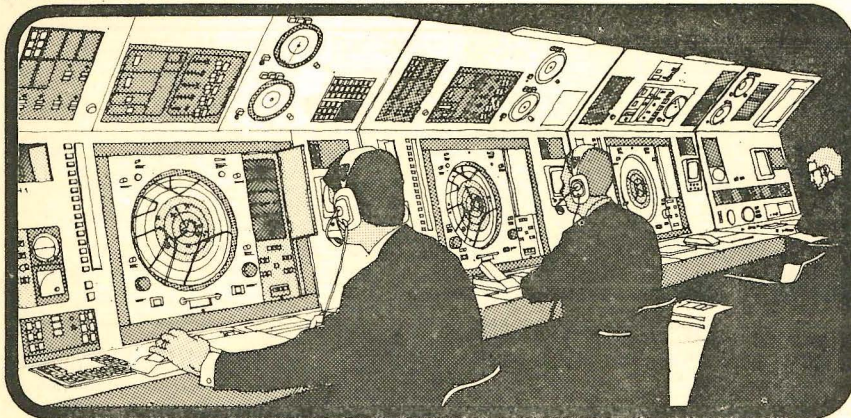
SOKO J-1 JASTREB — Versão monoplace do treinador Yugoslavo G 2-A GALEB. Equipado para reconhecimento tático

HIDROSERVICE · Engenharia de Projetos Ltda.

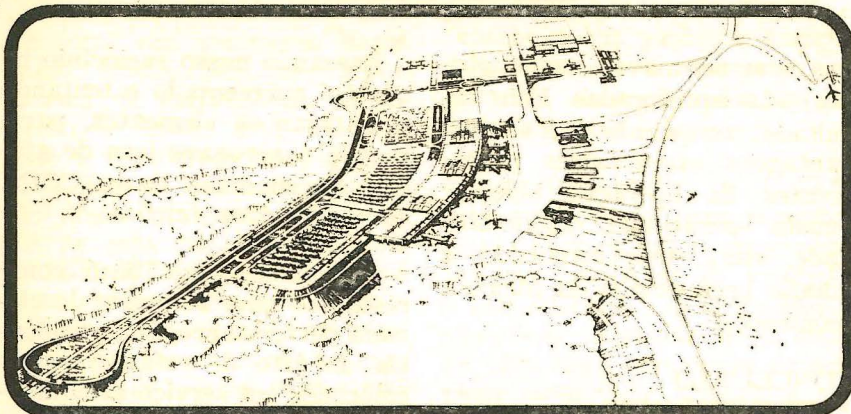
Engenharia Arquitetura Planejamento

Rua Afonso Celso, 235 São Paulo
Telefones: 71 1171 - 71 1106 (PABX)
Telex 021.304

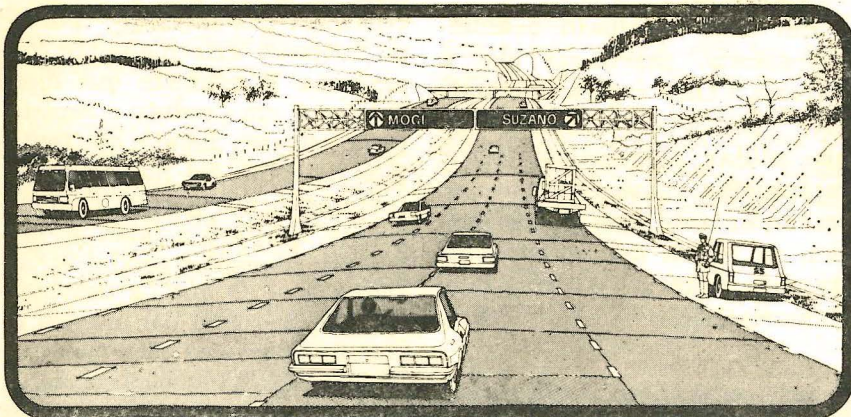
RIO DE JANEIRO - RECIFE - BELO HORIZONTE - SALVADOR



ANTEVISÃO DO CENTRO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO
DE AERONAVES - AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS



VIA EXPRESSA SÃO PAULO - MOGI DAS CRUZES

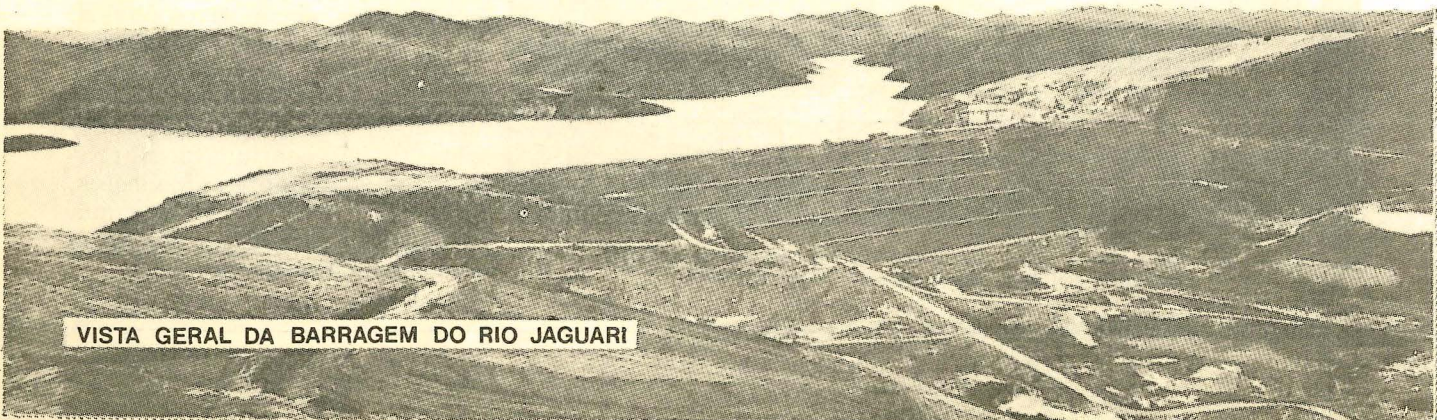
Barragens
Usinas Elétricas
Linhas de Transmissão
Redes de Distribuição
Eletrônica e Telecomunicações
Eletrificação Rural

Recursos Naturais
Hidrologia
Geologia
Geotécnica
Fundações
Sistemas de Abastecimento
Saneamento

Agricultura
Irrigação
Economia
Desenvolvimento Regional
Contrôle de Enchentes
Cidades
Indústrias

Transportes
Estradas
Pontes
Túneis
Aeroportos
Portos e obras Marítimas
Obras Subterrâneas

VISTA GERAL DA BARRAGEM DO RIO JAGUARI



MISSÃO DE MISERICÓRDIA

TEN CEL MED DR. HELIO DUARTE FELICIANO

Esta é uma estória. Não ocorreu, mas tem muito de realidade. Foi composta pela imaginação de um tripulante. No âmbito do COMTA, missões semelhantes acontecem rotineiramente. Aqueles que delas já participaram por certo reconhecerão partes de fatos com eles ocorridos. Os que não as conhecem... Estamos por volta de 1962.

Base Aérea do Galeão, tempo ruim, chuva forte e constante. O C-47, à beira da pista, roncava entediado, aguardando permissão da torre para decolar. Seriam somente 14:00 horas, mas estava tão escuro que já parecia muito mais tarde.

Aquele avião tinha uma missão especial a realizar. Uma MMI, isto é: uma chamada "Missão de Misericórdia". Iria a Caxambu buscar um doente grave para o Rio. Tratava-se de caso cirúrgico, e pelos rádios já recebidos a situação era desesperadora.

A tripulação era constituída por: Major Nelson, 1º Piloto; Capitão Freitas, 2º P; Capitão João, Médico; Sargento Carlos, Rádio; e Sargento Mário, Mecânico.

Nelson discutia com a torre:

— Como é, vai ou não vai me deixar decolar!? É uma MMI!

— Aguarde, respondia a torre. O campo está fechado e acho que não vai abrir tão cedo.

O diálogo há já algum tempo tinha saído do "figurino". A torre procurava fazer valer as normas de segurança e o Nelson, polarizado pela missão, estava querendo decolar de qualquer maneira.

O Doutor ouvia aquilo e pensava:

— Vou anotar na ficha do Nelson que ele está perfeitamente bem. O "Doc" conhecia bem cada homem do esquadrão e cada homem do esquadrão conhecia bem o Doc.

Quanto ao Major Nelson, o comandante, Doc já sabia que o seu "normal" era aquele. Piloto eficiente, calmo ao realizar a parte executiva das mais difíceis missões, mas um eterno "discutidor". O Doc sabia da real atitude do Major.

Ele só decolaria quando houvesse mesmo uma possibilidade segura para tal. Só corria riscos calculados e, apesar de todo aquele esbravejar, era uma tranquilidade voar com ele.

Os tripulantes entreolhavam-se com um sorriso disfarçado. O Sargento Carlos cochichou para o mecânico:

— Ele vai conseguir. O cara da torre vai cansar e “abrir” o campo, inclusive porque, de fato, parece que a coisa já melhorou um pouquinho ali do lado do mar.

O Nelson continuava a reclamar:

— Bolas, o tempo está passando! Desse jeito vamos ficar retidos em Caxambu. Lá não se pode operar noturno.

— Assim não é possível. Este camarada está complicando a guerra toda.

— FAB dois zero três zero. Livre decolagem.

— Puxa vida! Já não é sem tempo. “OK torre Galeão FAB dois zero três zero decolando aos 32”.

O avião rolava velozmente pela pista. Era mais uma decolagem do VELHO DOUGLAS. Nos mais distantes pontos do País, aquele valente avião já havia feito aquilo. E quantas vezes?

Suas asas eram aparentemente frágeis, seus motores já atualmente considerados pouco potentes, tinham um ronco que tranqüilizava. Avião bom estava ali!

Quase sem ajuda nenhuma, ele alçou vôo. Voava sozinho. Aquela posição, esquisita e inclinada em terra, era modificada no ar por uma atitude experimentada e orgulhosa de quem sabe seguramente o que faz e o que quer. Trem recolhido, o Douglinhas, todo orgulhoso, cortava o céu na certeza de sua eficiência no cumprimento da missão.

Nós, que voamos na FAB, gostamos deste avião. Ele trepida, mas é valente. Nele se sente frio e desconforto, mas nele se tem fé. É, às vezes, apertado com as mais variadas cargas, mas é acolhedor. Sempre se arranja, nos seus desvãos, um lugar para descansar a cabeça ou esticar uma perna cansada. Não mais parece ser máquina. De tanto voar, imperceptivelmente seus perfis se amoldaram. Sua estrutura adaptou-se. Seus comandos adquiriram vida. Hoje ele já é quase praticamente um pássaro.

Quando se fizer a história completa das máquinas-voadoras, temos certeza que vai ser

difícil classificar o C-47 dentro de suas especificações técnicas. Ele sempre deu muito mais do que estava escrito.

Tudo isso pensava o Doc na corrida da decolagem. E também fazia suas contas: 1432 decolagem, mais ou menos 1:10 de vôo, 1542, demora no solo de 30 a 40 minutos, 1612, mais 1:10 de volta 1722. Entrega doente em RJ e volta ao Galeão. 1830 e 1900 horas em casa.

É capaz de dar para levar a patroa ao cinema...

— Ei Doc, vem cá.

— Que é Freitas ?

— Amanhã eu vou ao hospital. Levar meu garoto para ver a garganta. Você disse que precisa operar.

— Precisa sim. Quase toda semana eu tenho que ir a sua casa, porque o menino tem crises. É melhor ir amanhã e falar com o Otorrino. Faz os exames e opera na semana que vem.

— OK Doc. Eu sei, mas tenho medo. Na hora de operar é fogo. E da anestesia, então, nem se fala.

— Pior é não operar. Eu já conversei com você sobre isso mais de vinte vezes. Vai lá e pronto. Depois que passar é que você vai achar bom.

— Tá bom, tá bom. Quer fumar?

— Não, deixei.

— Tá com medo de câncer ?

— Não é só isso, mas você devia deixar também.

O Major Nelson entrou na conversa.

— Como é ? Arranjou o aparelho ?

— Arranjei. Estou todo equipado.

O aspirador estava com uma pane, mas dava para ser usado.

— Eu também estou com uma pane de instrumento, mas não pega nada.

— Não sei não, mas esse caso parece sério. Disseram que é um padre e que já foi operado três vezes sem resultado.

— É melhor não fazer suposições. Lá a gente vê o que é.

— Você viu a torre? Quase que a gente não decola. Mas o tempo está mesmo "pra galo". Como pula este troço.

— Oh Freitas, me dá este jornal pra botar na perna: está chovendo aqui e me molhando todo.

E o vôo continuava. O avião jogando muito, apesar do alto nível do vôo, e ainda por cima muito frio.

Todo mundo, depois daquela agitação inicial, estava assim meio morto de frio.

— Que frio cachorro, hein ?

— Eu acho que blusão esquenta mais que japona.

— Ê, mas a japona serve para usar no chão também e o blusão não é do plano de uniforme, a não ser para vôo.

* * *

— Quanto tempo estamos fora ?

— Mais ou menos 20 minutos; já vamos começar a baixar. O que vale é que a estação de lá está entrando alto e claro.

O médico parecia cochilar. Mas pensava. Que caso seria ? Haveria possibilidade de transporte ? Com certeza seria uma complicação pós-operatória. Vamos ver, vamos ver...

Interessante! Formado há vários anos, já com bastante prática dessas missões, ficava apreensivo naqueles momentos que antecederiam o seu primeiro contato com um desses doentes.

Também, ele já tinha visto cada caso.

Raramente os pedidos daquela natureza não envolviam situações difíceis. Em geral, os pedidos quando se realizavam, já os doentes tinham péssimos prognósticos.

Aproximavam-se de Caxambu. Fez uma última revisão no equipamento — macas, garrafas de oxigênio, máscaras — enfim tudo OK. Estalidos e pressão nos ouvidos revelavam-lhe que estavam descendo. Olhando pela janela, viam-se alguns buracos nas nuvens.

O Doutor tinha dormido um pouco. Acordou ao sentir a mudança de pressão.

— O Doc "torou" bem; nem se importou com os balanços. O bicho pulou como um cabrito.

— É que eu estou meio estouradão.

— Ah... é, como é que foi, parece que a mulher do Passarinho teve filho.

— Teve sim ontem, o sexto.

— Eu sei, taifeiro é danado pra ter filho.

— Põe o cinto, a gente vai aterrar.

Aterramos sem anormalidades. No campo, alguns carros.

— Bem colega — dizia o médico que nos esperava — o Padre Germano foi operado num hospital de uma das cidades vizinhas daqui e, após 48 horas, apresentou distensão abdominal. Reoperado, não se conseguiu contornar a dificuldade. Hoje, passados quatro dias do último ato operatório, encontra-se em estado desesperador. A ambulância já devia estar aqui, mas o estado das estradas é péssimo.

— Nelson, vem cá. Acho que não vamos poder decolar logo. Vai atrasar um pouco, tá ?

— Essa não Doutor! O por do sol é às 18:00 e, se não sairmos daqui até 15 minutos antes, só amanhã de manhã.

— Bom, então vamos acertar uma coisa. Pelo que ouvi, o doente que aí vem é intransportável, segundo as nossas normas. Deixe-me examiná-lo, e depois vamos bater um papo.

Os minutos iam-se passando, e a ambulância não aparecia. Escurecia rapidamente. Nelson já havia reclamado contra tudo e contra todos.

— Não vai dar mais. Não podemos mais decolar.

Neste instante, surge a ambulância, acompanhada de mais de uma dezena de outros carros.

— Chiiii! Veio a cidade toda — comentou o Carlos. Vai lá Doc.

Haviam passado por mil peripécias para chegar ao campo.

O exame do doente não foi nada tranqüilizador. Face encovada, lívido, abdome fortemente distendido e com temperatura alta. Intensamente intoxicado, o homem oferecia um quadro de prognóstico altamente reservado, sombrio mesmo.

O Doutor examinava. Percutia a barriga, escutava, tomava o pulso, e cada vez o seu rosto ficava mais sério.

Consultados os exames que havia, ficou pensativo e depois gritou para o Mário:

— Chama o Major!

— Que é cara? Estou aqui do seu lado. Tá pegando a mania de gritar?

— Desculpe, nem vi, mas vamos lá; não precisa ser médico para ver que o caso é gravíssimo. Há vários fatos a considerar. Como eu esperava, o caso é intransportável pelas nossas normas. Suas possibilidades são mínimas. Em compensação, se o deixarmos aqui, certamente terá poucas horas de vida. Ele precisa ser reoperado em um centro de grandes recursos. Resumindo: ficando aqui morre; viajando quase não há chances. Vamos conversar com a família.

— Agora? Já está escuro e, se você decidir levar, não sei como vai ser. Pelo que entendi não se pode esperar para amanhã, não é?

— Positivo. Ou vai agora ou não vai nunca mais. Bem, deixe-me falar com os parentes.

— Mário, Carlos, chamava o Nelson. O Doc está pensando que eu sou maluco. Decolar daqui, agora? Pois sim. Ele pensa que avião é carro ou então aquela ferramenta complicada

dele. Aqui a gente tem que ser duro. Que é que posso fazer? Não dá, não dá.

— Que é que o senhor quer?

— Vamos dar uma volta na pista, e marcar uns pontos. Acho que teremos que dar uma forçada nesta decolagem. Não gosto nada disso. Chame o Freitas.

Um carro aqui com os faróis acesos, outro ali 50 metros adiante e 10 metros antes do fim da pista. Vários outros de ré de cada lado, com as lanternas traseiras ligadas. Mas não digam nada ao Doc; só o faremos, se ele forçar muito.

— OK Major, vai dar tudo certo — dizia o Freitas — mas acho que você está muito mais animado do que qualquer um de nós.

* * *

— Bem, os Senhores já entenderam a situação. Possivelmente nós violentaremos as disposições, se tentarmos levá-lo para o Rio.

Conosco deverá ir uma pessoa da família.

Depois de muita confabulação, ficou resolvido.

Tentariam levar o Padre.

— Já no avião, motores girando. Tudo checado. Os carros na beira da pista, balizando o caminho. Na cabina de comando, todos sérios, aparentemente calmos, mas sob a tensão do momento.

— Eh Major! Não vai amassar o carro destes caras — disse Mário. Eu não tenho dinheiro aqui comigo, tá?

O avião pareceu ser arrancado do chão. Cuidando do doente, o doutor só em vôo percebeu a posição inclinada em que estavam. Olhou para fora e viu a pista com os carros já manobrando para sair. E pensou: ele pensa que ainda está na caça, fazendo decolagem desta maneira.

— Freitas, agora que já saímos, quero avisar que, por causa da distensão que o homem tem, vamos ter que voar quase rasante, daqui até lá.

— Que é isso Doc ? Neste paliteiro ? Vai ser pra leão.

— Deixe com o Nelson. Ele conhece o caminho. De vez em quando vem trazer a "irmandade" em São Lourenço e conhece isso de cor.

— Pois sim — retrucou o Nelson — você não prefere ir taxiando pela estrada ?

Entramos novamente na chuva. O avião jogava desesperadamente.

Enquanto verificava o soro e o oxigênio do doente, o Doutor pensava: "Se o homem morrer no caminho, vai ser chato a bessa".

Já estávamos próximos do Rio e o sargento Carlos avisou:

— O controle comunicou que tem uma ambulância esperando pelo doente em RJ. Como vai ele, Doc ? O pessoal lá dentro está querendo saber.

— Está vivo; diga a eles que não parece ter piorado.

— Ah Doc! Continuou Carlos. Quando é que você está indo ao hospital?

— Normalmente, para atendimento, às quintas-feiras.

— É que vou levar a patroa para você ver. Eu acho que agora pegou mesmo.

— Não disse ? Era só esperar um pouco.

— Outra coisa. O Major já avisou para o controle que temos uma emergência e disse que entrará rasante e sem condições de fazer problema. A torre chiou, mas concedeu. Deve estar um "barata voa" danado. E avião espalhado para todo lado.

O tempo tinha melhorado. Já se via alguma coisa entre os rasgos de nuvens e lá estavam as luzes da cidade.

— Vamos aterrar. Ponha o cinto que estamos chegando. Desta vez o senhor não "torrou" hein ?

— Pudera. Demos um duro danado com o Padre. Mas ele está bem.

Rolamos pela pista até o pátio. Lá estava uma ambulância com médico. Entregamos o doente e foi ele para o hospital.

— Acho que vou para o Galeão de táxi — disse o Doutor — gozando o Nelson — pra mim chega de avião por hoje.

— Nada disso! Aviador vai para casa de avião.

— Tá. Não sou aviador, mas tenho que cuidar de vocês. Podem cair na água daqui para lá e eu estou há muito tempo querendo fazer um exercício de sobrevivência.

— Bah! Sobrevivência você vai ter em casa, quando chegar agora, sem ter tempo de levar a mulher ao cinema.

— É. Não dá mais. E ela que queria tanto ver este filme.

A pista vem rapidamente se aproximando. À direita as luzes da Vila. É bom chegar assim. Em poucos momentos estaremos dentro daquelas casas, junto com as pessoas de quem gostamos.

Saltando da Kombi, na porta de casa, o Doutor agradeceu.

— Obrigado. Se alguém chegar cedo no Esquadrão, amanhã, diga que vou mais tarde, OK ? Boa noite.

* * *

O Doutor ia-se "escamar" do segundo expediente a quele dia. Precisava fazer umas compras com a mulher e nunca tinha tempo. Hoje estava tudo calmo e daria pé.

Ia em direção ao carro, quando o Mário gritou!

— Doc, o Coronel está chamando a gente lá no Comando.

— Que que é? Algum galho ?

— Não. Ele chamou também o Major, o Capitão Freitas, o Senhor, Eu e o Carlos. Aquele Padre de Caxambu está aí. Ele veio agradecer.

EDUARDO GOMES ATUAL

TEN CEL AV RR ALOISIO DA CUNHA NÓBREGA

É raro o passado ligar-se tanto ao presente, como está ocorrendo com os cinquenta anos da Revolta do Forte de Copacabana. Cada vez mais verdadeira é a identificação do estágio atual da evolução política brasileira com os contidos anseios do Brasil jovem dos cem anos de nossa Independência.

A primeira fila dos que foram mortos no dia 5 de julho de 1922 exibe, fuzil liberto, o Tenente Eduardo Gomes predestinado a suportar, meio século mais tarde, todo o incômodo peso da admiração dos seus contemporâneos. O constrangimento do Brigadeiro, ao ter seu busto inaugurado pelo Presidente Médici, em solenidade no dia 12 de junho de 1972, aniversário do Correio Aéreo Nacional, refletiu o tom apoteótico da homenagem que carinhosamente lhe fora preparada na famosa "república do Galeão". Saiu-se bem em mais essa prova o Brigadeiro quando, explicando sua presença no ato, dizia: "Compreendo que, de outro modo, nem a amizade nem a disposição generosa dos que se solidarizaram nesta hora justificaria a convocação do velho companheiro, já afastado da carreira ativa, a não ser para que renovasse, com seu testemunho, o preito por todos à imperecível memória de quantos tombaram no desempenho exemplar de suas missões"; a partir daquela manhã em que a histórica fotografia dos "dezoito do Forte" documentava a clara opção dos onze cidadãos dispostos à sublime

coerência de missionários. Os "dezoito" do Forte eram na verdade onze — são palavras de Eduardo Gomes, quando há algum tempo inquirido, acrescentando logo após: — "não disse antes porque não me perguntaram..."

Sempre arredio a pronunciamentos e à publicidade, Eduardo Gomes jamais foi homem de fugir de situações. Por isso fez tantos pronunciamentos e se expôs como poucos neste País ao foco da publicidade. Ainda hoje, quando faz a crônica do seu tempo de tenente, voz mansa de um obstinado, traz à baila uma época rebelde a que se ligou por ideais de aprimoramento do País, a começar pela derrubada da "República Velha". Foram eles, os "tenentes", a mocidade militar, os que primeiro a contestaram. Os que deflagraram com a revolta do "Forte de Copacabana" um processo revolucionário que se desdobraria parcialmente vitorioso em 30. Para, em seguida, perderem o comando do processo em favor das oligarquias políticas que refluíram à arena, renovadas, em acordo com Vargas.

Essa ampla negação dos primeiros ideais políticos da mocidade militar — do que não foi estranha a inquietação renovadora da "Semana de Arte Moderna", fecundando o processo brasileiro com apelos de direita e esquerda — encontrou Eduardo Gomes voltado para seus deveres profissionais de aviador. Nessa época ima-

ginou ele o correio aéreo militar como visível expressão de utilidade social dos cidadãos fardados, que passaram a oferecer ao entendimento das populações brasileiras aquela dimensão cívica de asas verde-amarelas integrando e ajudando os confins do País.

O papel dos militares na história do Brasil tem suas raízes no Império com D. Pedro II e seu “poder moderador” apoiado nas lendas de Caxias e Osório, heróis nacionais, polarizadores das tendências conservadora e liberal de uma política que fluía dos tácitos acordos entre a monarquia e uma estrutura feudal de monocultura. As oligarquias econômicas de então, ao retirarem o seu apoio ao Império que os iria privar do braço escravo, encontrou no inflamado verbo dos abolicionistas, somado à força ideológica do positivismo republicano, os aliados que conduziriam um Deodoro confuso e apolítico a expressar ao seu rei o não consentimento de uma Sociedade que passara a interagir num quadro de novas realidades.

As oligarquias políticas que então dividiram entre si o poder republicano encontravam, na incondicional servidão da força militar, o seu apoio e a legal coerção que, em certos episódios históricos, chegava ao absurdo das intervenções armadas do Exército e da Marinha, para impor às políticas estaduais o arbítrio político-partidário do poder central.

As armas nacionais que durante o Império foram o próprio moderador escudo da monarquia, preservando-a e preservando-se na legitimidade de um direito de raízes seculares, viram-se, na crítica da mocidade militar, abastardadas e rebaixadas à condição de jagunços, manejadas por interesses políticos subalternos, insensíveis às suscetibilidades militares identificadas no respeito devido a certos Chefes de quem os tenentes do pós-Primeira Guerra eram admiradores. Contidos admiradores.

O violento silêncio dos inconformados terminou, porém, com um tiro do Forte contra um alvo de extensão pelos tenentes inimaginada.

Eduardo Gomes sobreviveu às balas que o derrubaram por ocasião do ofertório à beira da praia. Sobreviveu para induzir ao País caminhos após 30.

Enfrentando o “putch” vermelho em seu Regimento dos Afonsos em 35.

Repelindo a articulação fascista que minava a organização militar em 37.

Resistindo ao assédio de Vargas que o queria atrair para os seus fins políticos.

O ideário dos “tenentes” não suportara a longa prova de imersão sob a campânula do departamento de imprensa e propaganda do brasileiro estado fascista — esgotando-se.

Dos “tenentes”, Eduardo Gomes foi o único a manter-se incólume e coerente com seus próprios ideais democráticos, aceitando o sacrifício da popularidade nas duas eleições presidenciais de 45 e 50, que concordou em disputar para as ungir com sua irrecusável força moral, emprestando-lhe legitimidade democrática, apesar dos vícios e debilidades remanescentes no sistema eleitoral do País, conforme ficou demonstrado em 55.

O homem que a História consagrará como o abnegado lutador democrático pelo aprimoramento ético-político do Brasil também esteve presente no 31 de março de 64. Quando mais incerta era a situação no Palácio Guanabara, sitiado por tropas que se opunham à Revolução, caminhou ele da praia do Flamengo, onde mora, até ali. E com pleno risco pessoal atravessou a faixa de ninguém, brandindo nada mais do que a sua imensa força moral, para incorporar-se à resistência democrática.

“É bem diferente a época de hoje” diz o Brigadeiro e reconhece no atual Chefe do Governo “méritos pessoais que o credenciaram à estima dos cidadãos pelo que tem feito em prol da segurança coletiva e do desenvolvimento econômico”.

A “eterna vigilância” — legenda de suas campanhas presidenciais — por não ter sido nos últimos trinta anos entendida pela “classe política” num quadro de profundas inquietações sociais manejadas pela presença de outra revolução — quase sucumbe.

A caprichosa dialética que aqueles acontecimentos recentes ensejou deu margem, no entanto, a um final desdobramento do processo iniciado em 22 e desfigurado a partir de 30. Vive-se no País, a partir de 64, a elaboração de um processo de síntese.

HOMENAGEM

AOS HERÓIS

DO FORTE DE COPACABANA

A REVISTA AERONÁUTICA, reconhecendo que não encontraria palavras mais adequadas, para homenagear os heróis do Forte de Copacabana, ao ensejo do transcurso do cinqüentenário da revolta que ainda hoje influencia os novos e promissores caminhos seguidos pelo País, transcreve, na íntegra, a Ordem-do-Dia baixada a propósito pelo Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo:

"Um tiro ecoou na madrugada de 5 de julho de 1922.

Era a revolta do Forte de Copacabana a despertar o Rio de Janeiro e a consciência da Nação.

A Bandeira da Pátria retalhada em 28 pedaços, nas mãos de vinte e oito heróis; eram vinte e oito Bandeiras como que milagrosamente multiplicadas pelo poder da fé que só o ideal explica.

Ombro a ombro, quantos não importa, pois a história desprezou os números ante a grandeza do fato, marcharam pelas areias de Copacabana, escrevendo em sangue uma página gloriosa de nossa República.

Voluntários para a morte, cujos nomes precisos só Deus sabe.

Nesse cenário de um Brasil afogado na intriga política, impotente ante a crise econômica e desgastado pelas velhas oligarquias, surge a figura altiva do Ten. Eduardo Gomes, honra e glória da Força Aérea Brasileira, paradigma do idealismo e imagem do desprendimento.

A vida deste brasileiro, nestes cinqüenta anos que nos separam do "Levante do Forte", tem sido a expressão do que de mais puro existe em termos de amor ao nosso País.

Tenente ou Brigadeiro, a mesma firmeza de atitudes, a mesma coerência no pensar e no dizer, a mesma lealdade e o mesmo respeito à dignidade humana.

Contestador que não se perdeu na esterilidade do contestar por contestar, quando chamado a dirigir, chefe foi e soube ser.

As organizações refletem no tempo a dimensão dos homens que as conduziram.

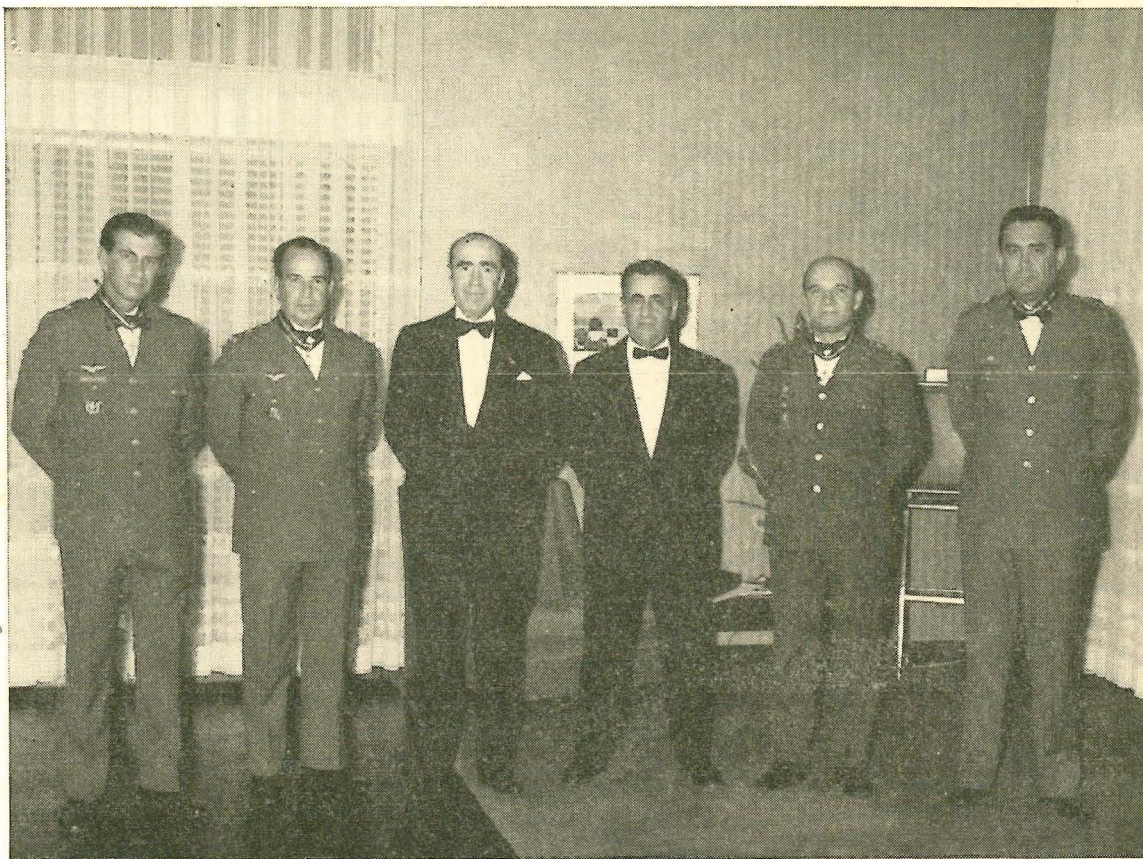
A Força Aérea Brasileira, no seu pioneirismo, na sua preocupação de unir e integrar, na sua vocação de servir, é o espelho da própria vida de Eduardo Gomes, vida que ilumina outras vidas. Vida que honra o viver.

A Revolução vitoriosa de 31 de março de 1964 trouxe em si os mesmos anseios dos que, em 1922, entregaram suas vidas para alertar as gerações futuras da necessidade de restaurar-se a dignidade nacional.

Hoje, homenageamos na figura do "Brigadeiro" aqueles que a história chamou de "Os Dezoito do Forte" e o fazemos com as palavras de Salomão: "Sobre tudo o que se deve guardar, guarda o teu coração, porque dele procedem as saídas da vida".

Estas palavras de exortação ao humanismo foram uma constante na carreira de Eduardo Gomes e motivo de inspiração a todos os seus companheiros.

A FAB saúda Eduardo Gomes, símbolo vivo de um grande País".



O Secretário de Estado com o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea Portuguesa, ladeado pelos Oficiais da FAB condecorados com a Ordem do Mérito da FAP.

20^o ANIVERSÁRIO

DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

A convite do Secretário de Estado da Aeronáutica de Portugal, o Ministro Araripe Macedo designou a comitiva constituída do Brig do Ar Paulo Sa-

lema Garção Ribeiro, Cel Av Ismael Abati, Ten Cel Av Ivan Bernardino da Costa e Ten Cel Av Ely Jardim de Mattos, para representarem a Força Aérea

Brasileira nas comemorações do 20^o Aniversário da Força Aérea Portuguesa. Os Oficiais em apreço viajaram acompanhados de suas respectivas esposas e

chegaram a Lisboa no dia 29 de junho, sendo ali carinhosamente recebidos como sempre acontece, aliás, nos encontros de brasileiros e portugueses.

1 DE JULHO, DIA DA FAP

No dia 1 de julho, data natalícia da Força Aérea Portuguesa, os Oficiais representantes da FAB compareceram às solenidades comemorativas que tiveram brilho excepcional. Pela manhã assistiram à missa votiva no Mosteiro dos Jerônimos, templo de extraordinária beleza arquitetônica e ponto obrigatório de visita turística, onde se acha o mausoléu de Camões. À tarde houve a inauguração solene do Museu do Ar e à noite realizou-se a grande festa da FAP em Monsanto, com início às 20 horas, mas que se prolongou até às 05 horas do dia 2 de julho.

MENSAGEM DO MINISTRO ARARIPE MACEDO

O Ministro da Aeronáutica enviou calorosa mensagem à Força Aérea Portuguesa, lida no dia 1 de julho pelo Chefe da Comitativa da FAB, Brig do Ar Paulo Salema Garção Ribeiro, e vasada nos seguintes termos:

"ASAS AMIGAS DE ALÉM-MAR,

Eu vos saúdo nesta data como força viva da Nação Portuguesa. Eu vos saúdo como sustentáculo da Unidade Nacional. Eu vos saúdo pelos vinte anos de profícuo labor.

O mar já era pequeno demais para a grandeza de Portugal, quando, rompendo as amarras de uma época, se fez aos céus a "Cruz da Fé", Cruz que tem sido uma constante histórica no

relacionamento de nossos povos. Cruz das naus Cabralinas que, vencendo a sorte e a morte, escreveram nossa história comum. Cruzeiro do Sul, guia singelo dos heróis de Sagres, rota da amizade, caminho da fraternidade. No céu, na terra e no mar, simbolizando a supremacia das coisas do espírito, unindo e integrando, a todos conduzindo enfim ao porto seguro. A "Cruz de Cristo" que vossas asas conduzem, qual caravelas dos novos tempos, representa a esperança no que está sendo feito e a crença no que há de ser feito.

A vossa ciclópica luta em manter intacta a verdadeira dimensão do mundo português é missão árdua e penosa que sozinha já justificaria a existência da FAP como Força Singular.

A Força Aérea Portuguesa, tendo como política básica a preocupação em adotar soluções eminentemente práticas, evitando o "culto" às teorizações acadêmicas, é um exemplo de organização moderna, realista e dinâmica.

Fugindo de modelos pré-fabricados, desenvolvendo uma doutrina própria que leva em conta as características do seu contexto e a peculiar atmosfera de cada problema, a Força Aérea Portuguesa consolida, dia a dia, o seu papel no esforço desenvolvimentista do País.

Do outro lado do oceano, em terras do cruzeiro do sul, é esta a imagem que a FAP nos transmite: Imagem da "Cruz do Progresso", "Cruz da União", "Cruz da Paz".

Que o sol que brilha a cada manhã, para aquecer o coração dos justos e honestos, continue a iluminar os vossos rumos e

os vossos caminhos, e que a presença da Força Aérea Portuguesa seja sempre motivo de orgulho e admiração aos olhos do mundo, "ENCHENDO DE OIRO E LUZ AS CINCO QUINAS QUE FULGEM NA BANDEIRA".

DISCURSO DO BRIGADEIRO SALEMA EM MONSANTO

No Clube dos Oficiais da FAP, em Monsanto, por ocasião da solenidade de entrega da Ordem do Mérito conferida à Comitativa Brasileira, o Brig do Ar Paulo Salema Garção Ribeiro pronunciou o seguinte discurso:

"É com emocionado sentimento de gratidão e de fraternidade luso-brasileira que agradeço ao Governo Português, na pessoa de V. Exa., Senhor Secretário de Estado da Aeronáutica — em meu nome e no dos meus companheiros da Força Aérea Brasileira aqui presentes — as condecorações que nos foram tão generosamente atribuídas. Além da alta distinção que muito significam nas nossas carreiras de militares, vemos nelas gravado o testemunho da comunidade histórica e da identidade espiritual de duas grandes pátrias que são uma só pátria, caminhando do passado para o futuro, na fidelidade perene aos seus ideais comuns. Gerou-se o Brasil nos ideais lusíadas, representados na Cruz de Cristo que esmaltava as velas da frota de Cabral, ao cumprir-se o feito maravilhoso da Descoberta, nos pendões dos bandeirantes que desbravaram heroicamente a grandeza da terra brasileira, das águas do Tejo às águas da Guanabara — em todos os passos inúmeros da história que nos irmanou, ao longo dos séculos, a portugueses e brasileiros. Ideais de ontem, ideais de hoje, ideais a



Na inauguração do Museu da Força Aérea, o Secretário de Estado da Força Aérea Portuguesa cumprimenta o Brigadeiro Paulo Salema Garção Ribeiro, após a leitura da mensagem do Ministro da Aeronáutica do Brasil.

continuar amanhã, ideais do futuro, ideais de sempre na mesma rota de duas nações integradas, não pelo artifício de interesses contingentes, mas pela força indestrutível da história, da língua e do sentimento que lhes são comuns.

A comunidade espiritual dos nossos dois povos está presente também, agora como em tantas outras pequenas ou grandes coisas, neste ato de imposição das condecorações com que fomos

agraciados pelo Governo Português. Nosso maior orgulho, ao recebermos os galardões com que fomos distinguidos como representantes da Força Aérea Brasileira, é o de sermos também, neste momento, os intérpretes de uma grande realidade que a todos nos transcende, mas em que todos participamos: a da identidade e fraternidade profundas de duas nações que nasceram do mesmo tronco histórico e que continuam inalteravelmente fiéis às suas raízes.

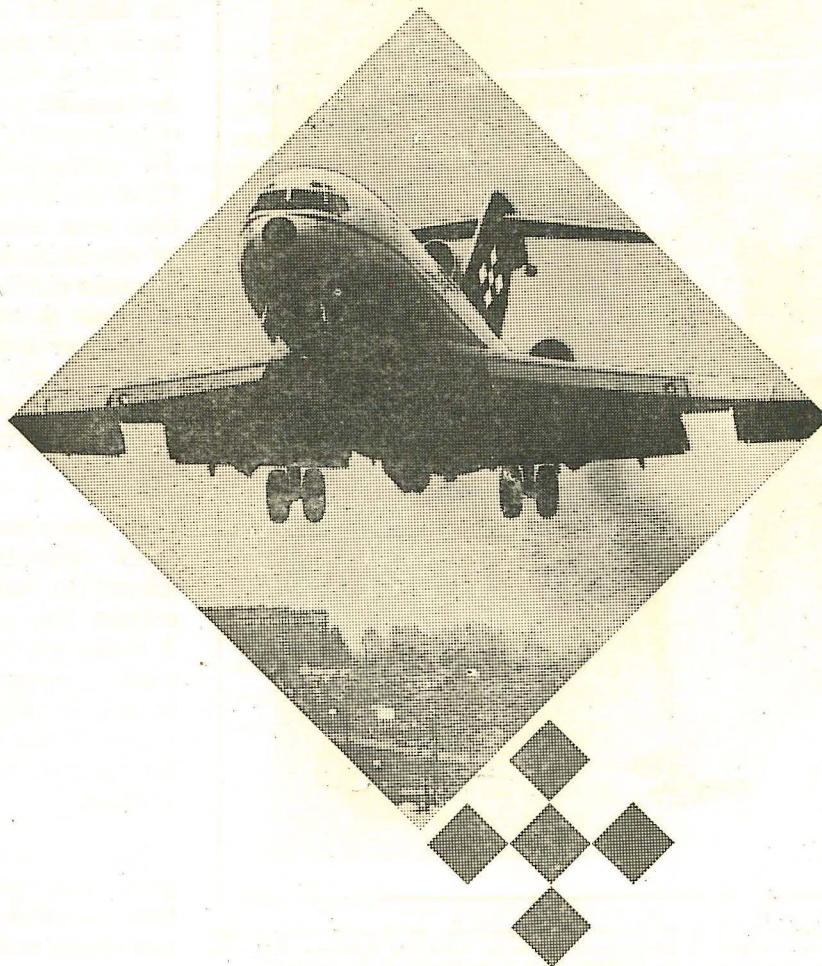
Como brasileiros, somos portadores de uma dívida sem preço à gloriosa Nação Portuguesa, que nos deu a personalidade política e espiritual, erguendo na América do Sul uma nova nação que continua no mundo de hoje e continuará no mundo de amanhã a missão humanista e universalista da pátria-mãe. As condecorações com que o Governo Português nos honrou têm para nós essa significação da comunidade em espírito e em vocação civilizadora que os nossos dois povos continuam hoje a afirmar esplendorosamente e que é para nós, brasileiros, como tem sido para os portugueses, a marca indelével de um destino.

A generosidade de Portugal nesta circunstância é mais um marco da sua generosidade de sempre com a nação brasileira. A nossa gratidão é uma parcela mais a acrescentar à gratidão imensa devida pelo Brasil à pátria materna que o fez nascer e lhe apontou auguralmente o seu destino.

Em particular — no vosso gesto e na vossa carinhosa atitude — vemos o estímulo da fé nos ideais comuns, a quem aqui veio, a vosso convite, comemorar o aniversário de uma gloriosa e desprendida Força que mais alto eleva a bandeira Pátria.

Em nosso espírito e em nossos sentimentos de aviadores — de homens que têm no espaço um lugar comum — ressalta, na grandeza deste ato, a reafirmação que nos une pela certeza que temos de nunca morrermos, por vivermos sempre na lembrança de amigos, como são os senhores — nossos irmãos da Força Aérea Portuguesa”.

JET POWER



A MAIOR FROTA DE JATOS OPERANDO NO BRASIL

Temos uma verdadeira "esquadrilha" de jatos esperando por você. No Brasil, os jatos Caravelle e Super Boeing da CRUZEIRO voam para mais lugares, mais vezes por dia, que qualquer outra empresa aérea. Damos os melhores vôos "non stop" (diretos), os melhores horários de partida e chegada, serviço 5 Estrelas, financiamento a longo prazo, reserva de hotéis e passeios, etc... Ponha Jet Power em sua próxima viagem. Venha voar conosco. Para todo o Brasil, Argentina e Uruguai, a CRUZEIRO é o caminho.



VOE
CRUZEIRO
A EMPRESA AÉREA DO ANO ★★

DIA

DO

EXÉRCITO

DA VENEZUELA



Da esquerda para a direita: Gen Ex Alfredo Souto Malan; Gen Div José Campos de Aragão; Ten Cel João Batista Malan de Paiva Chaves, representando o Gen Reynaldo de Mello de Almeida; Gen Div Ariel Paca da Fonseca; Gen Brig Antonio Hamilton Mourão e Cel Armenio Gonçalves, representante da EsAO.

Por motivo da comemoração do Dia do Exército, na data de 22 de junho, o Adido Militar à Embaixada da Venezuela, Gen Bda Edgard Enrique Gonzalez Perez, ofereceu uma recepção no Forte de Copacabana, com o comparecimento de muitos oficiais de nossas Forças Armadas, além de destacadas personalidades do meio civil, quase todos acompanhados de suas respectivas esposas.

Durante a reunião, o General Gonzalez Perez procedeu à entrega das condecorações conferidas pelo Governo Venezuelano aos seguintes Oficiais-Generais do Exército Brasileiro: Gen Ex Alfredo Souto Malan; Gen Div José Campos de Aragão; Gen Div Reynaldo Mello de Almeida; Gen Div Ariel Paca da Fonseca; e Gen Bda Antonio Hamilton Mourão. Foi também agraciado o Estandarte da EsAO,

cujas medalha o General Gonzalez Perez entregou ao representante desse Estabelecimento, Cel Armenio Gonçalves. O Adido Militar à Embaixada da Venezuela pronunciou, na ocasião, vibrante discurso, do qual esta Revista salientou os seguintes trechos:

“Nuestra vida, en sus acontecimientos, nos defronta con situaciones que nos honran y hacen



O General Edgard Enrique González Pérez quando pronunciava o seu inspirado discurso.

sentirnos orgullosos de la institución a que pertenecemos. Esta celebración: es la vivencia, de la realidad que nos llena de orgullo en el presente día; es la consumación, de lo que fué el deseo de nuestros libertadores; es el espejo, en que nos miramos para aquilatar cuán positivo ha sido el resultado de nuestro mancomunado esfuerzo de superación.

La presente oportunidad es, para mí, motivo de *Honor, Orgullo y Satisfacción*. — *Honor*, por actuar en representación del Ciudadano Presidente de la República de Venezuela y Comandante en Jefe de nuestras Fuerzas Armadas. *Orgulho*, por representar en este momento a mi Ejército en la celebración de su Día, que por su vez es el 151º Aniversario de la Batalla de Carabobo, que selló nuestra Independencia. *Satisfacción*, por realizarse este acto en la nación hermana, a la que nos ligán tan profundos lazos de amistad.

La emoción que me embarga, en este día, es de mayor significación, por estar en un país que siempre nos ha acogido con cariño y que comulga con el nuestro: en sentimientos, destinos comunes, hermandad geográfica e identificación en las ideas de progreso y desarrollo.

— Exmos. Señores Generales condecorados:

He sido honrado al imponer estas presea, que sé llevareis con orgullo en vuestros pechos, como Oficiales de brillante trayectoria, que han rendido importantes Servicios al Ejército de Venezuela, contribuyendo en forma notoria al progreso y desarrollo del mismo. Asimismo hemos distinguido con esta Condecoración, el Estandarte de la Escuela de Perfeccionamiento de Oficiales, Instituto que, conjuntamente a la Escuela de Estado Mayor, Instituto Militar de Ingeniería, Centro de Estudios de Personal y otras Escue-

las del Ejército brasileño, en su noble labor educativa de inmensa significación patriótica, siempre nos han abierto sus acogedoras puertas y contribuido a la capacitación profesional de nuestros Cuadros de Oficiales. En este momento he condecorado al Ejército del Brasil, Institución que por su límpida y ascendente trayectoria y por su seria actitud ante el acontecer nacional, es a creadora de nuestro más profundo reconocimiento".

.....
 "Para concluir, cito una frase del Exmo Señor General de Ejército Alfredo Souto Malan, en discurso pronunciado en la transmisión de la Jefatura del Estado Mayor del Ejército: *"Embora todos estejamos cientes de que tudo neste mundo depende da vontade de Deus, a empenhar-nos em nossos afazeres, como se tudo dependesse exclusivamente de nosso*

esforço pessoal”; relaciono este sabio pensamento, a una plegaria de autor anónimo, deseando que ambos, con su profundo significado, contribuyan a orientar nuestros rumbos para el engrandecimiento de la patria de todos los presentes:

“Dios mio, no permitas que me acobarde ante las dificultades de cada día, ni que me muestre remiso en las faenas que me imponga. No permitas que pierda la fe en mis semejantes. Conservarme dulce y puro de corazón, a despecho de la ingratitud, la traición y la maldad. Librame de reparar en las pequeñas ofensas, así como de infligirlas. — Enseñanos buen Dios a servirte como lo mereces; a dar, sin reparar en el precio; a luchar, sin hacer caso de nuestras heridas; a trabajar, sin buscar reposo; a afanarnos sin esperar recompensa alguna, salvo la de saber que cumplimos tu voluntad”.

Em nome dos agraciados, falou o Gen Div José Campos de Aragão que, num improvisto, re-



O General Gonzales Perez é cumprimentado pelo nosso Diretor e Senhora Raphael Leocádio dos Santos.

passado de emoção e de sinceridade, pôs em evidência a sólida amizade existente entre os povos do Brasil e de Venezuela, bem como a crescente estima e cooperação entre as Forças Armadas dos dois países.

Realmente sempre foi muito efetiva e proveitosa a estreita ligação entre militares brasileiros e venezuelanos. A propósito, o próprio Adido Militar, Gen Bda Edgard Enrique Gonzalez Perez, cursou estabelecimentos do nosso Exército como a EsAO e a ECEME, desempenhando posteriormente as suas atuais funções desde maio de 1970. A convivência e o trabalho em comum têm contribuído bastante, sem dúvida, para aumentar a confiança e a amizade entre os companheiros das Forças Armadas do Brasil e da Venezuela.

Esteve muito agradável, em última análise, a recepção oferecida pelo General Gonzalez Perez, sendo que, nesta reportagem, estampamos algumas fotos colhidas naquela noite. Todos quantos compareceram tiveram a oportunidade de sentir uma vez mais a simpática hospitalidade que constitui, aliás, uma constante do povo venezuelano.



O General Gonzales Perez recebe o Ten Brig e Senhora Henrique de Castro Neves



Aspecto da Mesa que presidiu os trabalhos. Na tribuna, o Brig Bachá quando pronunciava o seu discurso.

26º ANIVERSÁRIO

DO CLUBE DE AERONÁUTICA

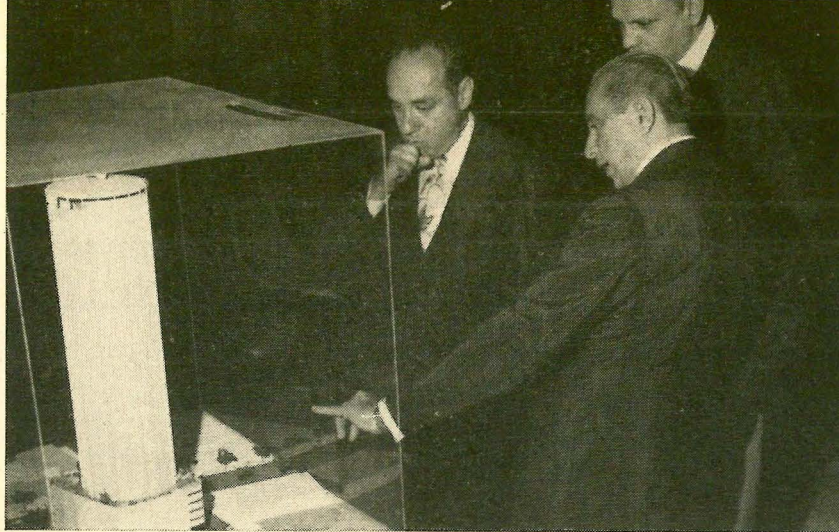
Na data de 4 de agosto foi comemorado o 26º aniversário do Clube de Aeronáutica, sendo que o programa constou de uma Sessão Magna, iniciada às 20:45 horas, seguida de um "coktail-buffet". A solenidade propriamente dita foi realizada no antigo Salão Azul, agora inteiramente reconstituído e com nova pintura na cor gelo. Convidado pelo Presidente do Clube, Maj Brig Francisco Bachá, assumiu a presidência da Mesa o Vice-Governador da Guanabara, Dr. Erasmo Martins Pedro, na qual também tiveram assento as seguintes personalidades: Marechais-do-Ar Américo Leal, Benjamin Manoel Amarante e Ignácio de Loyola Daher; Ministros do STM Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, Nelson Barbosa Sampaio e Amâncio Dias; General Ovídio Saraiva de Carvalho Neiva e Maj Brig Ivo Gastaldoni.

Iniciada a Sessão Magna, foi dada a palavra ao Brig Bachá que pronunciou o seguinte discurso:

"Ao iniciarmos esta Solenidade, cumpre-nos agradecer a todos os presentes pela honra e pela alegria que nos proporcionaram, aquiescendo ao nosso convite.

Cumprindo disposição estatutária, realizamos, hoje, mais uma Sessão Magna, com a finalidade de se comemorar o aniversário de fundação da nossa querida Agremiação.

Portanto, meus senhores, há, precisamente, 26 anos passados era criado o Clube de Aeronáutica, que, entre outros, tem por objetivo o seguinte:



O Presidente do Clube mostra a maquete da futura Sede ao Vice-Governador da Guanabara, Dr. Erasmo Martins Pedro, acompanhado de um de seus Assessores.

— Estreitar os laços de união e solidariedade entre os Oficiais da Força Aérea Brasileira, bem como entre os Oficiais das Forças Armadas.

— Procurar por todos os meios tornar mais estreitas as relações entre as instituições congêneres.

— E proporcionar aos seus associados todas as facilidades no sentido da obtenção de residência própria, defendendo os seus interesses e pugnando por medidas acauteladoras dos seus direitos.

Cabe-nos, ainda, antes de entrarmos na parte referente às homenagens, relatar o que foi realizado de 5 de agosto do ano passado até o dia de hoje.

O Departamento de Secretaria, cujo titular é o Ten Cel Pedro Richard Neto e tendo como Vice-Diretor o Ten Luiz Evangelista dos Santos, vem apresentando sensíveis melhorias no que tange ao atendimento e controle dos associados, estando em fase de conclusão a confecção das fichas que integram o novo fichário do sistema VISIRECORD.

O Departamento de Finanças, cujo Diretor é o Cel Colmar Campelo Guimarães, apesar da grande responsabilidade inerente às suas funções, após estudos profundos, implantou um novo Plano de Contas que tem permitido um controle mais efetivo dos orçamentos.

O Departamento Social, sob a direção do Cap Addison Scarton Coutinho, apresentou, durante o citado período, uma variada programação de atividades recreativas e sociais, ten-

do despertado grande interesse por parte dos associados as festividades dos dias das Mães, dos Pais e das Crianças.

O Departamento Desportivo, dirigido eficientemente, pelo Brig Paulo Salgueiro, realizou, no decorrer do citado período, o seguinte:

- revisão do sistema elétrico da piscina e da casa de máquinas, inclusive das bombas;
- filiação do Clube à Federação Carioca de Caça Submarina, com um recorde brasileiro obtido pelo Ten Cel Ricardo Curvelo de Mendonça;
- instalação do equipamento para tração de coluna no Serviço de Fisioterapia.

Graças à dedicação do pessoal do Departamento, o nosso Clube foi premiado pelo Instituto de Engenharia Sanitária da SURSAN, pelo fato de a nossa piscina haver sido classificada como a segunda mais bem tratada, dentre as 170 piscinas públicas existentes no Estado da Guanabara.

O Departamento Técnico-Cultural, cujo Diretor, o Maj Brig Raphael Leocádio dos Santos, conta com a colaboração eficiente do Brig Manoel Borges Neves Filho e do Cel Ildefonso Patrício de Almeida, vem mantendo sem solução de continuidade a impressão da REVISTA AERONÁUTICA, cuja tiragem, a fim de atender ao crescente número de solicitações, foi aumentada para 4 500 exemplares.

O Departamento Patrimonial, que tem como Diretor o Brig Eng José Vicente Cabral Checchia, continua a cumprir o plano de obras aprovado pela Diretoria, de forma eficiente, tendo realizado, no ano que passou, entre outros, o seguinte:



Um aspecto do Buffet no Salão de Mármore.

- transformação da antiga Sala de Estar do Hotel em 2 apartamentos, no andar térreo;
- construção de uma nova sala de estar;
- construção do novo bar com cozinha, no Hotel, para atendimento dos associados, em trânsito;
- restauração de 3 quadros de Wamback;
- reparação e pintura do Salão Azul.

O Departamento Jurídico, que tem como Diretor o Cel Walfredo Moraes de Almeida, e que vem assistindo, com eficiência, a Diretoria do Clube, apresentou os estudos conclusivos das medidas que devem ser tomadas com relação aos “affaires” Hotel Internacional do Galeão e SOTUR.

O Departamento de Facilidades, cujo Diretor é o Maj Ivan de Lanteiul, continua a apre-

sentar sensíveis melhorias no que tange ao conforto e ao atendimento aos associados, equipando os apartamentos e quartos com as facilidades necessárias aos seus usuários, quando em trânsito.

A Cooperativa de Carros, cujo Diretor é o Cel Delprete de Moraes, tem cumprido sua missão eficientemente, estando em formação um novo grupo, visando à aquisição e distribuição de carros, e um outro grupo para fornecimento de aparelhos de Televisão a cor. No que diz respeito à situação econômico-financeira, apresentou a COOPCAR um superavit de Cr\$ 24 998,54.

A Carteira Hipotecária e Imobiliária, sob a direção do Brig Samuel Eichin, auxiliado pelos Brigadeiros Paulo Eugênio Machado e Antonio Dias de Macedo, prossegue no seu programa



O Diretor da CHICAER, Brig Samuel Eichin, palestra com o Cel Edillo Ramos Figueiredo.

de construção, cuja situação até o presente é a seguinte:

- I — 1º Convênio com o BNH — 128 unidades
 - 1 — Edifícios já entregues — 8, perfazendo um total de 308 apartamentos.
 - 2 — Edifícios em construção — 2, com 120 apartamentos, cuja entrega das chaves, prevista para setembro próximo, marcará o encerramento do 1º Convênio, que previa a construção de 428 unidades residenciais.
- II — 2º Convênio com o BNH — 500 unidades

- 1 — Contando até a presente data com 240 associados inscritos, acham-se em construção as seguintes unidades residenciais:

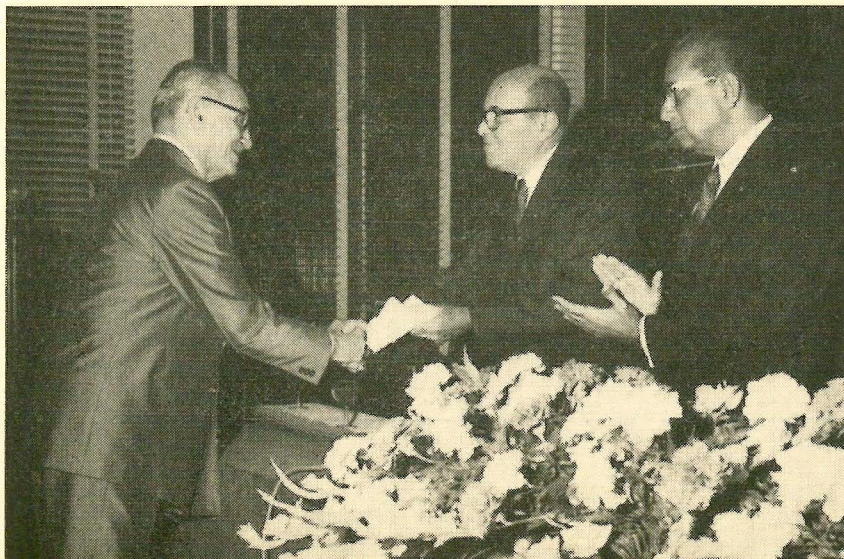
Rua Padre Achotegui, 37 — 64 apts.
 Rua Esteves Júnior, 68 — 18 apts.
 Rua Otávio Carneiro, 29 — 22 apts.

No que diz respeito a empréstimos aos seus associados, com a finalidade de facilitar reformas em seus imóveis, a CHICAER efetivou 80 contratos, num total de Cr\$ 320 000,00.

O Departamento Beneficente teve como Diretor o Cel Adroaldo Barbosa da Silva, falecido no mês próximo passado, a quem rendemos nossas homenagens. Além de prestimoso colaborador, conduziu eficientemente o seu Departamento, aumentando de muito as possibilidades de atendimento aos seus associados. Atualmente, o Departamento é dirigido pelo Brig José Carlos D'Andretta, tendo como auxiliar o Ten Manoel Marinho Ferreira, que vem prestando grande colaboração, desde a criação do DEBE.

Esse Departamento, que hoje completa 20 anos de bons serviços, e desfruta de ótima situação financeira, está ultimando um convênio com a Santa Casa de Misericórdia, visando ao atendimento dos pedidos de sepultamento de seus filiados, nos diversos cemitérios da Guanabara, cujas despesas serão deduzidas do pe-

O Ten Marinho recebe a Medalha do Mérito, das mãos do Marechal Amarante.



cúlio a ser pago aos seus beneficiários, com a simples apresentação do contracheque.

No que respeita à situação jurídica do nosso Clube, é com imensa satisfação que informamos estar o mesmo perfeitamente legalizado perante os Governos Federal e Estadual.

Quanto à situação econômico-financeira, cumpre-nos informar que, pela vez primeira, desde a sua fundação, a nossa Agremiação está em dia com seus compromissos financeiros.

Com relação à nossa nova sede — o Edifício Clube de Aeronáutica — após cerca de oito meses de titânico trabalho com as fundações, para deslocar e vencer o enrocamento da antiga Praia das Virtudes, é com grande júbilo que participamos que, concluídos o subsolo, os andaimes das lojas e sobrelojas, se acham em construção o primeiro pavimento de garagem e as bases para instalação das formas deslisantes, o que, se Deus quiser, nos permitirá levar, dentro de quatro meses, o núcleo central até o quadragésimo segundo pavimento. Como Presidente, também, da Comissão de Construção da Nova Sede, cumpre-nos o dever de agradecer, pela eficiente colaboração, ao Brig Eng José Vicente Cabral Checchia e ao Cel Lauro Klüppel Júnior, bem como cumprimentar a todos os integrantes da direção da SERVENCO, firma vencedora da concorrência, na pessoa de seu Presidente, Dr. Jacob Steinberg, pela maneira brilhante com que vem conduzindo os trabalhos dentro do cronograma estabelecido, e também pelo perfeito entrosamento com a nossa Comissão, no que concerne a solicitações, modificações e complementação dos Projetos Especiais.

Após este breve resumo de nossas atividades, desejamos agradecer, de viva voz, aos membros dos colendos Conselhos Deliberativo e Fiscal, o apoio prestado à Diretoria.

Aproveitamos ainda essa oportunidade para agradecer ao Vice-Presidente do Clube, Brig Alberto Costa Mattos, a prestimosa colaboração prestada à nossa Agremiação, e aos nossos companheiros de Diretoria, já anteriormente citados, pela dedicação, lealdade, perfeita noção de cumprimento do dever e irrestrita solidariedade, o que nos tem permitido desem-

penhar, a contento, a nossa árdua missão de Presidente do Clube.

Desejamos, ainda, agradecer a todos aqueles que com suas presenças nos prestigiaram e abrilhantaram nossa solenidade”.

Em seguida passou-se à parte referente às homenagens.

A Diretoria do Clube, em sua reunião do dia 26 de junho próximo passado, considerando que o Departamento Beneficente completará, no dia 5 de agosto de 1972, 20 anos de excelentes serviços aos seus associados, resolveu conferir aos seus primeiros dirigentes, cujo mandato durou 6 anos consecutivos, a Medalha de Mérito comemorativa, alusiva à data.

Assim, o Brigadeiro-do-Ar Oswaldo Terra de Faria, que foi representado pelo Brigadeiro José Carlos D'Andretta, recebeu a Medalha das mãos do Sr. Vice-Governador da Guanabara, Dr. Erasmo Martins Pedro; o Coronel Edílio Ramos Figueiredo recebeu a Medalha das mãos do Marechal Américo Leal; e o Tenente Manoel Marinho Ferreira, das mãos do Marechal Benjamim Manoel Amarante.

Terminada a Solenidade, dirigiram-se todos ao Salão de Mármore, onde os aguardava um excelente “cocktail-buffet”. As bebidas passaram a circular no agradável ambiente, trazidos por uma numerosa equipe de garçons. Tudo da melhor qualidade, a começar pelo “scotch”, notando-se a grande mesa ornamentada, onde havia uma variedade e fartura de salgadinhos, preparados em bom estilo pela cozinha do Clube. Depois vieram as bandejas de doces, todos muito gostosos, que foram bastante apreciados, sobretudo pelas Senhoras presentes.

Apesar da noite chuvosa, muitas foram as personalidades que vieram aumentar o brilho das comemorações do aniversário do nosso Clube. Grupos animados pela simpatia da festa mantiveram-se em prolongada palestra, de tal sorte que só depois das 23 horas é que a maioria dos presentes pensou em retirar-se. Apresentamos, nesta reportagem, algumas das fotos colhidas pelo nosso fotógrafo que muito bem demonstram como esteve movimentada e bonita a noite de 4 de agosto no Clube de Aeronáutica.

Convênio com a Santa Casa de Misericórdia



O Provedor da Santa Casa de Misericórdia, Ministro Afrânio Costa, quando transmitia informações à Diretoria do Clube, acerca dos Convênios já firmados com o Exército e a Marinha.

O Clube de Aeronáutica, através de seu Presidente, acaba de firmar convênio com a Santa Casa de Misericórdia, pelo qual essa instituição fica autorizada a atender aos pedidos de funerais de sócios do Departamento Beneficente, até o limite máximo de Cr\$ 1.300,00, sendo essa despesa deduzida do pecúlio a pagar.

A solicitação é feita diretamente à Santa Casa, nos locais autorizados, *mediante a apresentação do contracheque de pagamento ou recibo de quitação de mensalidades de um dos últimos três meses.*

Fica devidamente esclarecido que os sócios com menos de um ano de interstício no Departa-

mento não terão direito a esse serviço.

Para ingressar no Departamento Beneficente, basta ser sócio efetivo, contribuinte, sócio-afim ou dependente do sócio do Clube.

A idade limite para admissão é de 55 anos e 6 meses.



Após a assinatura do Convênio, os representantes do Clube de Aeronáutica visitam as principais dependências da Santa Casa.

Para os sócios com idade compreendida entre 55 e 60 anos, foi aprovado pela Diretoria um prazo de seis (6) meses para sua aceitação, mediante o pagamento de uma jóia proporcional à idade, além de uma carência de quatro (4) anos para integralizar o pecúlio de Cr\$ 10.000,00.

Damos abaixo, para conhecimento dos associados, o texto do Convênio, na íntegra:

“O Clube de Aeronáutica, doravante denominado CAER — “DE-BE” — Caixa 80 por seu presidente Major-Brigadeiro Francisco Bachá, tem justo e contratado com a Santa Casa de Misericórdia do Rio de

Janeiro, doravante denominada Santa Casa, neste ato representada pelo seu Provedor, Ministro Afrânio Antonio da Costa, o atendimento de pedido de funeral de associado do CAER — “DE-BE” — Caixa 80, mediante as cláusulas e condições seguintes:

Primeira — A Santa Casa se obriga a atender solicitações relacionadas com o funeral dos associados do CAER — DE-BE — Caixa 80, nos cemitérios de São João Batista, São Francisco Xavier, Inhaúma, Irajá, Jacarepaguá, Ricardo de Albuquerque, Ilha do Governador, Guaratiba, Campo Grande, Realengo, Santa Cruz, Piabas e Pa-

quetá, por ela administrados, como também nos cemitérios particulares das Ordens 3ª de São Francisco da Penitência, Ordem 3ª de Nossa Senhora do Monte do Carmo, Ordem 3ª de São Francisco de Paula e Israelita, mediante a apresentação do contracheque “Caixa 80” — Departamento Beneficente ou recibos de mensalidades dos últimos três meses.

Segunda — Na execução do funeral estará compreendido o seguinte: urna ou caixão, catacumba ou sepultura temporária, veículo, ambulância, essa e outros serviços que se tornarem necessários, mediante solicitação do responsável.

Terceira — O funeral que, por solicitação do responsável legal, ultrapassar o limite estipulado, será atendido com o pagamento imediato da diferença que exceder ao mesmo.

Quarta — Os serviços serão cobrados de acordo com os valores constantes da "Tabela de Preços" fornecida pela Santa Casa, a qual se obriga a comunicar ao CAER DE-BE — Caixa 80, com antecedência de 30 (trinta) dias, qualquer alteração que venha a ser introduzida.

Quinta — A Santa Casa será reembolsada, mensalmente, pelo CAER — DE-BE — Caixa 80, das despesas de cada funeral, efetuadas dentro do limite de hum mil e trezentos cruzeiros (Cr\$ 1.300,00), mediante a apresentação das respectivas faturas.

Sexta — Este contrato entrará em vigor na data de sua assinatura e poderá ser rescindido, por quaisquer das partes, a qualquer tempo, desde que co-



O Major-Brigadeiro Francisco Bachá, Presidente do Clube de Aeronáutica, ao assinar o Convênio.

municado por escrito, com antecedência de 30 (trinta) dias, sem direito a qualquer indenização, recebendo, porém, a Santa Casa o que lhe for devido por funeral atendido.

Sétima — As partes contratantes elegem o foro desta Cidade para dirimir qualquer questão que tenha por objetivo o presente contrato, renunciando a qualquer outro".

NOVA AIP ENTRA EM VIGOR

Entrará em vigor, a partir de 1 de setembro, a nova edição da publicação de Informação Aeronáutica (AIP/BRASIL), que apresenta uma série de modificações na sistemática geral, tais como: Velocidade e Segurança de Informação Aeronáutica, de acordo com os padrões mais modernos e seguindo as normas internacionais da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Sua apresentação é feita em capa dura articulável, facilitando a substituição de qualquer folha e proporcionando ao usuário maior sim-

plicidade de manuseio e informações atualizadas.

A distribuição dos volumes, bem como as substituições das folhas contendo novas informações serão feitas automaticamente nos domicílios de cada assinante, com rapidez, assegurando a sua constante atualização.

As novas AIP poderão ser encontradas nas bancas de jornais e revistas dos principais aeroportos brasileiros, e a sua aquisição inclui uma assinatura anual.

BENEDITO - O passarinho filosófico.

— Olá companheiros!

Meu nome é Benedito, nome raro aliás, para um pássaro mais raro ainda, pois, embora sendo da raça "Superis-Rarum", nasci, como o "Patinho feio", numa família de gansos, que por sinal era um mundo bem diferente do meu...



... o que me fez, de saída, sentir-me um pouco desajustado. Porém, resolvi dar tempo-aotempo, para ver como ficaria ... não ficou...



Minhas pernas, meu pescoço, meu bico, cresciam desustadoramente. Todos começaram, então, a notar as diferenças.

Então, chegou o dia...

Durante o inverno, meus irmãos haviam crescido suas penas, e, numa luminosa manhã, fomos ao lago, para nossa primeira experiência aquática... daí!!!...



... Enquanto meus pés tocassem o fundo, era tranquilo, daí para frente - catástrofe.



Depois de tantos desgostos, resolvi por um ponto final em tudo isso. Subi ao mais alto pico, e me lancei desesperadamente ao vazio.

Mas qual não foi minha surpresa, quando o instinto me obrigou a bater a asa, e, ... voei. Voiei por terras, mares, rios, selvas e vi muita coisa boa, muita...



... até que conheci ULA.

Ula povoou meu céu, meu mundo, e, no espaço das manhãs de Sol, eu voava, o voo do amado. Porém, esta é outra história, que eu conto na próxima. Tchau!



Wanna...
© BE/03/72

CORRER JÁ NÃO BASTA

**O BRASIL PRECISA VOAR E NÓS
ESTAMOS FABRICANDO SUAS ASAS.**



**APLIQUE 1% DO
SEU IMPOSTO DE RENDA*
NA EMBRAER *(pessoa jurídica)
informações nas agências do
BANCO DO BRASIL S.A.
ou diretamente na empresa.**

 **EMBRAER**
EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
CAIXA POSTAL 343 / SÃO JOSÉ DOS CAMPOS / ESTADO DE SÃO PAULO / BRASIL



Uma vista parcial da Mesa que presidiu os trabalhos de Formatura da Turma 1-72 da ECEMAR.

◆ DIPLOMAÇÃO DE OFICIAIS QUE CURSARAM A ECEMAR

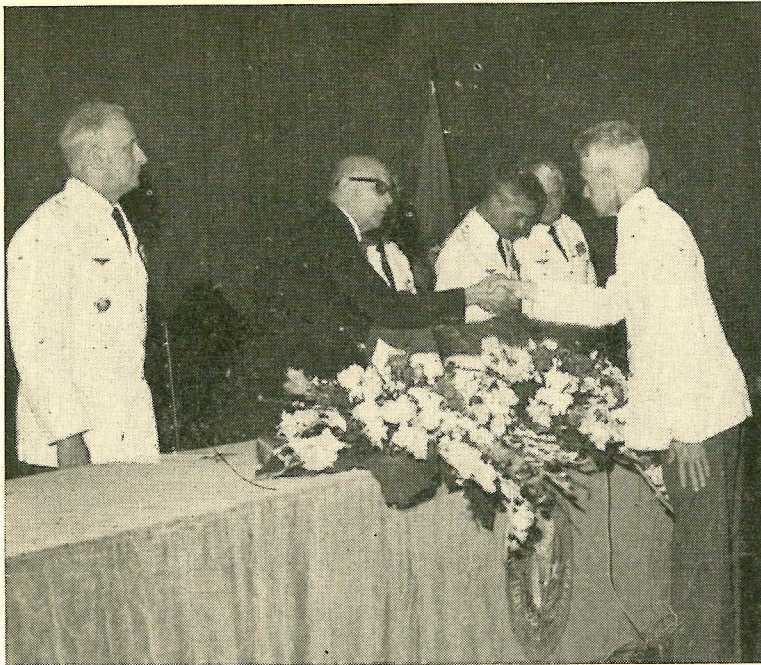
Setenta Oficiais-Superiores da FAB, sendo 15 do Curso Superior de Comando, 28 do Curso de Direção de Serviços e 27 do Curso de Estado-Maior, foram diplomados, no dia 4 de julho, pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

A cerimônia contou com a presença do Ministro da Aeronáutica, que representou o Presidente da República, Oficiais-Generais das Forças Armadas, Adidos Aeronáuticos acreditados junto ao Governo Brasileiro, autoridades civis, familiares dos diplomados e convidados.

A solenidade constou da leitura do boletim com a chamada nominal dos oficiais que concluíram os Cursos, seguindo-se a entrega dos diplomas pelas madrinhas e a apresentação ao Ministro da Aeronáutica dos oficiais que mais se distinguiram nos Cursos: Superior de Comando — Cel Av Cherubim Rosa Filho; Direção de Serviços — Cel Int Nilson Greco de Abreu, Ten Cel Med Luiz Carlos Zamith e Ten Cel Eng José Ernesto Pereira Monteiro; Estado-Maior — Maj Av Guido de Resende Souza.

No seu discurso disse, entre outras considerações, o Comandante da ECEMAR, Maj Brig Hamlet Azambuja Estrela: “A responsabilidade dos que trabalham nesta Casa é muito

grande, pois aqui se lançam as verdadeiras sementes que vão orientar os destinos da Força Aérea Brasileira. Neste encargo muito honroso e muito difícil, procura incutir em seus espíritos a disciplina de raciocínio, os métodos de trabalho em equipe e a doutrina de emprego do Poder Aeroespacial”. Agradeceu, depois, ao Corpo de Instrutores que “tão bem soube cumprir os encargos, muitas e muitas vezes trabalhando em horas extraordinárias, roubadas ao convívio dos seus familiares e privados de tempo útil, algumas ocasiões, até mesmo de realizar os seus vôos de treinamento”. Por último, declarou que “Esta Escola faz votos para que as esposas continuem encorajando seus maridos, para que



O Ministro Araripe Macedo cumprimenta o Ten Cel Med Luiz Carlos Zamith, que mais se distinguiu entre os alunos do CDS (Med).

não se limitem a ser meros espectadores e sim sejam agentes atuantes. Estarão, assim, as esposas, dando valiosa contribuição para o engrandecimento da Força Aérea Brasileira”.

RETORNO AO REGIME NORMAL DOS CURSOS

A ECEMAR, como é sabido, vem trabalhando há certo tempo em regime de urgência, diplomando duas turmas por ano. Agora, cessadas, naturalmente, as causas que deram motivo a tal situação, a ECEMAR prepara-se para retornar à cadência normal de uma turma por ano, a partir de 1973. Isto, certamente, proporcionará ao Corpo de Instrutores o tempo necessário ao aprimoramento do ensino, enquanto que o Corpo de Alunos terá melhores condições de aproveitamento.

◆ AULA INAUGURAL NA ECEMAR

O Ministro Araripe Macedo proferiu, no dia 26 de julho, a aula inaugural dos Cursos Superior de Comando, Estado-Maior e Direção de Serviços, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. Estiveram presentes oficiais gerais e superiores da FAB.

No assunto tratado, *Problemas Conjunturais do Ministério da Aeronáutica*, foram expostos, particularmente, os relativos a pessoal, material e finanças.

A tônica da exposição girou em torno dos princípios básicos da Reforma Administrativa, principalmente o da descentralização da execução dos servi-

ços. A descentralização, todavia, para produzir resultados positivos, exige necessariamente o controle das atividades descentralizadas, que é outro princípio fundamental da Reforma Administrativa. Sem controle não há, também, coordenação e, neste caso, a descentralização poderá gerar o caos ou liquidar com a Organização.

Daí, o Titular da Pasta haver enfatizado a importância da Estatística e da Contabilidade de Custos, através das quais o Administrador terá à sua disposição o melhor instrumento para a avaliação da eficiência da sua Organização.

Numa tentativa de política de pessoal, foi ressaltada a conveniência de trabalhar com efetivos reduzidos, mas profissionalmente valorizados; praticar a política da execução indireta, inclusive de certos serviços especializados, e, no setor civil do Ministério da Aeronáutica, desburocratizar e dinamizar as atividades técnicas, estruturando-as em moldes de administração indireta, conforme estabelece a Reforma Administrativa.

Passando aos problemas do setor de material, afirmou que é muito mais fácil o estabelecimento de uma política de material do que pô-la em execução. A padronização é a palavra-chave de todas as políticas de material, mas a grande diversidade de missões na Força Aérea e as contingências da dependência de fontes de suprimento estrangeiras torna extremamente difícil cumprir uma política de padronização de maior extensão e profundidade. Na FAB existem mais de 280 000 itens de inventário, os quais se desdobram em cerca de 26 000 000 de peças componentes; o valor histórico desses itens de inven-



O Ministro Araripe Macedo quando pronunciava a Aula Inaugural dos Cursos da ECEMAR.

tário ascende a mais de 68 milhões de dólares, o que representa uma imobilização respeitável de capital. A industrialização, através de um programa objetivo e progressivo de fabricação de aviões no País, embora difícil, caro e relativamente lento, constitui, hoje, meta prioritária do Plano de Ação do Governo do Presidente Médici, sendo a EMBRAER uma afirmação positiva dessa política.

Resumindo as considerações feitas sobre os problemas conjunturais relativos ao material de aeronáutica, assim sintetizou a política de material: diversificação mínima de material aéreo e máxima versatilidade de emprego; maior grau possível de padronização de motores, equi-

pamentos e acessórios; maior apoio ao parque industrial do País; e apoio irrestrito à indústria brasileira de aviões.

A última parte da dissertação versou sobre os problemas econômico-financeiros. Alertou para o novo conceito do Orçamento-Programa, bem distinto da noção antiga de que o Orçamento era uma simples autorização para gastar; ao contrário, modernamente, o Orçamento é o custo do programa. Por este motivo, o Planejamento e a Orçamentação são indissolúveis e, para se chegar à versão monetária dos programas, é indispensável conhecer o custo das atividades e dos investimentos programados; mais uma vez surgem a estatística e a contabi-

lidade de custos como ferramentas importantes do planejamento. Enfatizou, ainda, a necessidade de aumentar a produtividade de cada Cruzeiro orçamentário, bem como da programação dos desembolsos, a fim de evitar a imobilização excessiva de restos a pagar de exercícios anteriores.

Finalizando, preconizou a necessidade de unificar o controle econômico-financeiro das atividades do Ministério da Aeronáutica em um único Órgão Central, diretamente subordinado ao Ministro, à maneira do que se verifica em todos os outros Ministérios e igualmente adotado em todas as grandes empresas privadas de complexa organização.

Que bom que o Brasil está com pressa.

A frota de Boeing da VASP existe por causa de gente como você.

É preciso acompanhar a jato os homens que estão produzindo um novo Brasil.

Os jatos da VASP ficam à sua disposição, para levar você ao Rio de Janeiro, Campo Grande, Cuiabá, Belo Horizonte, Goiânia, Salvador, Recife, Fortaleza, Natal, São Luís, Teresina, Belém, São Paulo, Manaus, Porto Alegre, Brasília.

Talvez você esteja querendo andar 5 anos na frente do seu concorrente. Ande com a VASP.

Talvez você esteja querendo apenas conhecer as maravilhas que este país apresenta fora do horário de expediente. A VASP leva você. E faz todas as suas vontades, com aquele serviço de bordo de categoria internacional em suas viagens domésticas.

A VASP coloca este país inteirinho a seus pés.

E com toda a pressa que você tem de chegar.



VIAJE BEM... VIAJE
VASP

A EMPRESA AÉREA 5 ANOS NA FRENTE.

◆ FAB COMEMOROU ANIVERSÁRIO DE ALBERTO SANTOS DUMONT

Em comemoração ao transcurso do nonagésimo nono aniversário de nascimento de Alberto Santos Dumont — Patrono da Força Aérea Brasileira — ocorrido no dia 20 de julho, o Ministro Araripe Macedo baixou a seguinte Ordem-do-Dia, que foi lida em todas as organizações do Ministério da Aeronáutica:

“Bagatelle é um imenso palco, onde o sonho do gênio se repete em cada cena e em cada ato. É o sonho que vive, esperança que cresce, ideal que deslumbra, realidade a sacudir Paris e acordar o futuro. Paira no ar Alberto Santos Dumont, homem brasileiro, cidadão do mundo. Engenho e arte se entrelaçam na montagem deste primeiro ato, onde o artista retrata a grandeza da criatura humana.

Quem se lembraria naquele momento de glória do menino simples da Fazenda Cabangu; quem se recordaria, em meio aos aplausos, do jovem que emocionado acompanhava o deslizar dos pássaros; quem saberia da perplexidade do cientista ante as limitações do homem escravo de um único plano? O feito era tudo e tudo mais não era senão o cenário para o nascimento de um novo herói.

O Ministério da Aeronáutica, entretanto, quando do aniversário do Patrono da Força Aérea Brasileira, não fala de sua obra, tão grande e tão presente, mas do homem na sua infinita riqueza de espírito.

Poeta de um céu palpável — “O meu balão, o menor, o mais lindo, o único que teve um nome: Brasil”.

Coração aberto a distribuir entre os pobres de Paris os prêmios de suas façanhas, a sentir de todos as vitórias que eram suas. Construindo “um mundo sem fronteiras”, viveu ontem as emoções de hoje.

Aqui estamos para reverenciar a memória deste predestinado, que, em sua curta e fulgurante passagem pela vida, demonstrou a imensa potencialidade do homem e, mais que isso, a supremacia do espírito sobre a matéria.

Talento brasileiro dando “asas ao Mundo”.

◆ ANIVERSÁRIO DO PARQUE DE AERONÁUTICA DOS AFONSOS

O Parque de Aeronáutica dos Afonsos comemorou, no dia 24 de julho, mais um aniversário de sua criação, com a realização de um programa festivo, organizado pelo seu atual Diretor, Cel Av Manoel Garcia Gonçalves.

Originário do antigo Parque Central de Aviação, esse estabelecimento industrial do Ministério da Aeronáutica foi criado com a finalidade de efetuar os grandes reparos do material de aviação e aerostação. Atualmente, o Parque de Aeronáutica dos Afonsos, subordinado ao Comando Geral de Apoio, além das finalidades indicadas, tem a missão de dar cumprimento ao programa de trabalho elaborado por aquele Comando,

na parte referente aos aviões e motores. Cabem-lhe, ainda: o suprimento de material pelas Unidades e Estabelecimentos da FAB, sediados na 3ª Zona Aérea; a fabricação de peças sobressalentes, necessárias ao serviço; a Vistoria de todas as aeronaves civis utilizadas em transportes aéreos, bem como dos aviões de turismo registrados em todos os campos existentes na 3ª Zona Aérea; e outras que identificam a sua variada atividade técnica.

Entre as suas inúmeras realizações, salientam-se a fabricação dos primeiros aviões Waco Cabine EGC7, em 24-07-1941, que no ano seguinte foram apresentados ao Presidente da República, realizando as aeronaves uma demonstração, em voo, para as altas autoridades presentes e a fabricação da réplica do avião 14-BIS, com que Santos Dumont conquistou, em “Bagatelle”, os prêmios do Aeroclube de Paris e a Taça Archdeacon.

Para a reprodução desta histórica aeronave, o Parque se baseou apenas em fotografias e desenhos com as características originais.

O programa elaborado pelo Comandante do Parque da Aeronáutica dos Afonsos constou de formatura geral e revista à tropa, seguindo-se o hasteamento da Bandeira, entrega de diplomas “Amigos do Parque” e homenagem aos servidores aposentados. Após a leitura da Ordem-do-Dia e entrega de condecorações militares, houve desfile de tropa, inauguração do Auditório Brigadeiro Eppinghaus e competição esportiva, com jogos, entrega de Troféus e Medalhas. Finalizando o programa, teve lugar um almoço de confraternização.

◆ GOVERNO FRANCÊS
CONDECORA
O PRESIDENTE
DA CERNAI

O Governo Francês condecorou o Major-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), com a Ordem Nacional do Mérito, no grau de Oficial, pelos serviços prestados à causa da amizade que une Brasil e França, e em particular as asas brasileiras e francesas.

A solenidade de outorga daquela alta condecoração foi feita pelo Embaixador da França, Sr. Paul Fouché, no Salão da Maison de France, no dia 30 de junho, às 12:00 horas. Estiveram presentes, ao ato, autoridades civis e militares de ambos os países e convidados especiais.

◆ FAB É BICAMPEA
DE NATAÇÃO

Uma equipe da FAB conquistou o Bicampeonato de Natação das Forças Armadas, por ocasião da competição realizada no dia 3 de julho em Santos, São Paulo, na piscina do Clube Internacional. O certame foi realizado sob os auspícios da Comissão Desportiva das Forças Armadas.

◆ OFICIAL DA FAB FAZ
CURSOS NOS EE.UU.

O Chefe do Núcleo do Instituto de Seleção e Orientação

(NUISO), Ten Cel Av Hélio Paes de Barros, encontra-se nos Estados Unidos fazendo curso de aperfeiçoamento de Pessoal de Estado-Maior, na cidade de Keesler — ASB, em Missouri, com duração de 4 semanas. Após esse curso, fará outro, no campo de sua especialidade, com duração de 8 semanas, e a partir de 31 de julho, na cidade de Lackland, ASB, Texas.

O Ten Cel Paes de Barros é também formado em Psicologia e o Instituto que dirige tem a finalidade de selecionar o pessoal civil e militar da Aeronáutica para um melhor aproveitamento.

◆ DINAMIZAÇÃO
DOS RECURSOS
ORÇAMENTÁRIOS
DA FAB

O Ministro da Aeronáutica assinou portaria delegando competência ao Inspetor-Geral da Aeronáutica para baixar Instrução Complementar, a fim de propiciar um emprego racional e eficiente dos recursos financeiros do Ministério da Aeronáutica.

O ato ministerial visa a: proporcionar às Unidades Administrativas melhores condições para a programação e execução dos programas de trabalho; dar maior flexibilidade aos Agentes Diretores para a aplicação dos recursos financeiros das Unidades Administrativas; controlar com maior eficiência as disponibilidades de caixa das diferentes Unidades Administrativas, para evitar que vultosos saldos bancários permaneçam

imobilizados por muito tempo, em prejuízo da política financeira do Governo Federal.

◆ DESATIVADO
O PARQUE CENTRAL
DE VIATURAS
E MAQUINARIAS

O Ministro da Aeronáutica assinou portaria desativando o Parque Central de Viaturas e Maquinarias e determinando que o Comandante da 3ª Zona Aérea, após as adaptações necessárias, utilize as instalações do órgão desativado como Quartel da tropa do efetivo do Comando da 3ª Zona Aérea. O Comandante Geral de Apoio fará a distribuição do equipamento especializado e do material existente em estoque no Parque, entre as Organizações de Apoio que julgar conveniente. Os bens patrimoniais e os recursos financeiros ficam transferidos para o Comando da 3ª Zona Aérea.

O pessoal civil e militar, que não for empregado no novo órgão a ser instalado, deverá ser movimentado pelo Comando Geral do Pessoal, de acordo com relação que lhe será apresentada pelo Comando Geral de Apoio.

◆ COMISSÃO
ORGANIZADORA DO
HOSPITAL DO GALEÃO

O Ministro da Aeronáutica assinou Portaria criando a Comissão Coordenadora do Hospital de Aeronáutica do Galeão (CCHAG), incumbida de coordenar todos os trabalhos relati-

vos ao projeto e à construção do novo Hospital. A CCHAG ficará subordinada diretamente ao Ministro da Aeronáutica, tendo como Presidente o Diretor do Hospital de Aeronáutica do Galeão e na sua Assessoria Técnica o Ten Cel Eng Hugo Nicodemo Guida e o Maj Av Fernando Mendes Nogueira.

◆ O BRASIL NO CAMPEONATO MUNDIAL DE PENTATLO AERONÁUTICO

O Brasil, pela segunda vez, entra na disputa do Campeonato Mundial de Pentatlo Aeronáutico, este agora na Noruega.

Feita a eliminatória entre os pilotos de jato das diversas Bases Aéreas do País, os oficiais atletas seguiram para a Base Aérea de Liungbyhed, ao sul da Suécia, para um treinamento intensivo, a convite daquele país.

Por dez dias estiveram nas mãos dos melhores e mais dedicados instrutores de esgrima (este, campeão Sueco, tendo já participado de duas Olimpíadas), orientação na floresta (considerado como um dos esportes nacionais) e tiro ao alvo.

O treinamento foi realizado juntamente com o número quatro e o número cinco da equipe, que por dez anos vinha vencendo o Campeonato. Três atletas brasileiros chegaram ao nível da equipe Sueca, de acordo com Mister-Hansen, o mais famoso técnico nesta modalidade de esportes, professor da Academia

de Aeronáutica. Após dez dias de treino, as equipes de dez países reuniram-se na Base Aérea de Higge, a quarenta quilômetros de Oslo, Noruega. Nas três primeiras modalidades, o Brasil mantinha a excelente colocação de terceiro colocado, indo cair para o oitavo nas duas últimas provas, fato que não surpreendeu os técnicos dos países participantes, por ser a primeira vez que estes atletas brasileiros disputavam o Pentatlo Aeronáutico, prova esta que exige uma experiência média de cinco ou dez anos, como é o caso da Noruega, vencedora da prova, ou a Suécia, agora vice-campeã. O representante da Base Aérea de Canoas foi o Ten Aviador Luiz Monteiro, campeão brasileiro; outro que se destacou foi o paulista Ten Aviador Francisco da Silva Jr., vencedor da prova de natação com obstáculos, com um tempo próximo ao recorde mundial.

◆ FAB E MARINHA VÃO DESENVOLVER PESQUISAS DE INTERESSE COMUM

O Ministro Araripe Macedo, da Aeronáutica, delegou competência ao Brigadeiro Paulo Victor da Silva, diretor do Centro Aeroespacial, a quem caberá representar o Ministério da Aeronáutica na assinatura do convênio e dos demais atos dele decorrentes, e que atendam às finalidades dos programas técnico-científicos desenvolvidos pelas duas instituições, objetivando maior intercâmbio de informações e programações comuns de pesquisas científicas entre o Centro Aeroespacial de São José dos Campos, em São Paulo, e o Instituto de Pesquisas da Marinha.

◆ AVIÃO "BANDEIRANTE" É UTILIZADO EM SOCORROS

Um avião "Bandeirante", bimotor turbo-hélice, versão para ser utilizada em missões de Evacuação Aeromédica (EVAM), fabricado no Brasil, foi acionado para socorrer os Srs. Benedito Gonçalves de Oliveira e José Victorino Pereira, que se encontravam enfermos, transportando-os de Guaratinguetá e de Porto Alegre para a capital paulista, onde os pacientes foram encaminhados ao Hospital das Clínicas.

◆ VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA FORMULA AGRADECIMENTO À FAB

O Ministro Araripe Macedo recebeu a seguinte mensagem de agradecimento formulada pelo Vice-Presidente da República, Almirante-de-Esquadra Augusto H. Rademaker Grunewald:

"Tenho a honra de me dirigir a V. Exa. para manifestar meu agradecimento à Força Aérea Brasileira, por ter trazido, por solicitação minha, dois enfermos paraplégicos da cidade do Rio de Janeiro para Brasília. Operações como essa, de Misericórdia e Apoio a brasileiros menos favorecidos, fazem crescer o conceito das Forças Armadas e no caso especial da Força Aérea Brasileira, junto à opinião pública. O carinho e o desvelo com que prontamente os membros dessa corporação transportaram esses dois doentes, jovens de 22 e 17 anos, gravemente acidentados e praticamente com paralisia total, jus-

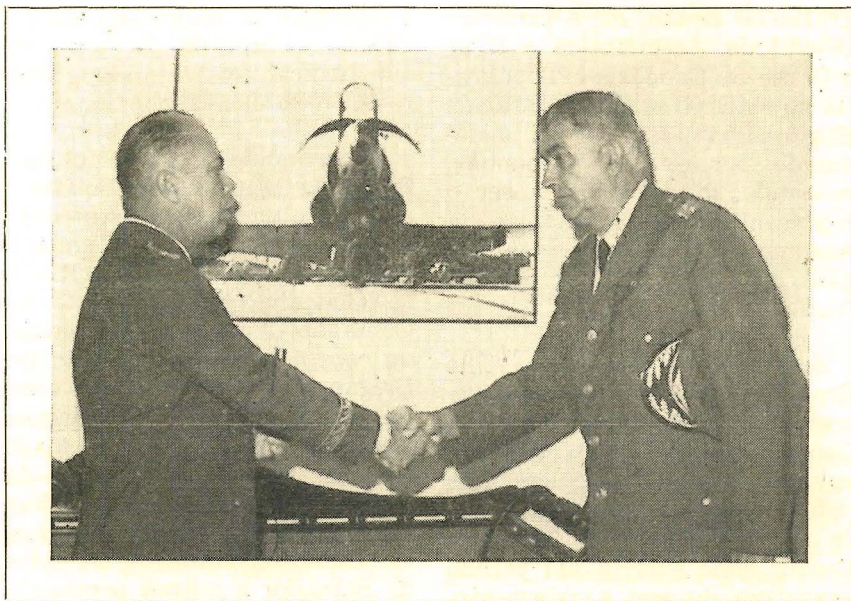
tificam, mais uma vez, a profunda admiração que tenho por essa grande e abnegada Força”.

◆ NOVO CHEFE DO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA RELIGIOSA

Em cerimônia realizada na tarde de 27 de julho, no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, foi empossado no cargo de Chefe do Serviço de Assistência Religiosa da Aeronáutica o Coronel-Capelão Lucas Maia.

A solenidade foi presidida pelo Tenente-Brigadeiro Roberto Faria Lima, representando o Ministro da Aeronáutica, estando presentes, ainda, as seguintes autoridades: Comandante da 3ª Zona Aérea, Diretor da Diretoria de Administração do Pessoal, assim como outros Oficiais-Generais e Oficiais-Superiores. Compareceram, também, o Arcebispo, Vigário Militar do Brasil, Dom José Newton; o representante do Cardeal Dom Eugênio Salles, Monsenhor Cantarelli; os Capelães-Militares das Forças Armadas e Auxiliares, além de outras autoridades civis e militares.

No mesmo ato, foram empossados como Subchefes Regionais do Serviço de Assistência Religiosa nas Zonas Aéreas, respectivamente, os Majores-Capelães Natan Ludovico Pinheiro Lacerda (1ª Zona Aérea), Edvaldo Bezerra da Silva (2ª Zona Aérea), Leopoldo Maione de Castro (3ª Zona Aérea), Pedro Gomes (4ª Zona Aérea), Antônio Guilherme (5ª Zona Aérea) e José Carlos Silveira Lisboa (6ª Zona Aérea).



O Cmt do Comando Geral do Pessoal, Ten Brig Roberto Faria Lima, cumprimenta o Capelão Lucas Maia.

◆ HOSPITAIS MILITARES ADMITIRÃO BOLSISTAS DAS ESCOLAS MÉDICAS

Os estudantes de Medicina — quinto e sexto anos — das escolas oficiais ou reconhecidas poderão ser admitidos como bolsistas nos hospitais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica. A decisão é do Presidente Emílio Garrastazu Médici, que assinou decreto, atribuindo a cada um dos Ministérios militares organizar seus próprios programas especiais de bolsas de estudo, inclusive fixando anualmente o número de acadêmicos que serão beneficiados.

As bolsas serão concedidas, mediante concurso, a acadêmicos de sexo masculino, realizando-se as provas no mês de janeiro, em locais, data e hora fixados pelos respectivos Ministérios.

Segundo o decreto do Presidente da República, os alunos-bolsistas prestarão serviços, como internos, em organizações médico-militares localizadas em áreas onde houver escolas médicas oficiais ou reconhecidas, sem prejuízo das obrigações previstas na Lei nº 5.292, de 08 de junho de 1967 e sua regulamentação.

◆ OFICIAL DA FAB TIRA “MESTRADO” DE GEODÉSIA NOS EE. UU.

Após um ano e meio de estudos no Departamento de Ciências Geodésicas da Universidade Estadual de Ohio, regressou dos Estados Unidos o Ten Cel Av (Eng) Wilson Ruy Krukoski, trazendo consigo o Título de “Master of Science”.

O Ten Cel Krukoski, conhecido elemento ligado à Carto-

grafia no Brasil, foi o primeiro Oficial da Aeronáutica a tirar o Curso de Geodésia e Topografia no IME (Instituto Militar de Engenharia), logo se entusiasmando por esses problemas, passando, desde então, a ser o representante do Ministério da Aeronáutica nos diversos órgãos colegiados da Cartografia Nacional.

Sua Tese de mestrado "The Brazilian Trilateration" representa valiosa contribuição à Geodésia no Brasil e foi desenvolvida partindo dos elementos reduzidos de distância da rede de trileração SHIRAN do Brasil, onde é feito um estudo exaustivo do seu ajustamento, testando a viabilidade de fixação dos diversos vértices concomitantes da triangulação brasileira e seus parcelados efeitos neste ajustamento.

A ida do Ten Cel Krukowski para um estudo de pós-graduação nos EE.UU. não constitui um feito isolado, mas o resultado de louvável esforço desenvolvido pelo Ministério da Aeronáutica no sentido do aprimoramento técnico de seus Oficiais no campo da Cartografia. Assim é que, dando seqüência a esse programa, já se encontra na América do Norte o Cap Eng Fernando Rodrigues Carvalho, que deverá regressar no fim deste ano, devendo seguir em breve para Ohio o Cap Eng Luiz Gonzaga Corrêa Sá, com a mesma finalidade.

◆ NOVO COMANDANTE DO COMANDO DO TRANSPORTE AÉREO

Assumiu, no dia 8 de julho, o cargo de Comandante do Comando do Transporte Aéreo

(COMTA) o Major-Brigadeiro Clóvis Labre de Lemos, em substituição ao Major-Brigadeiro Alfredo Gonçalves Corrêa.

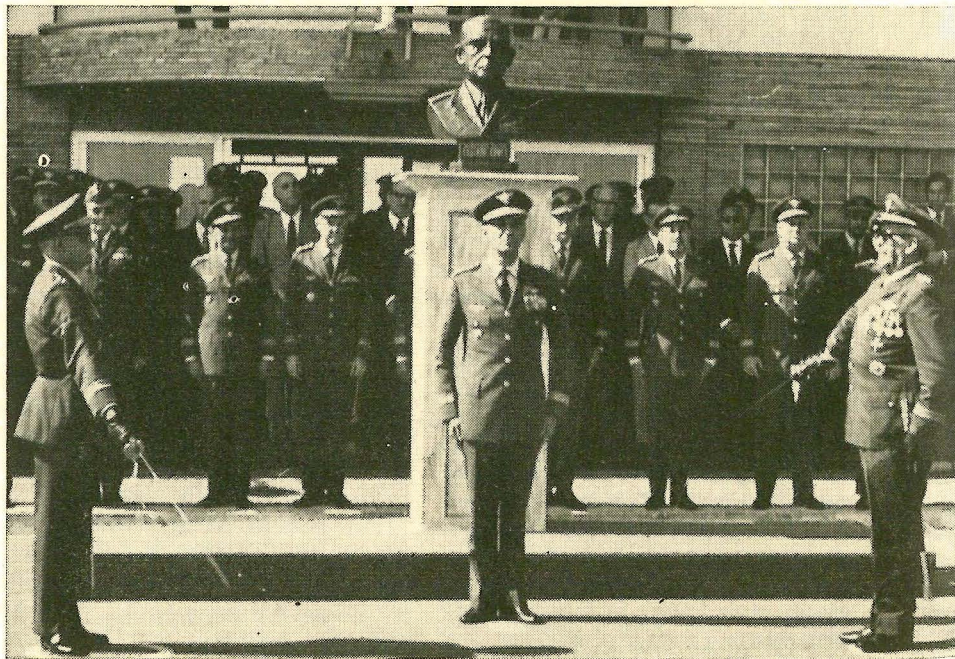
A cerimônia de posse foi realizada às 10:00 horas, em frente à Pérgula da Base Aérea do Galeão, presidida pelo Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, Comandante do Comando Geral do Ar, e contando com a presença do Tenente-Brigadeiro R/R Nelson Freire Lavenère-Wanderley, Oficiais-Generais e Superiores da FAB, General John Liset, Chefe da Comissão Aeronáutica Militar Mista Brasil-Estados Unidos, Sr. Cleriston Andrade, Prefeito de Salvador e outras personalidades importantes.

Após a leitura da Ordem-do-Dia, pelo Major-Brigadeiro Alfredo Gonçalves Corrêa, o novo Comandante do COMTA, Major-Brigadeiro Clóvis Labre de Lemos, iniciou o seu discurso agra-

decendo a presença das autoridades, convidados, e ao Presidente da República, ao Ministro da Aeronáutica e ao Comandante Geral do Ar, por sua nomeação para tão importante cargo.

Afirmou que conhecia de perto esse setor de atividade, pois teve a grande ventura de poder voar como piloto do Correio Aéreo Nacional, desde o início de sua vida profissional e teve a satisfação de conseguir manter-se em tal atividade, nas diversas rotas do nosso Transporte Aéreo, desde 29 Tenente. Além disso, desempenhou o cargo de Chefe do Estado-Maior do COMTA e, como Brigadeiro, comandou o Núcleo da 1ª Força Aérea de Transporte Aéreo.

Evidenciando que conhecia a têmpera dos valentes brasileiros que ora passava a comandar, dotados de bravura, abne-



O Brigadeiro Paulo Sobral (ao centro) presidiu a passagem do Comando do COMTA. À direita o Brig Corrêa e à esquerda o novo Cmt do COMTA, Brig Labre

gação, espírito de sacrifício e amor à Corporação, seu patriotismo e o carinho com que se empenham para melhorar, cada vez mais, o funcionamento de nossos serviços, afirmou que, com esses bravos companheiros, confiava no sucesso. Em seguida evidenciou o "mesmo desejo de bem servir ao Transporte Aéreo, para bem servir à Força Aérea Brasileira, em proveito do Brasil e de seu povo, em consonância com os mais altos ideais da Revolução de Março de 1964". Finalizando, afirmou que "podiam estar certos o Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, intrépido propugnador e organizador do Correio Aéreo Nacional, e o Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, piloto do primeiro voo do CAN e primeiro Comandante do COMTA, que todos nós, do setor de atividades do COMTA, continuaremos a seguir seus exemplos".

A REVISTA AERONÁUTICA, ao noticiar o fato, formula votos de muito sucesso ao novo Comandante do COMTA, Major-Brigadeiro Clóvis Labre de Lemos, e deseja também que o Major-Brigadeiro Alfredo Gonçalves Corrêa tenha novas oportunidades de empregar o seu entusiasmo, o seu patriotismo e a sua coragem a serviço da FAB e do País.

◆ BRIGADEIRO PROTÁSIO FAZ CONFERÊNCIA EM PARIS

Repercutiu com muita simpatia nos meios aeronáuticos a notícia da conferência a respeito da Amazônia, pronunciada em Paris, no idioma francês, pelo nosso Adido Aeronáutico,

Brig do Ar Protásio Lopes de Oliveira. O Itamarati pôs em evidência o fato, através de um Aviso do Ministro Gibson Barbosa, dirigido ao Titular da Pasta da Aeronáutica. A propósito, o nosso Embaixador da França, Gen Aurélio de Lyra Tavares, havia previamente encaminhado ofício ao Itamarati, dando testemunho da conferência proferida pelo Brig Protásio perante auditório selecionado e numeroso, "composto predominantemente de autoridades, inclusive o General da Força Aérea, Martial Valin, homens de cultura e jornalistas franceses". Segundo relatou o Embaixador Lyra Tavares, a conferência em apreço representou "uma contribuição que raros poderiam prestar nessa matéria, e com habilidade, em benefício da imagem do Brasil na França".

◆ CERNAI ENCERRA SEMINÁRIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

Autoridades do Ministério da Aeronáutica e dirigentes das Empresas Viação Aérea Rio-grandense e Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, especialmente convidados, participaram da sessão especial realizada no Plenário da Comissão de Estudos Referentes à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), para o encerramento do Seminário sobre Transporte Aéreo Internacional Brasileiro— Política e Diretrizes.

Os trabalhos foram dirigidos pelo Maj Brig Deoclécio Lima de Siqueira, Presidente da CERNAI e Coordenador Geral do Seminário, que obedeceu à seguinte pauta: abertura da

sessão, apresentação das conclusões do Seminário e votação, pelo Plenário da CERNAI, das recomendações a serem encaminhadas ao Ministro da Aeronáutica.

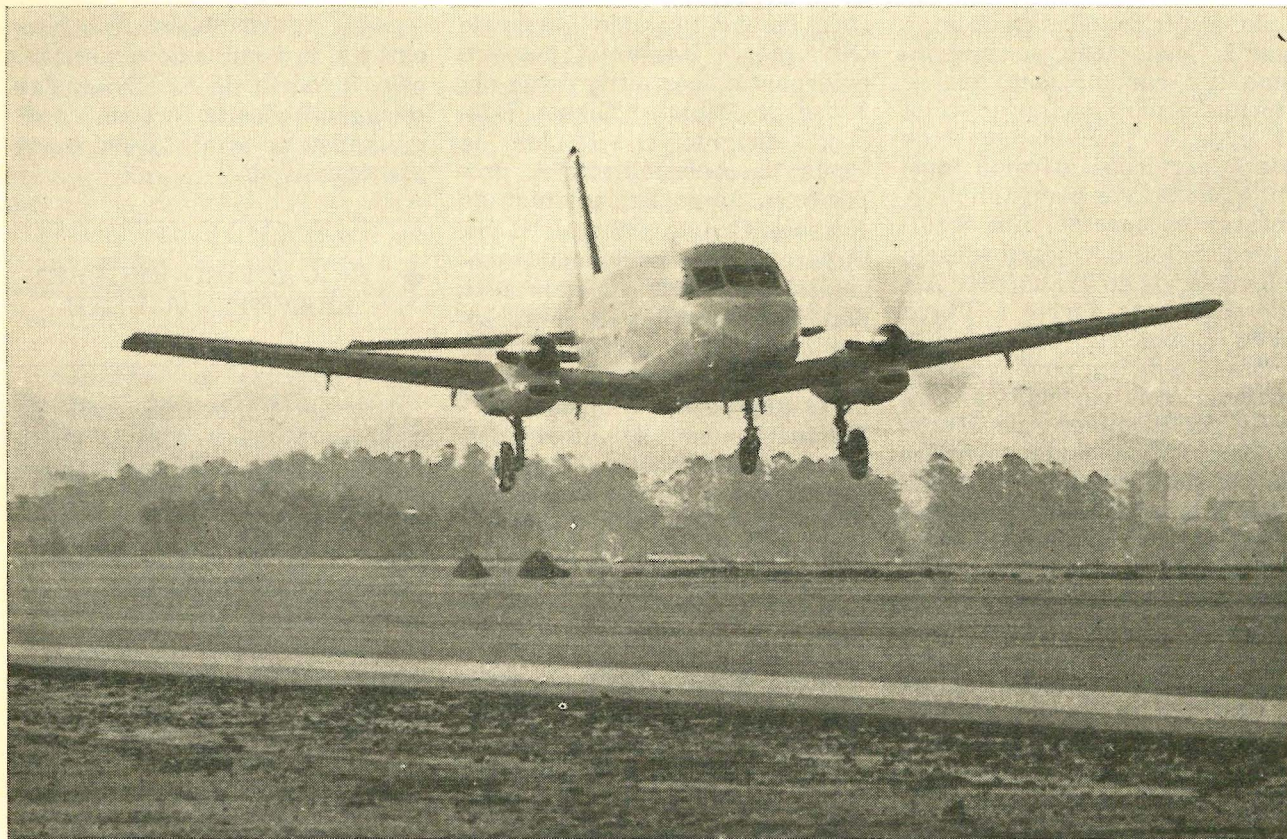
◆ BRIGADEIRO RECEBEU "BREVET" DA USAF

Em cerimônia realizada na sede da Comissão Militar Mista Brasil Estados Unidos, o Chefe da Seção de Aeronáutica daquela Organização, Brigadeiro-General John L. Liset, homenageou a Força Aérea Brasileira, entregando ao Brigadeiro-do-Ar Edívio Caldas Sanctos, Comandante Interino do Comando Aerotático, o Brevet "USAF COMMAND PILOT WINGS", com que foi agraciado pela Força Aérea Norte-Americana".

◆ SAI PRIMEIRO BANDEIRANTE DE SÉRIE

Em São José dos Campos, tiveram início os testes de voo do primeiro avião EMB-110 Bandeirante de série, produzido pela EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A. O fato marcou início da fase de produção industrial dessa versátil aeronave, que, em breve, estará sendo produzida na cadência de quatro unidades por mês.

O projeto do Bandeirante foi iniciado em 1965 pelo Departamento de Aeronaves do Centro Técnico Aeroespacial, também em São José dos Campos, atendendo a especificações do Estado-Maior da FAB para um transporte leve, biturbo-hélice,



1.º Voo do Bandeirante EMB.-110 Série.

destinado ao transporte de passageiros e carga, missões de transporte de feridos, treinamento de navegação, etc. Sob o código IPD-6504, foram logo iniciados os trabalhos de construção de um protótipo, o qual, sob a designação militar de YC-95, voou pela primeira vez em outubro de 1968, demonstrando possuir todas as características previstas pelo projeto, superando, até, algumas. Outros dois protótipos foram construído, recebendo algumas modificações.

Com a criação da EMBRAER, em 1969, foi dado o passo concreto para a produção em série do Bandeirante, com vistas a atender a uma encomenda de 80 unidades para a Força Aérea Brasileira. Ao mesmo tempo, já

com a designação de fábrica EMB-110, o avião foi bastante redesenhado, aproveitando-se os ensinamentos ditados por milhares de horas de operação dos protótipos.

O primeiro avião da série é representativo dos Bandeirantes que sairão, em cadência industrial, das linhas da EMBRAER. É impulsionado por um par de motores Pratt & Whitney PT6A-27, de 680 shp, que lhe dão o seguinte desempenho, a um peso máximo de decolagem de 5100 kg: velocidade de cruzeiro, 420 km/h; velocidade de subida, 10 m/seg; altitude máxima de voo, 8500 m; distância de decolagem sobre obstáculo de 15 m, 460 m; alcance com reservas 1850 km. A capacidade do Bandeirante é de 12 pas-

sageiros, cada um podendo levar até 20 kg de bagagem.

Com seu lugar já assegurado na área militar, o EMB-110 oferece, também, ótimas perspectivas no mercado civil. Além de sua adaptabilidade ao transporte de cargas diversas, aplica-se perfeitamente às chamadas linhas de terceiro nível, ou seja, aquelas que alimentam as linhas principais da aviação comercial. Atualmente, dezenas de cidades brasileiras carecem de serviços aéreos regulares e justamente um avião com as características do Bandeirante é capaz de operar economicamente, levando um número reduzido de passageiros e oferecendo a estes passageiros um conforto comparável ao dos aviões de maior porte.

◆ CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO COMANDO DE DEFESA AÉREA

O Titular da Pasta da Aeronáutica, Ten Brig Araripe Macedo, assinou Portaria designando o Coronel-Aviador Lauro Ney Menezes para o cargo de Chefe do Estado-Maior do Comando Aéreo de Defesa Aérea.

◆ COMITIVA DA AVIAÇÃO ITALIANA EM VISITA AO CTA E À EMBRAER

Uma delegação da Força Aérea Italiana, chefiada pelo General Alessandro Mettimano e integrada por 15 Oficiais, 95 Aspirantes e 19 Suboficiais, em viagem de estudos a países da América do Sul, visitou o Centro Técnico Aeroespacial (CTA) e a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), em São José dos Campos, São Paulo.

A comitiva foi recepcionada no aeroporto pelo Diretor do CTA, Brigadeiro Paulo Victor da Silva, Professor Lacaz Netto, Diretor do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA); Coronel-Aviador Ozires Silva, Diretor-Superintendente da EMBRAER; Oficiais e Professores daqueles estabelecimentos do Ministério da Aeronáutica.

Após uma exposição oral sobre as realizações do CTA nos campos do ensino, da tecnologia e indústria aeronáutica, realizada no Auditório do ITA, os visitantes percorreram as amplas e modernas instalações da EMBRAER e os Institutos e Laboratórios do CTA, tomando contato com os principais projetos e atividades em curso naqueles órgãos.

No almoço oferecido à comitiva italiana pelo Tenente-Brigadeiro Agemar da Rocha Santos, Diretor-Geral do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento (DEPED), os visitantes foram saudados pelo Coronel-Aviador Edílio Ramos de Figueiredo, Vice-Diretor do CTA. Agradecendo, o General Mettimano salientou o trabalho sério que o Ministério da Aeronáutica, através do CTA, vem encetando em prol da Ciência e da Tecnologia Brasileira.

◆ AVIÕES DA FAB TRAFEGARAM PELAS RUAS DE BELÉM

Como parte das comemorações do Sesquicentenário da Independência do Brasil, o Ministério da Aeronáutica organizou uma Exposição, inaugurada, no dia 20 de julho, no Terminal Rodoviário, em Belém, Estado do Pará. O inusitado do acontecimento foi o deslocamento de

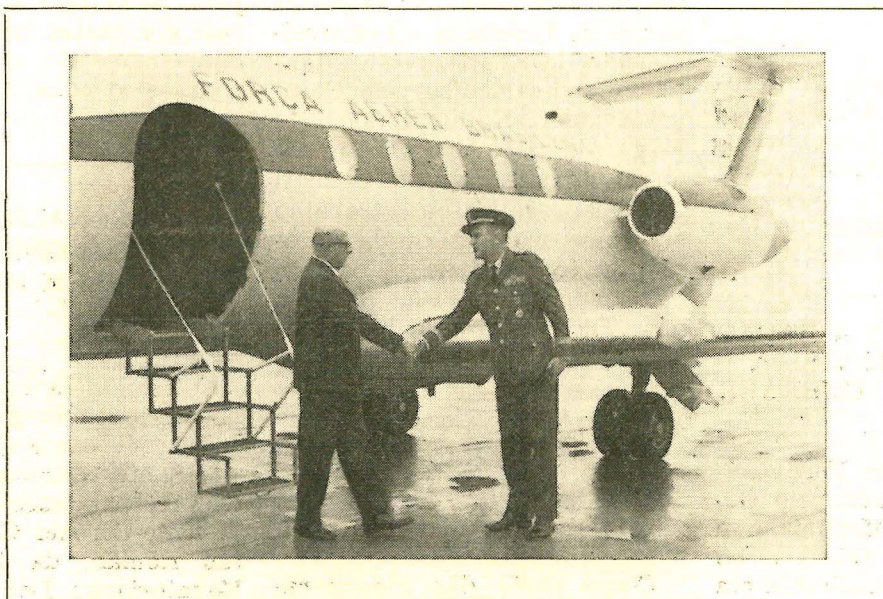
dois aviões T-23 (foto), de fabricação nacional, que foram exibidos na Exposição, os quais, para atingirem o local, rodaram por várias ruas e avenidas daquela cidade, confundindo-se com os veículos de transporte terrestre.

◆ PERSONALIDADES ESTRANGEIRAS RECEBEM MEDALHAS

O Titular da Pasta da Aeronáutica, Ten Brig Araripe Macedo, concedeu a Medalha "Mérito Santos Dumont" às seguintes personalidades estrangeiras: Tenente-Coronel Carlos Bandarras Román, da Força Aérea Equatoriana; Doutores Roberto Laird, dos Estados Unidos da América do Norte, e Diniz Kopke Campos, Cônsul de Portugal em Porto Alegre; Doutora Casilda Isaura Schell Gularte, do Uruguai; e Professor Oswaldo Blas Simone, da Argentina.



Aviões T-23 movimentando-se nas ruas de Belém



O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Araripe Macedo, ao desembarcar em Pirassununga é recebido pelo Cmt da AFA, Brigadeiro Lêbre

53º ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

No dia 1 de julho, a Academia da Força Aérea comemorou o seu 53º aniversário, cujas solenidades foram presididas pelo Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo, que chegou a Pirassununga às 09:58 horas

no jato VC-93 número 2123 do GTE. Altas autoridades da FAB também compareceram ao Campo Fontenelle, entre as quais anotamos o Ten Brig Roberto Faria Lima, Comandante Geral do Pessoal, o Ten Brig Agemar da Rocha Sanctos, Chefe do

Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento, o Maj Brig Roberto Julião Cavalcante de Lemos, Comandante do Comando de Formação e Aperfeiçoamento, o Maj Brig Int Luís Augusto Machado Mendes, Diretor Geral de Intendência, e o

Maj Brig Silvio Gomes Pires, Diretor de Administração do Pessoal. Muitos outros Oficiais, familiares dos novos Cadetes de Aeronáutica e demais convidados completaram a grande assistência presente às festividades que marcaram a passagem do 53º aniversário da AFA.

ENTREGA DE ESPADINS AOS CADETES DO 1º ANO DO CFOAv

O ponto alto das comemorações, certamente, foi a cerimônia de entrega dos espadins aos Cadetes do 1º ano, do Curso de Formação de Oficiais-Aviadores. O ato transcorreu de maneira muito elogiável, graças ao laborioso treinamento executado na Academia nos dias que antecederam a solenidade. Foram ao todo 142 Cadetes que receberam seus espadins, simbolizando o ideal de servir à Força Aérea Brasileira e ao País, justamente numa data tão apropriada, pois a 10 de julho de 1919 fora criada a Escola de Aviação Militar, no legendário Campo dos Afonsos, cujas atividades em desenvolvimento sempre crescente deram origem à imponente Academia da Força Aérea, agora sediada em Pirassununga. Vale assinalar que desse importante estabelecimento de ensino, desde a sua criação há 53 anos, saíram, com o respectivo curso, 2 382 Aspirantes-a-Oficial-Aviador, 784 Aspirantes-a-Oficial-Intendente, além de 84 Aviadores Militares de países amigos. Por outro lado, a posição de relevo em que hoje se encontra a Força Aérea Brasileira é uma consequência natural da boa formação de seus oficiais, conseguida através do contínuo aprimoramento dos currículos, do material destinado à instrução e dos homens aos quais, através dos anos, tem

sido confiada a nobilitante missão de formar os novos Oficiais Aviadores e Intendentes da Aeronáutica.

ORDEM-DO-DIA DO COMANDANTE DA AFA

O Brig do Ar Geraldo Labarthe Lèbre, Comandante da Academia da Força Aérea, baixou a seguinte Ordem-do-Dia que foi lida após a entrega dos espadins aos Cadetes do 1º Ano do CFOAv:

“Comemoramos hoje o aniversário da Academia da Força Aérea, que iniciou suas atividades a 10 de julho de 1919.

A ciência, a pesquisa e a tecnologia imprimem um ritmo acelerado aos sistemas de armas e equipamentos.

Os aviões de caça, tão necessários à Força Aérea, são fabricados com características supersonicas e constata-se a evolução dos mísseis e da eletrônica, tudo exigindo constante e rápida adaptação.

O próprio desenvolvimento vertiginoso da Nação impõe novas necessidades à Força Aérea Brasileira.

Os mais avançados países do Universo verificam a necessidade de modificações nas estruturas básicas das Academias de Força Aérea.

A AFA, “célula mater” da FAB, já agora sob os céus de São Paulo, moderniza-se, atualiza os programas de seus currículos, dinâmicos por excelência, procurando responder ao desafio que a sua missão representa.

A Academia procura inculcar nos Cadetes os fortes atributos de caráter que eles devem ter

como futuros líderes da Força Aérea Brasileira. Em primeiro lugar, dentre esses atributos, está a responsabilidade.

Mesmo sob condições de extrema tensão ou perigo, o aviador deverá ter a habilidade de decidir e sempre será responsável pelas decisões que tomar.

Aqui, o Cadete amadurece a sua habilidade; aprende a respeitar antes de tudo os recursos que a técnica põe a seu serviço; conhece o seu avião a ponto de fazer dele, em qualquer situação, um instrumento útil para cumprimento de sua missão.

É a águia que se torna adulta, lança-se para além dos horizontes de seu ninho e faz-se soberana, riscando qualquer céu.

No seu retorno, quando a terra cresce para seus olhos saturados de azul, quando a paisagem assume sua primitiva proporção, ele encontra, na humildade de seus sentimentos, o que ainda lhe falta para a satisfação de seu ideal exigente: um passo a mais perseguindo a perfeição.

10 de julho de 1972! Primeiro aniversário da AFA em Pirassununga, onde continuaremos a evocar um passado glorioso que herdamos do legendário Campo dos Afonsos, berço de pioneiros e de heróis.

A AFA procura preservar zelosamente as tradições herdadas e, entre elas, uma das mais significativas é a Cerimônia de entrega de Espadins aos Cadetes da Aeronáutica.

Este ato do cerimonial marca o período inicial da carreira de jovens que se preparam para o Oficialato e tem, nesta data,



Os cadetes em desfile.

um significado todo especial por se realizar, pela primeira vez, no Estado de São Paulo, Terra de Bandeirantes.

Cadete!

Ostentas agora o espadim, símbolo do Cadete e complemento valioso de tua formação.

A imagem da águia esculpida no punho do espadim, que te acompanhará, te induzirá ao dever de, como ela, ser altaneiro, valente e invencível nos ares.

Zela pela conservação desse patrimônio que a Força Aérea te confia e medita na grande responsabilidade que tens para com a Pátria, que de ti espera a retribuição de tantos sacrifícios aplicados na tua formação.

O espadim é mais do que um símbolo, é uma promessa. Breve terás sobre teus ombros a responsabilidade de um comandante e terás de aplicar com su-

cesso toda tua capacidade de líder, técnico e administrador. Aí, então, o espadim cederá lugar à espada de Oficial.

Cadete! Continua a amar da forma mais sublime a carreira que livre e espontaneamente escolheste. A tua vocação e o teu ideal exigem de ti que venças cada desafio do árduo dever cotidiano, estimulado pelo exemplo dos pioneiros e heróis da FAB. Eles nos legaram exemplos de tenacidade, persistência, coragem, firmeza de caráter e patriotismo.

A visão diária do teu espadim e a meditação sobre os atos e palavras dos que deram honra e glória à FAB e ao Brasil farão de ti um vitorioso.

A mensagem dos Cadetes para os Imortais Pioneiros e Heróis poderia ser o singelo canto espartano:

"Somos o que fostes, seremos o que sois".

Tanto eles, como todos nós, esperamos que cada Cadete cumpra com o seu dever para grandeza da FAB e do Brasil".

DESFILE

Terminada a leitura da Ordem-do-Dia, teve lugar o desfile do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, em homenagem ao Ministro Araripe Macedo, acontecendo também o voo em formação de 20 aviões de treinamento a jato T-37C, pertencentes à AFA, bem como exibição da Esquadrilha da Fumaça, tudo transcorrendo na mais perfeita ordem.

OUTRAS COMEMORAÇÕES

Concluída a solenidade militar, da qual estampamos uma fotografia do desfile dos Cadetes da Aeronáutica, o Ministro, as autoridades e os convidados foram conduzidos ao Refeitório dos Oficiais, onde foi servido um "Buffet". O Ten Brig Araripe Macedo realizou, depois, uma visita às obras da Capela no setor leste, partindo então para Brasília, quando o relógio marcava 11:30 horas. As comemorações festivas prosseguiram na AFA e tiveram muita animação, sobretudo à noite, quando se realizou o tradicional baile a que compareceram os Cadetes, grande número de Oficiais acompanhados de suas famílias, além de personalidades especialmente convidadas.

A REVISTA AERONÁUTICA deseja muita ventura na carreira aos Cadetes que receberam seus espadins e cumprimenta o Comandante da AFA, bem como seus auxiliares, pelo feliz transcurso do 53º aniversário desse estabelecimento, cujo alto conceito já ultrapassou há muito os limites do nosso imenso território.

◆ CORAL CARLOS GOMES VIAJOU PELA VASP

Para uma série de apresentações em Salvador, Recife, Fortaleza, São Luís e Belém, embarcou em Congonhas o Coral Carlos Gomes, do Instituto Adventista. Os recitais do coral, que é composto de 70 figuras, culminaram em Manaus, onde foi realizado, entre 1 e 22 de julho, o I Congresso Norte-Brasileiro da Mocidade Adventista. Para o mesmo Congresso seguiram, também pela VASP, cerca de 400 participantes de São Paulo, face ao grande interesse despertado pelo conclave.



Os componentes do Coral Carlos Gomes aguardando o momento do embarque.

◆ IMPORTANTE CONTRATO NA INDÚSTRIA AERONÁUTICA

A EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica SA — assinou com a Sociedade Aerotec Ltda. um importante contrato correspondente à fabricação de 92 conjuntos de asa e de cauda do avião agrícola nacional Ipanema.

Pelo Contrato, a Aerotec produzirá os conjuntos que serão instalados no Ipanema, na linha de montagem da EMBRAER, em São José dos Campos.

A demanda de aviões pela agricultura brasileira tem crescido substancialmente, pois, pouco a pouco, o agricultor passa a lançar mão de meios mais modernos para conter as doenças e pragas que sazonalmente atacam suas plantações.

A indústria aeronáutica nacional, um sucesso consagrado entre as metas governamentais de desenvolvimento, vem avançando a grandes passos com o Ipanema que, como tem sido reportado nos meios especializados, vem apresentando um ótimo comportamento digno dos seus melhores competidores.

◆ CONGRESSO DA IFALDA, NO BRASIL

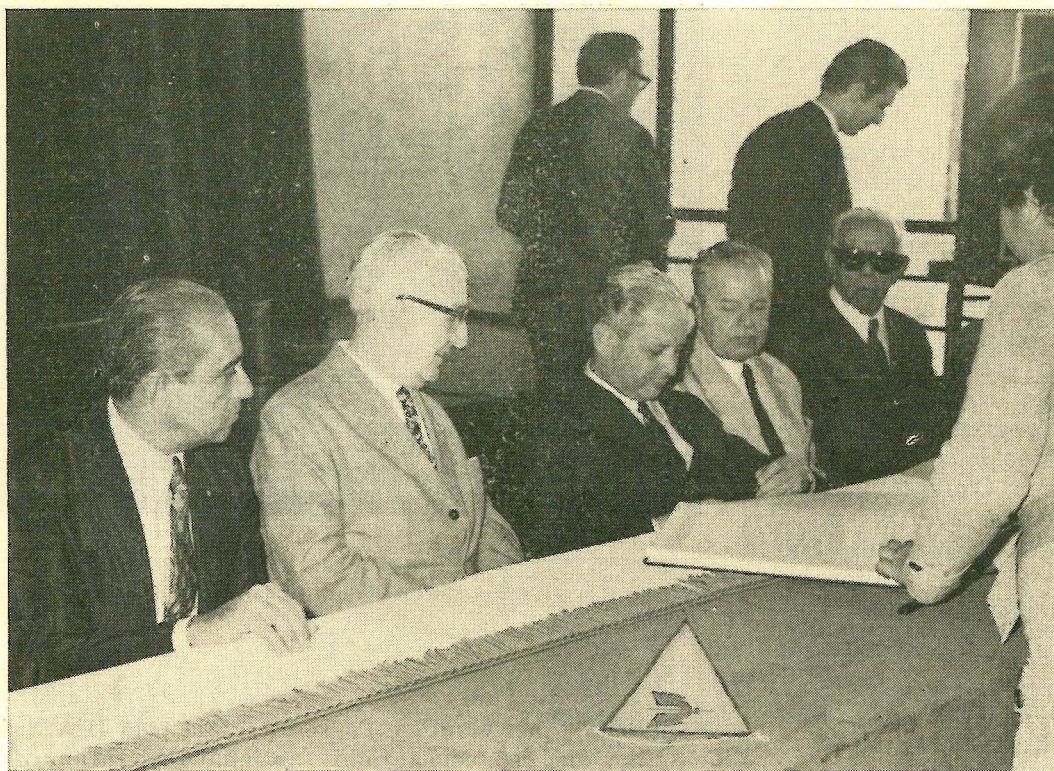
Em reunião que teve lugar no Aeroporto Internacional do Galeão, foram acertadas as principais bases para a realização de XI Congresso Anual da IFALDA, no Brasil, Hotel Glória, em março de 1973.

A organização do Congresso está a cargo da ABDOV (Associação Brasileira de Despachantes de Operações de Voo) e será

orientada pela IFALDA (International Federation of Air Line Despatcher Association), que deseja com isto tornar a profissão de DOV (Despachante de Operações de Voo) mais conhecida, principalmente no Brasil, onde há pouca divulgação da carreira, a qual é muito importante no conjunto operacional das empresas aéreas.

O último congresso da IFALDA foi realizado em Roma, no princípio de 1972, ocasião em que o Brasil foi escolhido como sede do XI Congresso Anual, primeiro a ser realizado na América Latina.

No Brasil a organização está a cargo dos DOVs Luiz Carlos Weigert Rocha (VASP), Omar Diaz Deschamps (Ibéria), Geraldo Coelho Murta (VASP), Floriano Carneiro Pinto (Ibéria) e Valdenor de Oliveira Monteiro (VARIG).



Flagrante colhido por ocasião da assinatura do Contrato. Da esquerda para a direita: Maj Brig Bachá, Marechal Sá Earp, Dr. Steinberg, Marechal Fleiuss e Marechal Loyola.

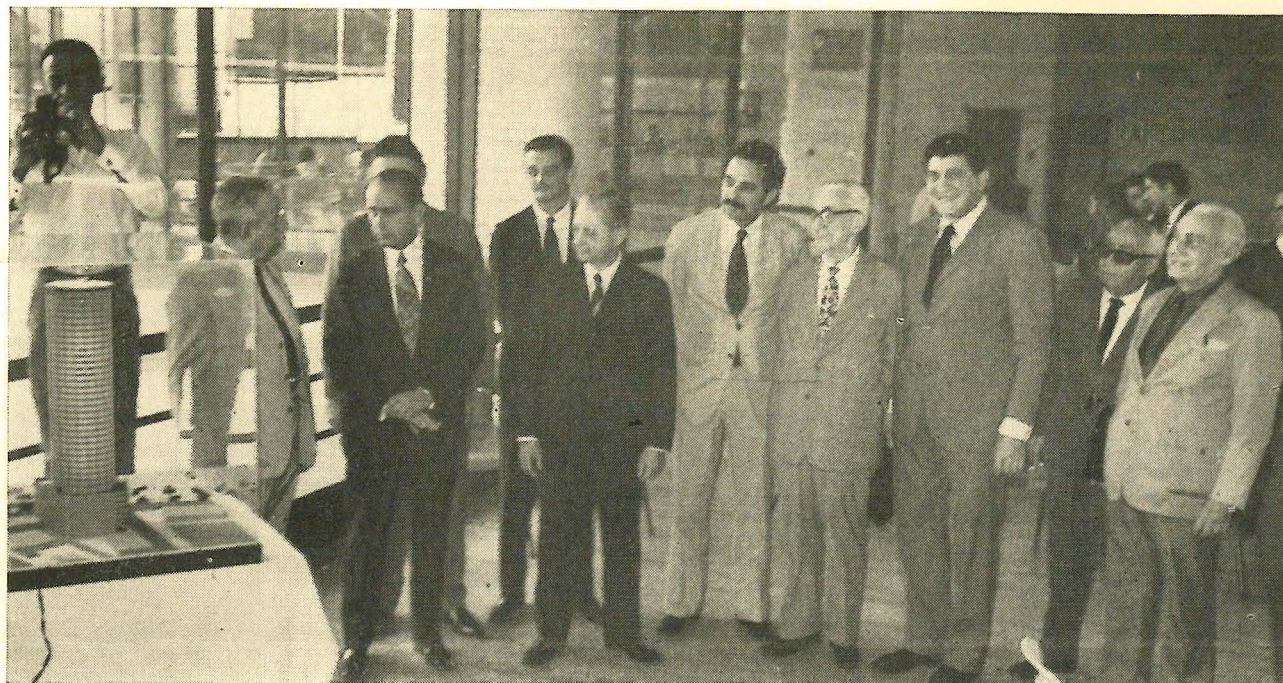
◆ TRANSBRASIL NO NOVO EDIFÍCIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA

No dia 24 de julho, a Diretoria do Clube de Aeronáutica ofereceu um almoço à TransBrasil, no Restaurante da Sede atual da agremiação. Estiveram presentes os: Marechais-do-Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim, Ignacio de Loyola Daher, José de Souza Prata e Henrique Fleiuss; Brigadeiros Pedro Pessoa de Almeida, José Vicente Cabral Checchia, José

Fernandes Xavier Neto e Francisco Bachá, Presidente do Clube de Aeronáutica; Dr. Jacob Steinberg, Presidente da SERVENCO; Comandante Omar Fontana, Presidente da TransBrasil, além de outras personalidades ligadas ao meio aeronáutico. O motivo da reunião foi a assinatura do contrato, pela TransBrasil, para aquisição de dois andares e uma loja, bem como opção para um terceiro andar no edifício em construção, onde ficará instalado o Clube de Aeronáutica.

Antes do almoço, depois que os drinques foram servidos, o

Brig Francisco Bachá salientou que a idéia da Comissão de Construção da Nova Sede é norteada no sentido de que o moderno Edifício Clube de Aeronáutica venha abrigar as principais Companhias de Navegação Aérea em operação no País, sendo, pois, motivo de contentamento a confirmação da presença da TransBrasil. Realmente a situação do novo Edifício, justamente nas imediações dos locais onde atualmente se acham instaladas as lojas e muitos escritórios das grandes empresas de transporte aéreo, nacionais e estrangeiras, é bas-



Vemos à direita da maquete do Edifício Clube de Aeronáutica: Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss, Maj Brig Francisco Bachá, Cel Lauro Klüppel Júnior, Brig Eng José Vicente Cabral Checchia, Dr. Jacob Steinberg, Dr. Chulén Derbander, Marechal-do-Ar Fábio Sá Earp, Dr. Omar Fontana e Marechais-do-Ar José de Souza Prata e Raymundo Vasconcellos de Aboim.

tante indicada para atender à concepção acima enunciada.

O almoço transcorreu em ambiente de natural cordialidade e a REVISTA AERONÁUTICA, ao noticiar o acontecimento, deseja muito sucesso à TransBrasil, assim como que a sua iniciativa de adquirir loja e andares no novo Edifício do nosso Clube seja imitada pelas demais companhias de Navegação Aérea em operação no País.

◆ VASP AUMENTA FROTA

Chegou e começou logo a voar nas linhas da empresa. Isto aconteceu em São Paulo, quando o PP-SMF, VI Boeing 737, da VASP, pousou no Aeroporto de Congonhas.

O novo Boeing 737 — Advanced da VASP — é o mais avançado avião existente na tecnologia atual. Também o único que possui freio automático, controlado por módulo. O aparelho tem um sistema especial de alta sustentação que possibilita operações de decolagens e aterragens em campos curtos, ideal, portanto, para as condições apresentadas pelo Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

Sua capacidade é para transportar 115 passageiros, mais cargas; todavia, a adaptação feita pela VASP é para 96. São 930 km/h de velocidade, combinados com rapidez e modernismo, através dos céus do Brasil. Isto porque o novo Boeing 737-Advanced possui decoração moderna, do mais fino gosto. Novos formatos de pol-

tronas confortáveis e anatômicas foram especialmente concebidos para ele. Oferecendo conforto e largueza, a par de iluminação indireta, individual, pode formar uma mesa, caso o espaço esteja vago no centro. O interior apresenta a visão dos superjatos, pois foi desenhado especialmente para proporcionar aos passageiros a última palavra em comodidade.

Com 6 aeronaves-jatos Boeing 737, a VASP espera dar melhor atendimento à grande procura, de parte dos usuários da Aviação Comercial Brasileira, que têm dado preferência a este tipo de equipamento. Isto fez com que a empresa se preocupasse com o aumento de sua frota e conseqüentemente do conforto do passageiro, meta prioritária da VASP.

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

◆ PROTÓTIPO DO BOEING 707 DEU ORIGEM A NEGÓCIOS DE BILHÕES DE DÓLARES

Um investimento da Boeing da ordem de 95 milhões de cruzeiros, no início da década de 50, para a fabricação do protótipo do 707, resultou num movimento da economia mundial de cerca de 400 bilhões de cruzeiros, envolvendo vendas de aviões e componentes, transporte aéreo e negócios correlatos.

O projeto de fabricação do protótipo do 707 foi iniciado em 1952, e ele se tornou o primeiro jato de transporte fabricado nos Estados Unidos, e precursor de mais de 3 000 jatos produzidos pela Boeing para uso militar ou civil. Sua construção destinou-se a mostrar as possibilidades de um jato militar transporte-tanque e de um avião comercial a jato.

◆ CONCORDE FAZ O PRIMEIRO TESTE SUPERSÔNICO DE MEIO AMBIENTE

TÓQUIO (B. N. S.) — O protótipo Concorde 002, em sua excursão de um mês pelo Extremo Oriente, não está somente mostrando sua capacidade a novos olhos e reunindo valiosa experiência operacional; também realiza a primeira experiência supersônica do mundo sobre meio ambiente.

A cada dia em que o gigantesco jato de passageiros, de quatro motores e asa triangular, levanta vôo de lugares como Teheran, Cingapura e Tóquio, colhe novas informações sobre a atmosfera superior. Até agora, a maior parte dos conhecimentos sobre a região existente a cerca de 18 mil metros acima da Terra baseava-se, grandemente, na teoria, já que eram limitados os conhecimentos provados do homem.

TEMORES

A subida do Concorde ao dobro da altitude normalmente alcançada pelos atuais aviões subsônicos de passageiros suscitou, em alguns setores, o temor de que os gases de exaustão dos quatro motores Olympus, a turbojato, do aparelho viessem a prejudicar ou mesmo a destruir os gases naturais que formam um manto protetor da Terra contra os raios ultravioletas. Esses raios poderiam causar aumentos de temperatura na Terra e rápidas mudanças de desenvolvimento.

A experiência realizada pelo Concorde foi organizada pelo Laboratório Físico Nacional da Grã-Bretanha, que está fazendo uma análise da atmosfera superior. Dois cientistas do Laboratório viajaram no Concorde — que desenvolve até 2 252 quilômetros por hora — para “chechar” o equipamento especial, sensível o bastante para registrar radiações cem vezes mais fracas do que as da água.

EXPERIÊNCIA VITAL

Um dos cientistas, o Dr. John Harries, informou:

— Essa é a única experiência sobre meio ambiente realizada pelo Concorde, mas é vital, porque a concentração de gases naturais naquela parte da atmosfera superior onde o avião voa não pode ser calculada, já que não se conhecem os fatos relativos a ela.

Essa parte da atmosfera é classificada pelo Dr. John Harries como “muito delicada”. Acredita-se que os gases naturais sejam de baixa densidade. Por isso, é importante que os cientistas descubram se os gases de exaustão de qualquer avião de vôo alto podem causar uma reação suficiente para perturbá-los.

— Na fase atual dos conhecimentos — observou o cientista — precisamos realizar algumas experiências para definir a concentração dos gases naturais. Um único avião supersônico não causará qualquer efeito — mas um grande número desses aviões poderá causá-lo.

SISTEMA DE CONTROLE

O equipamento de provas do Laboratório Físico Nacional funciona no Concorde 002 há cerca de três meses. Antes, o Laboratório realizou testes de baixo nível com a ajuda de um avião Comet, enquanto outros testes sobre a atmosfera superior eram feitos com balões.

O Dr. Harries espera que a experiência a bordo do Concorde seja precursora de um sistema de controle da atmosfera superior. Como existem fortes sinais da concentração de gases naturais, será possível medir e estabelecer o efeito que os gases de exaustão de um avião supersônico exerce sobre eles.

Desse modo, os cientistas dispõem de um sistema de alerta que permitirá a tomada de medidas, muito antes de surgir qualquer dano permanente à atmosfera.

INOFENSIVO

Os indícios são de que os gases de exaustão do Concorde e de qualquer outro avião supersônico não causarão o menor dano à atmosfera. As previsões dos cientistas sobre os efeitos do vapor d'água proveniente dos aviões de vôo alto mostraram-se corretas. Temia-se, durante certa época, que esse vapor viesse a formar nuvens e constituir uma barreira nociva em torno da Terra.

Mais uma vez, o Laboratório Físico Nacional produziu um novo método ultra-sensível de medição de vapor, e, depois de quatro anos de trabalho, concluiu firmemente que a natureza suportará, com facilidade, todo o vapor d'água proveniente dos aviões supersônicos.

A França também planeja a realização de uma série de experiências sobre meio ambiente, que serão realizadas num Concorde montado naquele país. Essas experiências complementarão os conhecimentos que já vêm sendo obtidos na Grã-Bretanha.

◆ BOEING VAI ESTUDAR AVIÃO TRANSÔNICO

A "The Boeing Company" assinou um contrato com a NASA

(Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço), no valor aproximado de um milhão e seiscentos cruzeiros, para a realização de estudos, sobre um avião de transporte transônico.

Tal avião deverá poder voar a Mach 1,3 (trinta por cento mais veloz que a velocidade do som), sem produzir estrondo sônico ao nível do solo, em condições atmosféricas favoráveis. Esse aumento de velocidade nas travessias dos Estados Unidos, de costa a costa, dará uma economia de cerca de uma hora em relação aos jatos atuais. As velocidades mais altas poderão ser empregadas sobre o mar, onde não há restrições quanto ao ruído.

Tendo em vista que estudos anteriores indicavam um custo de operação proibitivo para esse aumento de velocidade, é necessário que se façam progressos tecnológicos para que o avião de transporte transônico se torne economicamente competitivo. O novo contrato destina-se a apontar a configuração e os melhoramentos tecnológicos necessários ao desenvolvimento desse avião.

◆ DIRETOR DAS FERROVIAS DA FRANÇA VEM DEBATER COMPUTADOR NO BRASIL

Um diretor da Société Nationale de Chemins de Fer, da França, será credenciado pela Olivetti para representá-la no V Congresso Nacional de Processamento de Dados, que se rea-

lizará, entre 16 e 20 de outubro próximo, no Centro de Convenções do Hotel Glória, na Guanabara, sob patrocínio da Sociedade dos Usuários de Computadores e Equipamentos Subsidiários — SUCESU.

Os organizadores do V Congresso Nacional de Processamento de Dados estimam em 2 mil o número de técnicos presentes à reunião, que está recebendo integral apoio das autoridades federais e estaduais, além de plena colaboração dos dirigentes das SUCESU regionais, sediadas na Guanabara, São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraná e Pernambuco.

Durante o encontro, executivos de alto nível e técnicos de organismos oficiais participarão de seminários para exame dos problemas da indústria de equipamentos e das empresas de prestação de serviço, inclusive os ligados à formação de especialistas. Os congressistas também debaterão medidas para estímulo ao setor, entre as quais a criação de incentivos fiscais e legislação adequada à ampliação do parque de processamento de dados no País.

O temário do V CNPD apresenta três pontos básicos: Teleprocessamento, Educação e O Computador na Empresa.

Paralelamente ao Congresso, será franqueada ao público uma exposição de computadores e outros equipamentos de processamento de dados, inclusive os últimos lançamentos de fabricantes europeus e americanos.

◆ CONCORDE PREPARA-SE PARA RECEBER AS TURBINAS DEFINITIVAS

A Rolls-Royce considerou excelente o desempenho de suas turbinas *Olympus 593-3B* que equiparam o Concorde 002 em sua recente viagem ao Extremo-Oriente.

O aparelho voou cerca de 72 mil quilômetros (mais de duas vezes a volta ao mundo) em 262 horas, 92 das quais a velocidades supersônicas.

PROGRAMA

Este voo é o do protótipo 001 à América do Sul fazem parte da última etapa dos vãos de experiências que antecedem o emprego das turbinas Mk-602. Essas turbinas, de produção em série, até o final do ano, estarão impulsionando o Concorde 002, de pré-produção.

COMPORTAMENTO

As turbinas 593-3B tiveram um bom funcionamento durante toda a viagem. As análises espectralométricas de rotina, de amostras de óleo, e as inspeções dos tampões magnéticos foram consideradas bastante reveladoras pelos técnicos da Rolls-Royce. A empresa vai divulgar brevemente um relatório completo da viagem.

◆ BOEING 747 PASSA EM RIGOROSO TESTE DE RESISTÊNCIA

A Boeing acaba de realizar com êxito um rigoroso teste

destinado a apontar falhas na estrutura de um superjato 747, que, em virtude de um prolongado teste de fadiga, se encontrava com avarias em vários pontos.

Os testes, denominados "fail-safe", foram aplicados após o 747 ter sido submetido às exi-

gências do teste de fadiga, equivalentes a 60 mil horas de voo, ou seja, uma vida inteira de atividades aéreas. Sua finalidade foi comprovar que, mesmo avariada, a estrutura do 747 é capaz de suportar esforços-limites, após uma vida inteira de atividades comerciais.

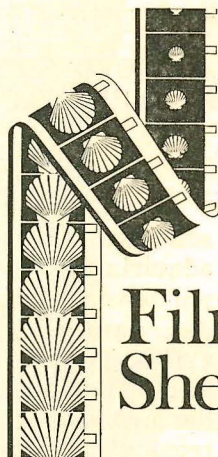


Mais de noventa nações unem seus recursos e esforços contra

INIMIGOS INVISÍVEIS

Produzido em cooperação com a Organização Mundial de Saúde, este filme narra como o desenvolvimento do microscópio conduziu o

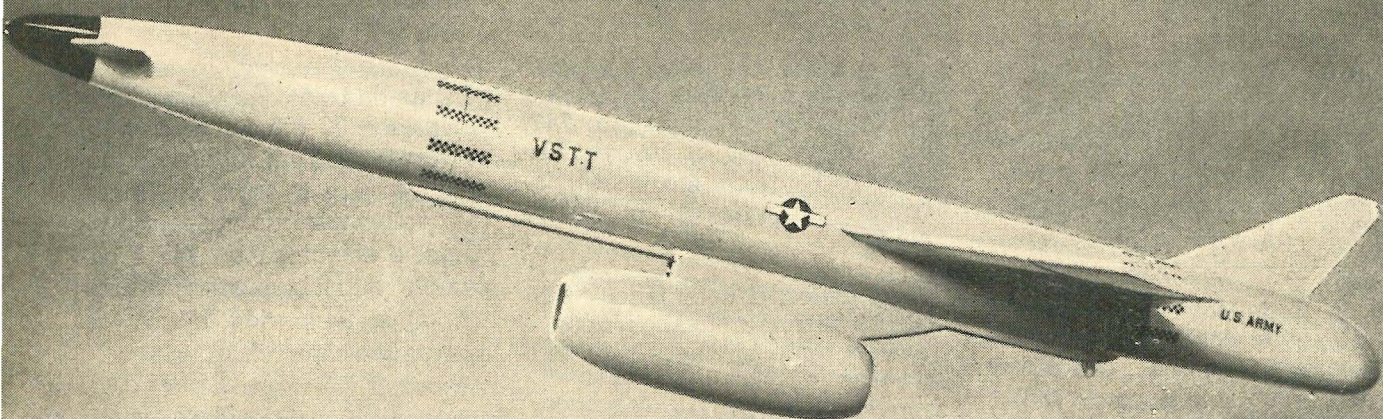
homem a descobrir os micróbios e mostra a investida da medicina, em escala mundial, para combater as doenças.



Filmoteca Shell

A Filmoteca Shell dispõe de mais de cem filmes em 16 mm para emprestar gratuitamente a escolas, universidades, clubes, sindicatos, instituições as mais variadas. Todos sobre temas atuais e de maior interesse para a nossa época.

GB - Av. Rio Branco, 109 - Gr. 504
SP - Cons. Nêbias, 14 - 6º and.



A foto acima é da versão Beech Aircraft do VSTT (Variable-Speed Training Target), vencedor da Concorrência do U. S. Army Missile Command, em abril deste ano.

◆ BOEING 747 VAI TESTAR TURBINAS GE

A Boeing e a General Electric estão realizando experiências com um Boeing 747 usando turbinas GE CF6. Os ensaios em vôo foram iniciados em julho, devendo todo o programa estar terminado antes do final de 1973.

A turbina CF6-50 é uma "turbofan" de alta relação de "bypass", da classe dos reatores de 50 000 libras de empuxo (22 700 quilos), aprovada pela Administração Federal de Aviação (FAA) dos Estados Unidos, para uso na aviação comercial.

Os atuais estudos da Boeing, com relação a novas versões do 747, compreendem modelos de

maior peso bruto e para aplicações militares.

O superjato 747 está sendo atualmente produzido em três configurações básicas: só para passageiros; só para cargas; e um modelo conversível que pode transportar tanto passageiros como carga, ou combinações de ambos.


◆ NOVO SISTEMA DE AJUDA AO POUSO

A empresa aérea Wien Consolidated Airlines, do Alasca, adquiriu da "Boeing Company" um novo sistema de micro-ondas, para ajuda ao pouso de aviões. O sistema, denominado LAS (Landing Aid System), desenvolvido pela "Boeing Electronics", tem baixo custo, e re-

sultou de estudos realizados pela empresa, em 1968.

O vice-presidente da Wien, Sr. Wyman Rice, declarou que a parte de bordo do LAS será instalada nos Boeing 737 da companhia, e as seis estações terrestres adquiridas serão instaladas em pontos-chaves das rotas.

Os atuais sistemas de baixa frequência para pouso por instrumentos requerem grandes antenas e instalações de terra dispendiosas, o que os torna proibitivos para campos de pouso menores. O LAS da Boeing custa bem menos que os sistemas convencionais, além de ter custos de manutenção e operação bastante baixos. As estações de terra custam menos de 40 mil dólares (240 mil cruzeiros), enquanto que os dispositivos de bordo são vendidos a 4 mil dólares (24 mil cruzeiros).



TRIJATO BOEING 727 da Varig o único com uma grande diferença

Essa diferença chama-se experiência em Boeing, que só a VARIG tem. Boeing não é novidade para a VARIG. Há mais de 12 anos, nossas tripulações voam esses magníficos aparelhos sobre o Brasil, o Oriente, a Europa e as Américas. Agora, em suas viagens pelo Brasil, prefira os novos trijatos Boeing 727, da VARIG.

