

REVISTA DE AERONÁUTICA



ANO 3 - N.º 14

1961

JANEIRO - FEVEREIRO

SUMÁRIO

	Páginas
Editorial	2
Novo Ministro	4
Bases Aéreas para a Aviação Embarcada — Maj Brig Eng Joelmir Campos de Araripe Macedo	5
Rearmamento Moral — Guilherme Julio Borghoff	6
Poder Aéreo — Alexander P. de Seversky - Major	7
Concursos de Aeromodelismo — Haroldo Sauer Guimarães - Cap I Aer	10
Planejamento de Parque de Aeronáutica (Estudo) — Alberto Lopes Peres - Ten Cel Av Eng	11
Flagrante do CAN — “Juan” — Aloísio Nóbrega	13
Marinha-Exército-Aeronáutica e o tema filosófico: “Evolução, Estrutura e Especialização” — E. V. Barbosa Vianna	15
Possibilidade e Conveniência de um Código Aeronáutico Latino-Americano — Paulo Ernesto Tolle	18
Conselho Nacional de Aeronáutica — Órgão para exame de sugestões — Aldo Alvim de Rezende Chaves - Cap I Aer	22
Quadro único de Suboficiais e Sargentos — Saulo de Mattos Macedo - Maj Av	24
Inaugurada a Piscina do Clube	28
Xadrez — Brig do Ar Eng Oswaldo Balloussier	30
Palavras Cruzadas	34
Asas ou Algemas	36
Notícias da Aeronáutica	37
Aspectos Positivos de Administração Internacional — Corpo e Alma da ONU — Jorge Abiganem Elael - Cap I Aer	45

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor:

Brig do Ar Eng OSWALDO BALLOUSSIER

Redator-Chefe:

MÁRCIO CESAR LEAL COQUEIRO — Ten Cel Av

Redator de Esportes:

JERÔNIMO BAPTISTA BASTOS — Cel Av

Redator de Cultura Militar:

CARLOS AFONSO DELLAMORA — Ten Cel Av

Revisora:

GLASSY MATTOS DE CARVALHO

Encarregado da Impressão e Ilustração:

JOAQUIM DIAS CORRÊA

Secretário:

FRANCISCO AMÉRICO FONTENELLE — Ten Cel Av

Encarregado da Expedição:

GERSEH NERVAL BARBOSA — Cap Av

Tesoureiro:

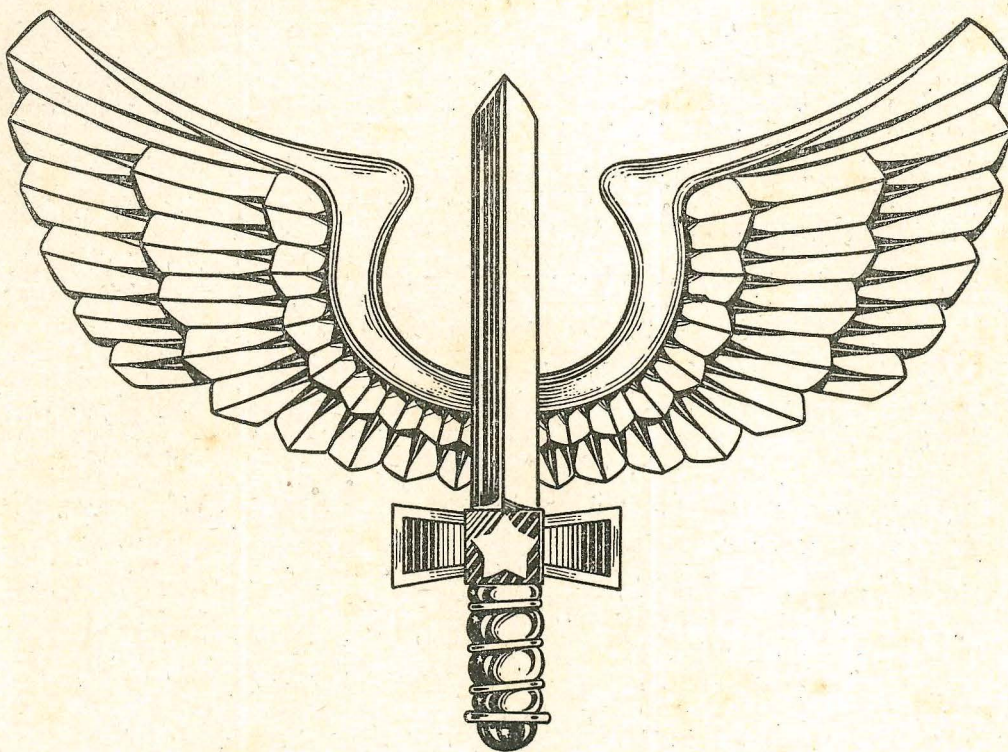
EVERARDO DIAS MARTINS — Ten I Aer

Impressor:

JOAQUIM MARQUES DE CARVALHO

A AERONÁUTICA

é O NOSSO IDEAL



VIVEMOS PARA ELA,

POR ELA MORREREMOS !

Alvorada de uma nova era

Aconteceu, finalmente, o que tantos esperavam.

Os anseios do povo, transformados em realidade a 3 de outubro último, foram, enfim, satisfeitos e já se podem ver resultados positivos.

A Aeronáutica viu atendidas suas aspirações, e a modificação radical de meios e métodos dar-lhe-á um clima de trabalho com a restauração da fé e da confiança traduzidas nas seguintes palavras pronunciadas pelo novo Ministro, no ato da transmissão do cargo: "Ninguém se iluda, porém, naquilo que, aparentemente, tais propósitos conciliatórios, ora lealmente manifestados, possam envolver de tibieza ou transigência. Minha fôlha de serviços, meu passado, que o presente não deslustra, são as melhores garantias de que tudo farei para desempenhar a contento o meu dever. Não o considerarei, porém, satisfatoriamente cumprido sem que consiga restabelecer um clima de confiança, de união, de camaradagem, que sempre foi, para honra da Fôrça Aérea, aquêle existente entre os seus componentes. Para isso, porém, injustiças terão que ser reparadas, preterições — ressarcidas, desconfianças — eliminadas, perseguições — estancadas. De todos e de cada um dos elementos da FAB, espero colaboração leal e esclarecida. A todos prometo justiça e equidade."

Vai a FAB poder lançar-se, agora, num trabalho produtivo, visando ao aprimoramento técnico-pro-

fissional que a mantenha no lugar de destaque que deve ocupar entre suas coirmãs.

Vários problemas desafiam a argúcia, a inteligência e a capacidade administrativa dos responsáveis.

Não temos dúvidas quanto aos resultados, pois problemas sérios e graves devem ser tratados com seriedade e gravidade, e não com soluções improvisadas ou declarações levianas e comprometedoras.

Valores reais que durante meses foram postos de lado participarão com sua parcela estimável nesse verdadeiro trabalho de redenção.

Temas técnico-profissionais já em cogitação e outros a serem considerados face à evolução da Ciência e da Tecnologia com sua indiscutível repercussão na estratégia e na tática exigem trato elevado, criterioso, profundo e ponderado, pois nossa conjuntura, particularmente no campo econômico, exige, para as soluções, patriotismo, espírito público no mais alto nível, colaboração e cooperação sinceras.

Enfim, nesta alvorada de uma nova era, desejamos e aspiramos ver a FAB conduzida a seu glorioso destino.



BRIGADEIRO-DO-AR
GABRIEL GRÜN MOSS
MINISTRO DA AERONÁUTICA

NOVO MINISTRO

Ao assumir a Pasta, o Novo Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro-do-Ar GABRIEL GRÜN MOSS, dirigiu à Força Aérea Brasileira, através do Aviso número 10-GM2, de 1 de fevereiro de 1961, as seguintes palavras:

“Ao assumir, neste momento, o Ministério da Aeronáutica, desejo, preliminarmente, agradecer, ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, a honra que me foi conferida. Dela estou consciente. Ainda mais consciente, porém, da responsabilidade que encerra o pôsto, nesse novo e, sem dúvida, histórico período governamental que ora se inicia. Não pretendo fazer promessas. Os que me conhecem sabem que um dos meus lemas favoritos é “res non verba”. Jungido à realidade dos fatos, com os olhos postos na conjuntura, sem uma análise minuciosa da qual nada será possível, antecipadamente, concluir, não me abalango a profecias. Também não pretendo, neste momento, traçar diretrizes e fazer prognósticos. Inimigo da improvisação, não me seria lícito apresentar linhas de ação, desdobráveis em empreendimentos, sem que, antes, possuísse, dos problemas que me cabem equacionar, um conhecimento oriundo de acurada meditação e cuidadoso estudo. Para essa tarefa que transcende, sem dúvida, as minhas possibilidades individuais, convoco todos os companheiros da FAB, a fim de que, juntos, em equipe harmoniosa e coesa, seja lícito dar-lhe cabal desempenho. Não escasseiem nesta casa, mercê de Deus, elementos de escol que podem e devem prestar assinalados serviços à Pátria. Contando com a boa-vontade de todos, espero dar o melhor dos meus esforços para que o crédito de confiança que me foi outorgado seja devida e escrupulosamente honrado. Não ignoro as dificuldades que se me antepõem na consecussão e salvaguarda desse objetivo. Por isso mesmo, sem excluir aquelas soluções heróicas que se fizerem necessárias, ditadas pela gravidade do momento, procurarei ser prudente nas decisões, cauto nos pronunciamentos, constante nos empreendimentos, firme nos deveres, exigente nas obrigações, obediente aos direitos. Não é possível ocultar e ainda menos negar muitos dos problemas que aí estão a desafiar soluções justas, oportunas e

adequadas. No devido momento, asseguro que serão resolvidos da melhor maneira possível. Para isso, sem esmorecer, para não desmerecer, conto com os companheiros.

Ninguém se iluda, porém, naquilo que, aparentemente, tais propósitos conciliatórios, ora lealmente manifestados, possam envolver de tibieza ou transigência. Minha fôlha de serviços, meu passado, que o presente não deslustra, são as melhores garantias de que tudo farei para desempenhar a contento o meu dever. Não o considerarei, porém, satisfatoriamente cumprido sem que consiga restabelecer um clima de confiança, de união, de camaradagem, que sempre foi, para honra da Força Aérea, aquela existente entre os seus componentes. Para isso, porém, injustiças terão que ser reparadas, preterições — ressarcidas, desconfianças — eliminadas, perseguições — estancadas. De todos e de cada um dos elementos da FAB, espero colaboração leal e esclarecida. A todos prometo justiça e equidade.

Não aflorarei, por ora, temas técnicos-profissionais. Mas não será inoportuno recordar que os métodos e processos bélicos, cada dia em maior e mais rápida evolução, exigem das Forças Armadas novas e sempre renovadas concep-

ções táticas e estratégicas que, evitando exclusivismos unilaterais, possibilitem soluções e tentativas, visando a considerar como um todo o que era, até há pouco, fracionário. Sei que, nesta casa, encontrarei quem possa coadjuvar-me valiosamente no estudo e pesquisa desses tópicos, tão de perto vinculados à Segurança Nacional. Também não posso deixar sem uma palavra de advertência o perigo comunista que, ameaçando o Ocidente, não exclui o Brasil que dele é parte. Serei intransigente em defesa da democracia e, para isso, conclamo aqueles que, nela acreditando, sabem ser impossível qualquer solução fora dos seus quadros. Aos camaradas da Marinha e do Exército, ofereço e espero colaboração. Sem ignorar aquilo que de particular existe na estrutura de cada uma das Forças irmãs, reporto-me ao que anteriormente disse quanto à unidade, dentro da diversidade que hoje caracteriza as Forças Armadas.

Ésses, meus senhores, os propósitos que me animam ao assumir, neste momento, o Ministério da Aeronáutica. Sem ignorar as limitações conjunturais que bitolarão os meus esforços, dar-me-ei por satisfeito se, ao deixá-lo, o fizer com a consciência tranqüila de quem soube cumprir com o seu dever. Para isso, entretanto, conto com a boa-vontade, a colaboração, o patriotismo, a inteligência e a dedicação dos que, labutando nesta casa, elevam, sempre e cada vez mais alto, o nome do Brasil.”



O Brigadeiro Moss assume, em Brasília, o Comando Geral da Força Aérea Brasileira

BASES AÉREAS PARA A AVIAÇÃO EMBARCADA

Maj Brig Eng JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO

De acôrdo com a Doutrina em vigor, as Unidades de Aviação Embarcada serão constituídas por pessoal técnico e de vôo da FAB, além do respectivo material aeronáutico, com exceção dos observadores que serão da Marinha; aqueles elementos são considerados orgânicos dos Navios-Aeródromos, ainda que providos pela Aeronáutica, e subordinados diretamente aos Comandantes dessas Unidades Navais. Acontece, porém, que as Unidades de Aviação Embarcada deverão dispor concomitantemente de uma ou mais Bases em terra firme, onde receberão apoio logístico de toda natureza, além da instrução do pessoal técnico e de vôo. Aos menos avisados poderá parecer, assim, que a utilização das Bases Aéreas da FAB venha a suscitar uma dualidade de Comando, isto é, um Comando Naval sobre o mar e um Comando Aéreo em terra. Na realidade, tal não procede, pois o Comando operacional continuará sendo exercido, em qualquer situação, pelo Comandante do Navio-Aeródromo; aliás, fato semelhante ocorre frequentemente com a própria FAB, nos casos de deslocamentos aéreos, cujas Unidades não perdem sua subordinação operacional em relação aos respectivos Comandos, ainda que fracionadas.

A situação poderá parecer esdrúxula, mas é muito comum entre Unidades pertencentes a Corporações distintas e até mesmo a países diferentes, principalmente em situações de guerra (e as Forças Armadas existem exatamente para tais situações). As relações disciplinares, evidentemente, serão regidas pela Corporação detentora das instalações; estes regulamentos são normalmente muito minuciosos e apresentam marcantes pontos comuns, de sorte que não há motivo para situações dúbias.

Aliás, é esta precisamente a situação do Grupo de Aviação Embarcada (constituído de pessoal técnico e de vôo da FAB) em relação ao Navio-Aeródromo.

Quando em terra, baseado em uma das Bases da FAB, o caso é ainda mais simples, pois, embora continuando sob o Comando operacional do Comandante do Navio-Aeródromo, o Grupo de Aviação Embarcada manterá, com relação à Base Aérea, apenas relações disciplinares; e, neste caso, o Grupo sentir-se-á "como em sua própria casa"...

A verdade é que as operações conjugadas estão a exigir, cada vez mais, uma integração das Forças Armadas em uma Força Única. As futuras gerações de militares terão que ser preparadas, psicologicamente, para esta nova e inevitável concepção de Força Armada; os Chefes de hoje, por outro lado, deverão colocar-se acima de preconceitos e vaidades pessoais, preparando com clarividência e patriotismo o terreno para u'a mais rápida integração do Poder Militar da Nação. Frases como a do Almirante norte-americano Halsey ficarão na História como uma nota das mais tristes, em que a vaidade pessoal e a ambição do mando se sobrepõem aos superiores interesses da defesa nacional: "Se o Exército deseja a unificação, permita-se que ele se junte à Marinha. Nós temos de tudo."

O Brasil é uma Nação ainda jovem que marcha vigorosamente com os olhos voltados para o futuro; seu progresso se tem processado queimando etapas desnecessárias e atualizando permanentemente conceitos doutrinários, sem lhes dar tempo a que se transformem em obstáculos pela fossilização de tradições superadas. A nos-

sa conjuntura tem muito pouco em comum com a de outras nações-líderes, das quais não raro importamos esquemas pré-fabricados de organização militar, emprestando-lhes valor de verdadeiro dogma. É comum ouvirmos a seguinte "argumentação": "Se nos Estados Unidos e na Inglaterra é assim, por que no Brasil há de ser diferente?"

O caso em aprêço terá que ser diferente. O Brasil, em inspirada hora, deu um passo à frente, criando o seu Poder Aéreo Unificado. A lei que organizou o Ministério da Aeronáutica (Decreto-Lei número 9.888, de 16-9-1946) estatuiu taxativamente:

"O Ministério da Aeronáutica se incumba de *TODOS* os assuntos referentes à Aviação Militar e Civil."

Em respeito à lei, Base Aérea terá que ser necessariamente da FAB; de outro modo, a lei teria que ser alterada. E neste caso, atribuindo à Marinha a prerrogativa de dispor de Bases Aéreas, seria o mesmo que reconhecer-lhe o direito de reorganizar sua própria Aviação Naval. Mas isto iria de encontro à Constituição da República. Com efeito, no parecer de eminentes juristas, a Constituição vigente atribuiu às Forças Armadas o caráter de instituições nacionais permanentes, cuja interpretação só se poderá fazer, de modo razoável e acertado, à luz da legislação anterior, na qual já se havia dado às Forças Armadas a estrutura tridimensional, acolhida por aquele dispositivo da Constituição (artigo 176).

A solução, portanto, é somente uma: a que tem amparo na lei orgânica do Ministério da Aeronáutica, compatível com a realidade da conjuntura nacional.

Rearmamento Moral

GUILHERME JULIO BORGHOFF

Que é o Rearmamento Moral? Esta é a pergunta que nos é formulada freqüentemente por nossos parentes, amigos e colegas. Tratar-se-á de alguma nova religião? De algum novo clube? Ou de algum sonho abstrato e irrealizável? Procurarei dizer o que sinto a respeito do R.A.M. e como me convenci dos seus méritos. Ao redor de nós encontraremos famílias desajustadas, lares sem felicidade, animosidade entre pessoas, grupos e países, e isto apesar da boa intenção que vemos por todos apregoadas. O marido conhece exatamente os defeitos da esposa e sabe da receita para que o lar se torne feliz, desde que a esposa se modifique. Os pais tudo fazem, na própria opinião, para que seus filhos sejam bem sucedidos e felizes, e não compreendem como, apesar disto, há tanta desarmonia, naturalmente por culpa dos filhos que não querem seguir as recomendações dos pais. O chefe deseja bem aos seus subalternos e sabe falar sobre como devem proceder para agirem com correção. Os povos se acusam reciprocamente dos seus defeitos e dos seus intuítos. Todos sabem o que o outro deve fazer para corrigir-se, porém ninguém se preocupa bastante com os seus próprios erros. Todos falam sobre o que está certo, mas poucos vivem como está certo. Aos filhos, impressiona mais o exemplo vivido pelos pais do que a recomendação falada. Como podem homens, que na direção das suas empresas são mais ou menos honestos, esperar perfeita honestidade dos seus colaboradores? Políticos que não sabem dirigir a sua vida familiar pretendem dirigir os destinos públicos e alegam conhecer as panacéias para os problemas da humanidade, quando não souberam na prática nem mesmo resolver os seus problemas domésticos.

Vejo como os líderes, isto é, os homens que têm a responsabilidade por grupos de homens, tratam

com afínco das suas responsabilidades técnicas de toda natureza, sejam militares, sejam econômicas, sejam científicas, etc. e não se preocupam bastante com aquele fator essencial da autoridade que é o fator moral.

Permitam-me que cite neste momento um exemplo dos mais modestos, porém bem ilustrativo, desta falsa compreensão da autoridade, e acredito que, se formos bem honestos na análise dos nossos atos, havemos todos de encontrar erros idênticos cometidos por nós, quase sem nos darmos conta:

"Encontrei-me sentado à minha mesa de trabalho, quando entrou no meu escritório uma criança em idade escolar, filha de pessoa amiga de minha firma. Veio cumprimentar-me. Dei-lhe de presente um abridor de cartas, peça bonita, talhada, mas que para mim não tinha utilidade. À tarde reencontrei em cima de minha mesa o abridor de cartas. Comuniquei-me com a senhora e fui informado que insistira com a sua filha para devolver a peça, já que naturalmente a meninazinha me havia pedido o presente. Esclareci à respectiva senhora que ela estava equivocada. A meninazinha naturalmente não pôde discutir com a mãe quando esta exigiu a devolução, pois ela é pequena, a mãe é grande. A filha submeteu-se à autoridade da mãe, apesar de saber, no seu coraçãozinho, que estava sendo injustiçada. É assim que geralmente se fundamenta a autoridade; é no maior poder, na maior idade. Basta perguntar aos nossos filhos. Insisti com a senhora para que levasse o abridor de cartas à sua filhinha e que pedisse desculpas pelo erro cometido."

Acredito que a autoridade desta mãe, com este pedido de desculpas, deve ter crescido aos olhos de sua filha. O fato de admitirmos erros, que de qualquer maneira são conhecidos pelas pessoas por nós injustiçadas, não diminui a

nossa autoridade, mas ao contrário a fortalece, dando-lhe a base moral. Sem a base moral, nada podemos construir de bom e de permanente. Não adianta falar-se a respeito dos outros, se não compreendermos os nossos próprios erros. Não adianta oferecermos uma solução inteligente, se continuarmos a viver um mau exemplo. Se começarmos por nós mesmos examinando os nossos atos e as nossas motivações em relação aos quatro padrões do Rearmamento Moral (honestidade absoluta, pureza, altruísmo e amor), então identificaremos claramente os nossos erros e, se tivermos forças, poderemos consertar o que está errado a nosso respeito. Só então teremos base moral para dar conselhos aos outros ou para propor soluções para os problemas da coletividade.

Quero insistir com meus colegas empregadores que, por força de suas posições sociais e econômicas, se constituem automaticamente em chefes e líderes de homens, para que se compenetrem da grande responsabilidade que pesa sobre seus ombros. Seus comandados se mirarão nos seus exemplos muito mais do que se deixarão levar por bonitas frases e recomendações. Quem por obra do destino ou em virtude dos seus esforços consegue uma posição de chefe tem a obrigação irrecusável de viver como chefe, já que se encontra, mesmo que não o saiba, sob a constante observação dos seus subalternos.

Quando os empresários brasileiros, os chefes militares e os políticos de nossa querida Pátria estiverem bem conscientes destes ensinamentos de que é preciso, em todas as horas e em todos os momentos, viver como chefes, não bastando falar como chefes, então, sim, teremos uma Pátria bela e feliz. O Rearmamento Moral é u'a maneira de viver que se concilia integralmente com os ensinamentos da Igreja e com os ditames de nossa consciência. É a força que estava faltando no campo das democracias e que, construindo lares felizes, entidades harmônicas e países governados dentro do regime da liberdade democrática e de justiça social, há de sobrepor-se à doutrina comunista que prega o

(Conclui na pág. 44)

PODER AÉREO

ALEXANDER P. DE SEVERSKY - Major

O Poder Aéreo tem sido assunto controvertido entre militares. O artigo que se segue foi escrito por uma das maiores, senão a maior autoridade na matéria, Major Alexander P. de Seversky. As opiniões aqui expressas a ele pertencem. O artigo aparecerá brevemente na próxima edição da Enciclopédia dos Povos Americanos.

Poder aéreo é a capacidade que tem uma nação de defender seus interesses por meios aéreos. O instrumento militar pelo qual uma nação aplica seu poder aéreo é chamado força aérea. Em tempo de paz, uma força aérea de determinada organização e possibilidade, e que pode ser denominada força aérea em potencial, pode ser utilizada pelo país como instrumento para aplicar sua política nacional.

Em época de guerra, usa-se principalmente o poder aéreo para restabelecer o controle do ar, condição pela qual um lado retém sua liberdade de navegação aérea e tem a capacidade de negá-la ao inimigo.

A liberdade de navegação aérea, quando mantida por um lado, com sucesso, é conhecida como superioridade aérea.

Como a finalidade da guerra é impor ao inimigo sua vontade, este deve ser destruído; seu poder industrial de fazer a guerra e o reabastecimento de suas forças armadas deve ser impedido. Por esse motivo, a força aérea ofensiva deve levar ao inimigo o máximo de destruição.

Embora o principal objetivo da guerra seja desarmar o adversário, deve-se presumir que, desde o princípio, as partes vitais da indústria beligerante e outros poderes de guerra serão devidamente protegidos por uma força aérea defensiva e impedida a aproximação do inimigo a alvos decisivos. É por esta razão, bem como a de privar o inimigo de sua capacidade de usar represálias, que a missão fundamental da força aérea deve ser a eliminação da força aérea contrária, através (1) da destruição

de suas facilidades operacionais e equipamento terrestre, e (2) combate aéreo. Chama-se a isto de batalha aérea.

Outrora, quando o raio de ação das aeronaves era limitado, só foi possível manter-se o controle aéreo local. O controle aéreo global só poderia ser realizado após o estabelecimento de um sistema complexo de bases aéreas localizadas de tal modo que, para as aeronaves, os respectivos raios de ação seriam recobertos para formar uma proteção aérea ininterrupta sobre os teatros de operação. Esta disposição não era diferente do sistema mantido no século XIX para o poder marítimo, que, para o exercício de suas funções globais, requeria o estabelecimento de bases navais em solo estrangeiro, através do mundo inteiro.

Existem hoje, entretanto, em certos países, aeronaves cujos raios de ação são extremamente elevados. Elas podem decolar das respectivas bases, atingir qualquer alvo no hemisfério norte, e voltar à sua base sem necessidade de outro pouso.

Com o progresso da ciência aeronáutica, em breve teremos aeronaves de 40 000 km de raio de ação, sem reabastecimento em voo, como já existem, atualmente, com reabastecimento.

Em consequência desse raio de ação global, o poder aéreo pode ser aplicado diretamente de bases continentais sem bases intermediárias e complicações internacionais que acompanham sua estada e manutenção em solo estrangeiro. A este respeito, o poder aéreo representa, diplomaticamente, um instrumento de política nacional que é superior a seu predecessor

do século passado, o poder marítimo, um desdobramento mundial que foi freqüentemente tido como imperialista e agressivo. Com a obtenção do raio de ação global das aeronaves e o advento de armas nucleares, o controle do ar local, em qualquer parte da Terra, exceto sobre a base continental do poder aéreo que contém a fonte de sua origem industrial, não poderá ser mantido durante muito tempo. Assim, as bases intermediárias tornaram-se não somente desnecessárias, como também insustentáveis. Acontece que a base da operação aérea deveria ser tão bem localizada que qualquer ataque contra ela acarretaria ao atacante o risco de combater com todo o poderio aéreo da nação. Esta proposição, incidentalmente, define o poder aéreo das Ilhas Britânicas. Embora sendo uma nação insular, a Grã-Bretanha possui uma vasta e complexa indústria e uma população tecnologicamente habilitada. Ela é a fonte de poder aéreo de importância global, capaz de aceitar um desafio à sua soberania aérea.

Acontece, também, que, como o controle local aéreo não pode ser mantido, o poder aéreo já não pode ser aplicado continuamente contra um continente de bases intermediárias localizado em sua periferia, não importa se tais bases sejam fixas em terra ou flutuantes como o porta-aviões. Se, por exemplo, um porta-aviões deslocar-se para fora do raio de ação da proteção da força aérea continental, ele fica em perigo. E isso porque, sendo ele próprio uma base intermediária, não pode dispor do poder aéreo suficiente para proteger-se contra a força aérea do inimigo. Além disso, com o aperfeiçoamento das armas nucleares de pequenas dimensões, podendo ser transportadas por aeronaves supersônicas, a base aérea flutuante (porta-aviões) torna-se extremamente vulnerável e, uma vez destruída, não haverá para ela recuperação.

Dos assuntos acima, torna-se claro que o domínio do ar é um domínio global exercido diretamente do continente de sua origem industrial. Ou um continente controla todo o espaço aéreo compreendido em torno do globo ou nada controla.

Ao definir poder aéreo, os militares têm invariavelmente repetido a definição histórica de poder marítimo, sustentando que o poder aéreo inclui a força aérea de uma nação, a aviação militar de seus outros serviços, sua aviação civil, o sistema de transporte aéreo civil, sua indústria de aeronaves e as habilidades aeronáuticas de sua população. Em outras palavras, eles sustentam que o poder aéreo abrange toda a parte do esforço nacional que se expressa através de aeronaves, suas tripulações e facilidades operacionais.

Do ponto-de-vista militar moderno, no que tange à estratégia das forças de terra, ar e mar, tal definição de poder aéreo não pode ser aceita. A razão fundamental em que se apóia a fórmula do poder marítimo não se aplica ao poder aéreo, pois o movimento dos navios é limitado pelo seu meio de deslocamento, a água; os navios não participam dos movimentos sobre a terra, nem com os mesmos competem. Conseqüentemente, é lógico que o esforço nacional, que tem o ponto culminante nos navios, suas tripulações e facilidades operacionais, constitui estritamente o poder marítimo. Por outro lado, nunca foi o caso de propor-se que as fábricas de canhões do Exército e seu experimentado pessoal, se bem que em condições de produzir canhões para a Marinha, façam parte do poder marítimo, e isso porque esse pessoal e essas fábricas já estão incluídas como parte do poder terrestre.

A aeronave não é como um navio, mas veículo extremamente versátil, que não somente participa de todos os meios de transporte em terra e mar, competindo com eles, como também pode parar no ar, como os helicópteros, e estende sua aplicação a outras formas de movimento, servindo, com efeito, como gigantescos elevadores, escadas rolantes e guindastes. Como no exemplo precedente das facilidades da artilharia do Exército em relação ao poder marítimo, pode-se argumentar que a aeronave projetada para utilização com forças de superfície não constitui poder aéreo. É bem possível para uma nação ter massa amorfa de aeronaves, mesmo em grande número e, mesmo assim, não possuir poder aéreo.

Para se analisar o assunto de outro modo, não tem importância que uma aeronave decole da terra, da água ou de uma catapulta. O que determina sua definição de arma terrestre, marítima ou aérea é o fim a que ela se destina, depois de ter levantado vôo. Se projetada para ajudar a aumentar a eficiência de forças terrestres e marítimas, visando a seus objetivos, não é um instrumento de poder aéreo. Somente quando uma aeronave é projetada para ajudar e aumentar a eficiência da força aérea em sua tarefa de estabelecimento do controle do ar é ela um instrumento de poder aéreo.

Uma força estratégica pode ser definida como uma força militar capaz de assumir o comando de seu próprio meio através de seus próprios recursos de combate. Até ao advento do avião, o Exército e a Marinha foram expressões válidas do verdadeiro poder militar e naval da nação em terra e mar.

Com o aperfeiçoamento da aeronave, entretanto, isso deixou de ser verdade. Desde que deixaram de ser senhores de seus próprios meios, nos quais o poder aéreo pode interferir decisivamente com suas funções, tais forças perderam sua significação estratégica. Inversamente, as forças de superfície não podem, em sua própria iniciativa, interferir decisivamente nas funções da Força Aérea.

Conseqüentemente, a Força Aérea é a única força estratégica capaz de alcançar o comando de seu próprio meio através de seus próprios recursos de combate. Assim, a Força Aérea tornou-se o instrumento fundamental do poderio militar de uma nação.

Como em um conflito de maior importância, as forças de superfície não poderão cumprir as suas missões, com sucesso, a menos que o espaço aéreo seja controlado por uma força aérea amiga, o controle do ar tornar-se-á um ponto crucial na guerra e um término para si mesmo (naturalmente não se aplica este princípio ao caso de conflitos limitados ou localizados, sendo que sua direção é governada constantemente por considerações políticas em desafio à lógica militar. Assim, na Coreia, a força aérea dos Estados Unidos foi limitada ao apoio das forças terrestres

e proibida de atacar as bases aéreas inimigas ou fontes industriais de reabastecimento do poderio militar). Somente quando houver controle do ar podem as outras forças cumprir suas missões de exploração na superfície sobre uma decisão ganha na batalha aérea. Até que isso haja sido obtido, todos os esforços devem ser dirigidos para apoiar a força aérea em sua missão principal.

A fim de conquistar o máximo em poder aéreo, uma nação deve aderir aos seguintes princípios da arte militar: unidade de missão, unidade de comando e concentração e economia de forças. Isto significa que todo o potencial do poder aéreo de um país deve estar unido sob um único comando aéreo, dentro de uma única força — uma força aérea em potencial que, em seu conjunto, pode ir a qualquer lugar e realizar sua tarefa.

Por conseguinte, pode-se dizer que o Poder Aéreo deve ser considerado como a suprema expressão do poderio militar e repousa completamente sobre os recursos em pessoal e material da nação.

Bibliografia: W. Mitchell, "Defesa Aérea" (1925); G. Douhet, "Comando Aéreo", traduzido por D. Ferrari (1942); A. P. de Seversky "Vitória pelo Poder Aéreo" (1942); "Poder Aéreo: Chave para a Sobrevivência" (1950).

OBSERVAÇÕES DO AUTOR:

1. O termo "força aérea defensiva" abrange a aeronave de defesa e as facilidades de operação em terra, junto com os sistemas de detecção e aviso de aeronaves inimigas e os de engenhos-dirigidos superfície-ar.
2. Um fato importante a ser lembrado é que o advento de armas nucleares não muda a natureza do poder aéreo. Com as armas atômicas tornando-se comuns a todas as forças militares, a supremacia da Força Aérea como instrumento de guerra não está na natureza dos explosivos que emprega, mas em sua mobilidade de combate superior e global através do meio aéreo, em con-

traste com a mobilidade de comando inferior e geograficamente limitado das forças terrestres e marítimas em seus respectivos meios.

A aquisição de aeronaves por forças terrestres e marítimas para "finalidades logísticas" não altera o axioma. A aquisição de aeronaves por estas forças para combate aéreo equivale a criarem-se, em separado, Forças Aéreas competitivas, um ato que nega os princípios básicos militares da economia de força e unidade de comando, resultando no enfraquecimento geral do poder aéreo da nação. O espaço aéreo é único e indivisível e deve ser controlado por uma força única e homogênea.

3. Como o poder marítimo outrora controlava os mares, isto é, a superfície do mar e sua profundidade, exerce, por esse motivo, uma influência decisiva em toda a superfície do nosso planeta. Uma vez que não há uma demarcação definitiva entre a atmosfera terrestre e o espaço exterior, e já que os veículos do espaço aéreo (*) não dependem propriamente da atmosfera terrestre para propulsão e permanência em órbita, o poder aéreo e o poder espacial podem ser considerados sinônimos. Assim sendo os postulados acima apresentados que definem "poder aéreo" têm o mesmo valor quando aplicados ao termo "poder espacial".

4. Uma vez que o poder aéreo é semelhante ao poder espacial, veículos aéreos não manipulados ICBM, veículos espaciais e satélites são todos, igualmente, armas lógicas do poder aéreo a serem manejadas por uma força aérea. Esta conclusão é, também, sustentada pelo fato de que, mesmo no presente estado da arte aerodinâmica, parece não haver limite eventual de velocidade, raios de ação ou altitude de veículos tripulados no espaço aéreo que possam exceder exa-

tamente o trabalho de alguns veículos do espaço aéreo não equipados, inclusive ICBM.

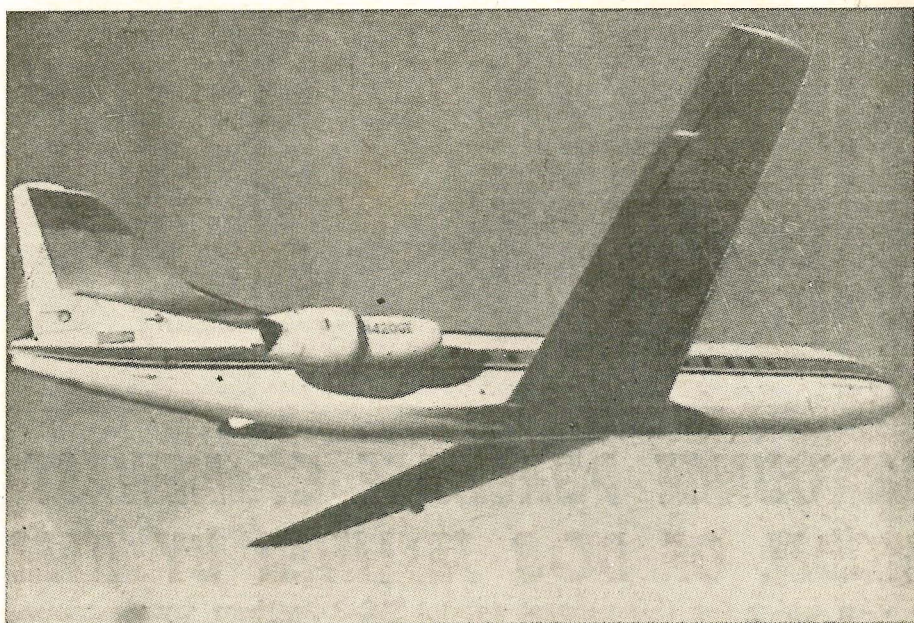
5. A detecção, interceptação e destruição de tais veículos, quaisquer que sejam seus pontos de origem ou lugar ao longo de sua trajetória, através de apropriadas contramedidas de colisão ou outros meios, constituem uma legítima fase da batalha aérea e são missões da Força Aérea, não importando se a localização geográfica da ação é em terra ou no mar.

Assim sendo, os princípios básicos militares da economia de força e unidade de comando aplicam-se ao emprego de todos os veículos do ar e do espaço.

Dêste modo, mais uma vez, a conclusão infalível é que o espaço aéreo com a extensão do espaço exterior é único e indivisível e deve ser controlado por uma única e homogênea força — sob um único comando — no ápice do comando militar.

Embora, como no presente, as forças terrestres e maríti-

mas justifiquem o uso de veículos do ar e do espaço para a defesa de determinados pontos das respectivas forças, quando associadas em batalha com suas contrapartes oponentes, tal uso é altamente transitório. Como foi mostrado acima, a ascendência do poder aéreo foi marcada por um declínio correspondente à importância estratégica de forças terrestres e marítimas. Além disso, a expansão da influência do poder aéreo, através da mobilidade supersônica de raios de ação e altitudes ilimitadas, irá impor limitações no combate das forças de superfície, negando-lhes, "in totum", o exercício da mobilidade estratégica nos respectivos meios. Seus empregos, consequentemente, como força militar em um conflito internacional, não podem mais dar resultados, até que a questão suprema seja resolvida sobre qual lado teve apoiado seu poder para usar veículos no espaço aéreo e a capacidade de negar este uso ao adversário, isto é, para exercer o domínio do ar.



Este elegante CARAVELLE está sendo submetido a ensaio em vôo na Base de Edwards da Força Aérea Americana, equipado com reatores "General Electric" CJ-805-23. Após o primeiro vôo de 1h25', disse o piloto de ensaio: "os 40% de empuxo adicional dos reatores, na decolagem, foram bastante apreciáveis. Reduziram, substancialmente, a corrida de decolagem e aumentaram de modo sensível o gradiente de aceleração e subida". O programa de vôos de ensaio ajudarão, bastante, a Sud Aviation e a Douglas na coleta de dados para o certificado americano do CARAVELLE VII

(*) "Espaço Aéreo" denota ar e ou veículos do espaço.

"CONCURSOS DE AEROMODELISMO"

HAROLDO SAUER GUIMARÃES - Cap I Aer

Quando, em artigo anterior, disse que o aeromodelismo não era brinquedo de criança, tinha razões de sobra para assim expressar-me. Pelo conhecimento do que são os concursos de aeromodelismo, poder-se-á comprovar melhor ainda.

No Brasil, além de pequenos concursos locais, onde são usados, normalmente, regulamentos dos próprios clubes, a fim de atenderem as possibilidades existentes, temos os concursos de maior envergadura, onde são usados os regulamentos dos seguintes órgãos: "ACADEMY OF MODEL AERONAUTICS" (AMA) — órgão norte-americano de aeromodelismo que rege todos os concursos lá existentes, e que compreende uma série de provas muito interessantes ainda não incluídas no regulamento internacional; "FEDERACION AERONAUTIQUE INTERNACIONAL" (FAI) — órgão internacional de aeromodelismo que rege os concursos internacionais e que aos poucos vai sendo adotado mesmo nas provas de qualquer categoria.

Para equilíbrio de possibilidades, são usadas três categorias de concorrentes, que são:

Infantis — dos 7 aos 15 anos

Juvenis — dos 16 aos 18 anos

Livres — dos 19 anos em diante.

Essas categorias poderão ser combinadas no caso de insuficiência de concorrentes.

Quanto aos concursos, poderemos ter:

Maquetas

Vôo livre

Vôo circular controlado ("U-Control")

Contrôle pelo rádio.

— As provas de maquetas, como seu nome indica, são aquelas em

que vence quem apresenta uma miniatura de avião existente, com mais perfeito e fiel acabamento e escala.

— As provas de vôo livre compreendem as seguintes categorias, vencendo sempre quem mais tempo permanecer no ar:

Planadores

Elásticos

Pistão.

Os planadores são aeromodelos lançados ao ar por meio de cabos de reboque, cábreia ou catapulta, cujo tempo de concurso é contado a partir do momento em que o processo de subida deixa de atuar.

Os elásticos são aparelhos com um hélice movido por uma borracha previamente enrolada. O tempo de vôo é contado a partir do momento em que o modelo é lançado, seja da mão, seja do solo, conforme o regulamento.

Os de pistão são aeromodelos equipados com um pequeno motor de combustão interno que movimenta o hélice. O tempo de funcionamento do motor é regulado por um sistema de corte, pneumático, volumétrico ou de relojoaria, e o tempo de vôo é contado a partir do momento em que o motor pára de funcionar. Para os regulamentos AMA, existem inúmeras variantes para essa prova, pois, além de várias subprovas conforme a potência do motor, temos provas de velocidade em vôo planado e provas de vôo com excesso de peso no aeromodelo (CARGO CLIPPER PAA).

— As provas de vôo circular controlado são aquelas em que os aeromodelos equipados com um motor de combustão interna (pistão ou jato) voam em círculo, presos, com uma ou duas linhas de aço, à mão do piloto. Essas linhas ser-

vem para o comando do leme de profundidade, prestando-se assim às mais variadas provas, que são:

Velocidade

Proto

Corrida em conjunto (Team Racing)

"Rat Racing"

Acrobacias

Escala

Porta-aviões

Combate.

Nas provas de **velocidade**, os aparelhos, que são verdadeiros bólidos, atingindo até 280 km/h, terão que fazer certo número de voltas a uma altura predeterminada, onde é registrada a velocidade atingida. Como o seu nome já diz, vence o que voar com maior velocidade. Para o regulamento AMA, a prova é subdividida em quatro provas para motor a pistão, conforme a potência, e uma para motor a jato. Para o FAI, é feita apenas uma e para pistão até determinada potência.

As provas **proto** são provas de velocidade em que o aparelho tem limitação de potência de motor, formato e área alar. Ganha aquele que realizar 14 voltas, em cabo de 18 metros, em menos tempo, a contar do instante da decolagem.

As provas de **corrida em conjunto** são realizadas com seis aviões voando simultaneamente na mesma pista, e com largada mecânica. Os aviões têm dispositivo de corte do motor, e inúmeras limitações quanto a formato, capacidade de combustível, potência e área alar.

As provas constam de várias corridas de 7 até 140 voltas.

As provas **"Rat Racing"** são uma variante da anterior. Apenas não têm nenhuma outra limitação, a

(Continua na pág. 14)

PLANEJAMENTO DE PARQUE DE AERONÁUTICA

(ESTUDO)

ALBERTO LOPES PERES - Ten Cel Av Eng

INTRODUÇÃO

Apresentaremos, neste trabalho, a nossa concepção de como deverá ser instalado um Estabelecimento Aeronáutico, aplicado êste estudo ao nosso caso, isto é, revisões e reparações de aeronaves e conjuntos, bem como sujeitá-lo ao sistema de organização em uso na FAB.

Nesta concepção, o principal objetivo foi obter maior rendimento da organização.

PLANEJAMENTO

Um dos grandes males ocasionadores de baixa produção é, sem dúvida, a falta do estudo das instalações no concernente à circulação que deverão executar os conjuntos, durante as fases da recuperação. Em vista disto, o planejamento torna-se deficiente, ocasionando a dispersão das Oficinas, e, em consequência das distâncias, perde o rendimento em face do tempo perdido pelos deslocamentos obrigatórios das peças e conjuntos.

Desejando eliminar êsses problemas, verificamos que os Estabelecimentos se deveriam constituir por linhas de prédios paralelos que viessem a reduzir e facilitar êsses deslocamentos.

Para atingir êsse objetivo, devemos dividir a área do terreno em áreas retangulares paralelas, deixando entre elas o espaço necessário ao arruamento.

No nosso caso, isto é, instalações para Parques de Área, estabelecemos:

- a) ser a área do terreno de forma retangular;
- b) possuir, de preferência, um dos lados paralelos a uma das pistas do aeródromo;

- c) dividir a área total em 7 (sete) áreas retangulares;
- d) obedecerem os prédios às regras estabelecidas pela ICAO, quanto ao afastamento da pista e às alturas permitidas.

O terreno em forma retangular permitir-nos-á u'a melhor distribuição das áreas resultantes da divisão, além de conseguirmos melhor efeito estético no conjunto.

A razão de desejarmos um dos lados paralelos à pista é para termos facilidade na circulação dos aviões, bem como para obedecer às regras estabelecidas pela ICAO.

As áreas em que subdividiremos o terreno terão os seguintes empregos:

- 1.^a — construção dos pátios de estacionamento;
- 2.^a — edificação dos hangares de desmontagem, montagem e do destinado a operações de voo e construção do pátio de lavagem, pátios intermediários entre os hangares e o de pintura;
- 3.^a — construção dos edifícios das oficinas de recuperação e fabricação de peças e conjuntos de aeronaves;
- 4.^a — reservada aos prédios das oficinas auxiliares e secundárias, necessárias ao funcionamento do Parque;
- 5.^a — construção dos armazéns necessários ao suprimento de área;
- 6.^a — reservada aos prédios da administração, vestiário, alojamentos, etc.;
- 7.^a — reservada aos pátios de estacionamento de autos, e campos de esporte.

Estas áreas serão separadas entre si por ruas ou avenidas e serão subdivididas em quarteirões, nos quais construiremos os prédios. Os hangares, já esclarecemos, serão separados por pátios e as demais, por ruas utilizadas no trânsito interno de viaturas do órgão.

O principal ponto dêste projeto é o que cabe ao executor a capacidade de previsão, pois deverá deixar áreas de terreno em cada quarteirão, reservada a ampliação dos edifícios de acôrdo com as futuras necessidades e de modo que as construções justifiquem os gastos, antes de tornarem obsoletas as Oficinas nêles instaladas.

Nosso pensamento é que os prédios sejam projetados para o emprego das Oficinas nêles instaladas, num período mínimo de vinte anos, considerando as ampliações, e que permitam a construção por partes, o que nos autorizaria a edificar gradativamente e de acôrdo com o que fôsse sendo exigido das Oficinas.

A constituição do Estabelecimento, dividido em áreas, fizemo-la atendendo à circulação necessária, para facilidade de produção. Senão, vejamos, com referência à primeira linha:

O avião a revisarão passará por um hangar, entrará no hangar de desmontagem, para a montagem, o ensaio de voo e, finalmente, a pintura. Do hangar de desmontagem os conjuntos seguirão para as Oficinas de recuperação que estão na segunda linha. Todos os setores da segunda linha estão situados em uma reta e paralelos à pista.

A terceira linha constará dos prédios destinados a: Banco de Prova de Motores, Oficina de Motores, Oficina de Acessórios de Mo-

tores, Hélices, Sistema Hidráulico, Oficina de Instrumentos, Rádio, Sistema Elétrico, Chapeamento, Armamento, Oxigênio, Tanques e Radiadores, Usinagem, Galvanoplastia, Metalização, Plásticos, Vidros e Borrachas, Fundição, Tratamento Térmico, Carpintaria de Aviação, Entelagem, Indutagem, Pintura e Jato de Areia.

Instalaríamos a quarta linha com o seguinte: Agrupamento Contra Fogo, inclusive a recuperação de extintores, Eletricidade Industrial, Sistema de Refrigeração, Baterias, Agrupamento Serviços Gerais, Suprimento Básico, 4.º Escalão de Viaturas e Agrupamento de Transportes.

Na quinta linha ficariam os Armazéns e Escritórios destinados ao Suprimento de Área.

A sexta linha seria constituída pelos: Vestiários, Refeitório Geral, Posto Médico, Alojamento para Praças, Casa de Fôrça, Almoxarifado, e no prédio principal: Direção, Secretaria, Setor de Intendência, Setor de Pessoal, Refeitório dos Oficiais, Salão Nobre, etc.

Na sétima linha construiríamos: pátios de estacionamento de autos; pátio para comemorações e campo de esportes.

ESCLARECIMENTO

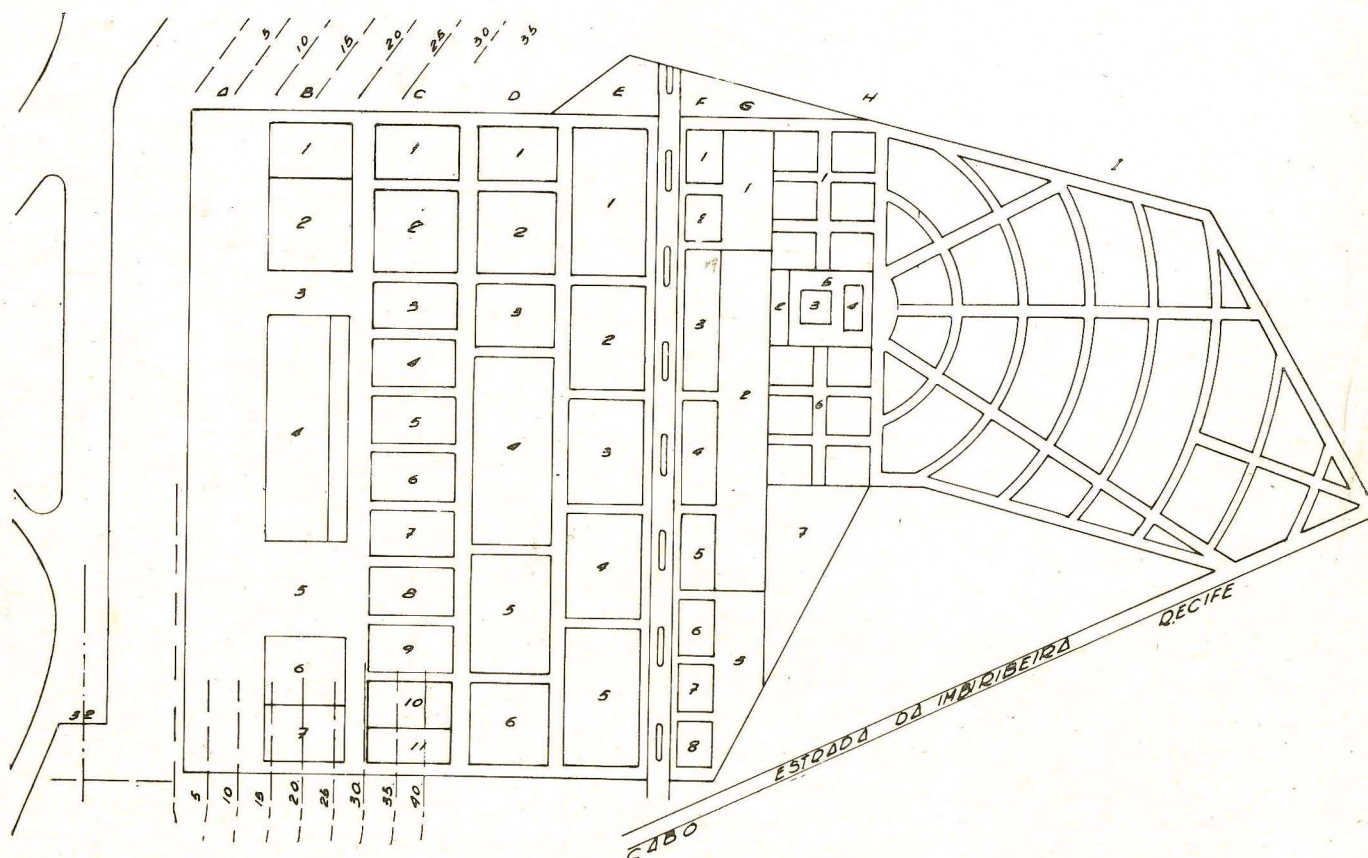
Neste projeto estabelecemos a existência de setores de suprimento

to orgânico, em cada área de Oficina, os quais serão reabastecidos pelo Suprimento Básico.

Também consideramos a existência de pequenas Oficinas, que denominaremos de pré-instaladoras, localizadas no hangar de montagem. Cabe a essas Oficinas, como a denominação que lhes demos esclarece, preparar os itens, recebidos do Suprimento ou das Oficinas, para a instalação nos aviões em revisão.

Consideramos que melhoraremos o rendimento, fazendo com que os auxiliares entrem e saiam das Oficinas com seus trajas de trabalho,

(Conclui na página 27)



Área — A

Pátio de estacionamento

Área — B — Hangares

- 1 — Pátio de limpeza
- 2 — Hangar de desmontagem
- 3 — Pátios
- 4 — Hangar de montagem
- 5 — Pátios
- 6 — Hangar de operações
- 7 — Pátio de pintura

Área — C

- 1 — Banco de provas de motores
- 2 — Oficina de motores
- 3 — Oficina de acessórios, hélices e sistema hidráulico
- 4 — Oficina de instrumentos de rádio e sistema elétrico
- 5 — Chapeamento
- 6 — Armamento, oxigênio, tanques e radiadores
- 7 — Usinagem

- 8 — Galvanoplastia, metalização, plásticos e borracha
- 9 — Fundição e tratamento térmico
- 10 — Pintura, indutagem, entelagem e carpintaria de aviação
- 11 — Jato de areia

Área — D

- 1 — Agrupamento de proteção contra fogo
- 2 — Eletricidade industrial
- 3 — Agrupamento de serviços e obras
- 4 — Suprimento básico
- 5 — Oficina de viaturas
- 6 — Agrupamento de transporte

Área — E

- 1 — Armazéns
- 2 — Armazéns
- 3 — Recebimento, expedição, Chefia, etc.
- 4 — Armazéns
- 5 — Armazéns

Área — F

- 1 — Vestiário
- 2 — Almoxarifado

- 3 — Refeitório geral
- 4 — Conjunto diretor
- 5 — Posto Médico
- 6 — Usina e caixa d'água
- 7 — Alojamento
- 8 — Vestiário

Área — G

- 1 — Pátio de estacionamento de autos
- 2 — Pátio para cerimônias cívicas
- 3 — Campos de esporte

Área — H

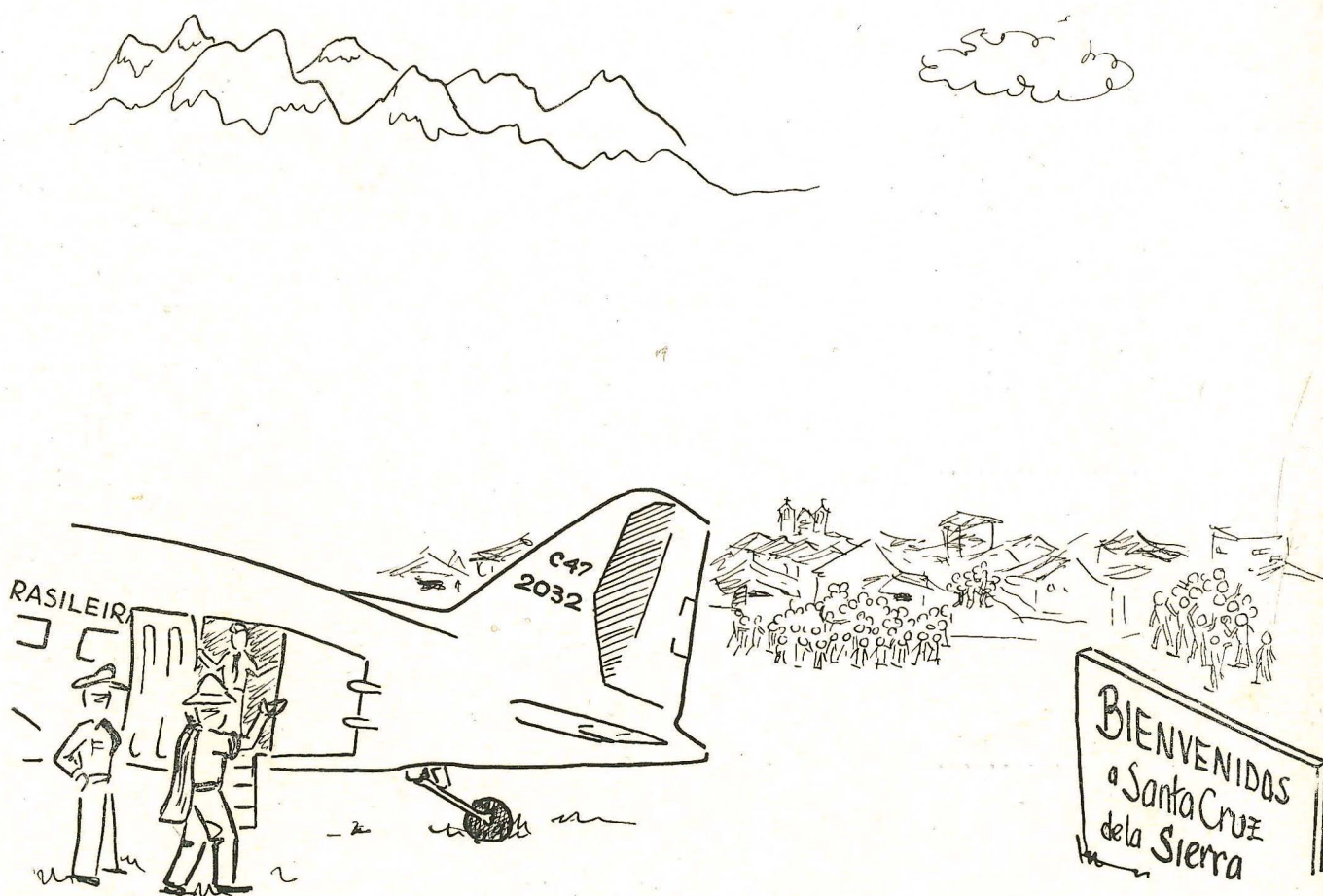
- 1 — Residências
- 2 — Reembolsável
- 3 — Escola
- 4 — Clube
- 5 — "Play ground"
- 6 — Residências
- 7 — Horta, pomar, aviário, etc.

Área — I

- Residências

"JUAN"

Texto de ALOÍSIO NÓBREGA
Ilustração — O' DE ALMEIDA



O sinal, sentiu-o, primeiro, o gado. Aconchegavam-se as espécies distintas em grupos inquietos. Eram bois, cavalos, lhamas... Pastagem fundo de gravura colorida, assomava-lhe álamo de braços em altiva prece, cuja sombra protegia o pastor. Sinfonia virgem sobre pôs-se à música suave da brisa vespertina, concertando-se berros, ventos, galhos, em compasso rouco marcado das entranhas dos Andes. Então, o El Misti rompeu-se em solo de lavas libertas. Os bois,

os cavalos, às lhamas caminhavam a passo, e, espécies reunidas, buscaram, irracionalmente, sob o álamo, a proteção de Juan, o rei dos animais.

Desmoronara-se quase a metade de Arequipa. Soubemo-lo na passagem do CAN "LIMA", uma semana depois.

Do fundo das fendas que enguliram lhamas, ainda se ouviam os ecos de lamentoso côro, talvez de

álamos vencidos. Juan abandonara o seu campo. Assustara-o a dignidade do manto real que lhe estenderam os irracionais. Não quis ter a sorte do álamo tombado. Apavorado fugiu...

Acolhera-o o CAN em trânsito para a capital do Peru.

Voamos a cinco mil metros, aspirando o oxigênio que nos mantém lúcidos. Enquanto, angustia-

do, nas suas 110 milhas por hora, equilibra-se no ar rarefeito o C-47. Dois motores sem supercompressão, bossa velha.

A imponência dos Andes nos envolve.

Esmagadora a supremacia da paisagem.

Furtamo-nos de medo. Somos a tímida criança que se esconde em meio à cena. Deslumbrada. Ansiosa por sair da luz. Ou desbordando coroas prateadas que encimam os montes. Ou fugindo à dureza do granito que ondula a Cordilheira. Correndo atrás dos rios de geleira. Por entre vales que acalentam vida. Para galgarmos o altiplano morto. E baixarmos à costa do Pacífico.

Lima na proa e a tripulação desfavorecendo as máscaras de oxigênio. Para fumar. E ver aquela nesga de terra que os Andes, generosamente, depôs... Chão estreito, farinha de montanha. Capim crestado, conjunto escuro. Materializando a sombra do gigante caprichoso. Costa de poucos contornos, polida no vaivém das ondas. Fímbria de areia cinzenta, sem o esplendor das praias do Atlântico.

Lima envolta em névoa úmida esconde suas vielas espanholas por trás do "rio que canta". Abandonou "los balcones" coloniais, lançando-se, moderna e sofisticada, em urbanismo caro de bairros aristocráticos. O mesmo contraste social que se observa por toda a América Latina.

Juan era passageiro de regresso. Sensibilizara o consulado brasileiro em Lima relatando sua história, e, assim, obtivera passagem até o Brasil, Campo Grande. Tentaria ali retomar suas atividades pastoris.

— "No temo a nadie señor, pero contra los elementos... no hay lo que hacer..."

Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, no sopé da montanha, marcava o fim da Cordilheira. Quase não pudemos rolar o C-47 por entre a agitação dos grupos de pessoas que se aglomeravam em comício por todos os cantos do Aeroporto. Eram "Viva Santa Cruz!", "Viva Casti-

llo!", "Viva la Libertad!". Eram vivas puxados por líderes que se acotovelavam, sobressaindo um ou outro da multidão, trepado em algum caixote sem nome...

Fogaréu cívico contagiara todo aquele sangue espanhol. Aguardavam a chegada de um senhor Castillo, líder dos anseios de "Libertad" em Santa Cruz.

— "Muito cacique e pouco índio..." diagnosticou nosso mecânico, carioca de Madureira...

Concursos de Aeromodelismo

(Continuação da pág. 10)

não ser potência máxima do motor e exigência de existência de trem de pouso comum. Assim sendo, os aparelhos são construídos para atingir tal velocidade que só podem correr três aviões simultaneamente.

As provas de **acrobacias** constam de uma série extensa e difícil de manobras acrobáticas realizadas pelos aeromodelos. A vitória será dada àquele que tiver acumulado maior número de pontos através de quantidade e perfeição nas manobras.

As provas de vôo **escala** são aquelas em que o avião tem que ser uma miniatura perfeita de algum avião real. A prova é vencida por quem acumula maior número de pontos em acabamento, perfeição da escala e recursos mecânicos. Os pontos de recursos mecânicos são obtidos pelo maior número de motores que use o aeromodelo e peças móveis em vôo, como sejam recolhimento e abaixamento de trem de pouso, abertura e fechamento do compartimento de bombas, rotação das torres de metralhadoras, abaixamento de flaps, etc.

A prova de **porta-aviões**, de difícil execução, é feita com a decolagem e o pouso partindo de uma miniatura de "DECK" de um navio-aeródromo. O pouso é, inclusive, feito com gancho e cabos de travamento. Durante a prova, o avião, que possui forçosamente um

Foi quando notamos um Juan diferente. Chegava-se aos grupos, ia, voltava. Soubemo-lo, então, refugiado boliviano "de la Falange". Já ululava com a turba: "Vivan los derechos!" "Viva la patria!"... Resolvera ficar em Santa Cruz: "tengo que me quedar acá mi mayor"... Descendo a escada do Douglas: "...Viva el Presidente del Brasil!"

E sumiu na confusão, enquanto nós nos entreolhávamos...

dispositivo de regulação de potência do motor, faz uma etapa de sete voltas a alta velocidade e outra a mínima velocidade possível. A prova é vencida por quem consiga acumular maior número de pontos nos seguintes itens: perfeição de escala e acabamento, etapa de alta velocidade, etapa de baixa velocidade, perfeição de decolagem, pouso com travamento e mais pontos extras para os aviões que sejam miniatura dos aviões da "NAVY".

A prova de **combate** é realizada por dois aeromodelos voando simultaneamente, conduzindo prêsas à cauda uma tira de papel crepom de 5 cm de largura e 3 metros de comprimento. O objetivo da prova é cada aeromodelo conseguir cortar a fita do adversário. Ganha aquele que conseguir maior número de cortes ou mais cedo obtiver a destruição integral da fita do companheiro.

— As provas de controle pelo rádio estão ainda iniciantes no Brasil. São provas em que o aeromodelo, normalmente equipado com um motor a explosão, comporta um ou mais receptores comandando lemes, motor e mais dispositivos do aeromodelo, a partir de sinais emitidos do solo através do rádio. São feitas provas de grande variedade, para aparelhos pequenos de apenas comando no leme de direção, até os grandes de mais de 2 metros de envergadura, 12 canais com recursos para todos os lemes, motor, trem de pouso, flaps, freios e até mesmo compensadores de lemes.

(Conclui na pág. 17)

Marinha - Exército - Aeronáutica e o tema filosófico:

“EVOLUÇÃO, ESTRUTURA E ESPECIALIZAÇÃO”

E. V. BARBOSA VIANNA — Prof. Escola de Aeronáutica

Todo o esforço do pensamento científico e filosófico tem um único objetivo, o encontro de leis gerais, que nos permitam raciocinar nas mais variadas circunstâncias com o mínimo de esforço e de tempo e com a máxima precisão. Um campo qualquer do conhecimento só se torna científico quando são conhecidas leis desta espécie que permitam raciocínios típicos no referido campo. Sempre que deparamos com muitas opiniões divergentes sobre determinado assunto, muitas teorias contraditórias, isto é simplesmente índice de falta de maturidade dos conhecimentos relativos ao problema.

Quando há tantas opiniões quantas são as pessoas interessadas no problema, isto significa simplesmente ignorância completa. Evolução dos conhecimentos significa então, neste sentido, simplesmente o aumento da possibilidade do acôrdo dos diversos grupos que se opõem.

A possibilidade destes acordos vai crescendo à proporção que vão sendo conhecidas mais leis gerais. Então, no curso desta evolução, atingimos uma etapa em que certo tipo de discussões, interessantes em épocas pregressas, podem ser levadas a sério somente se olhadas à luz da História, sendo simplesmente ridícula qualquer tentativa de atualização das mesmas.

Assim, qualquer tentativa atual para reviver o célebre problema do motocontínuo é ridícula, pois, com os princípios da Termodinâmica que simplesmente negam este motocontínuo, obtivemos toda esta maravilha das máquinas modernas.

Pois bem, no nosso mundo do presente, existe, segundo os princípios expostos, uma verdadeira ciência da organização e da admi-

nistração. Desta forma, certas afirmações feitas agora sobre estes problemas são tão bizarras, tão estranhas como as afirmações da possibilidade do motocontínuo.

Uma lei que certamente impregna toda a Ciência da organização e da administração é a famosa “Lei da divisão do trabalho”, que parece ter sido primeiro enunciada com clareza pelo famoso filósofo Herbert Spencer.

Spencer tomou para modelo de desorganização a sua célebre nebulosa primitiva.

Em termos de síntese, toda evolução, todo progresso, consistiu, segundo o famoso filósofo inglês, na evolução desta nebulosa, isto é, nas suas diferenciação, estruturação e divisão.

Exemplos nítidos da Lei de Spencer são imediatamente fornecidos pela Biologia e por todas as outras Ciências. Do protozoário ao homem temos todas as gamas de organização e divisão do trabalho. No homem, esta divisão do trabalho, esta especialização de partes integrantes, atinge por assim dizer, a perfeição. Cada grupo de células, cada tecido tem seu trabalho específico, sua função específica que se entrosas com os trabalhos dos outros grupos de células para o benefício do todo.

A perda desta especificidade é uma das características essenciais do chamado **Câncer**. Já dizia Bard, citado por Roger, na “Introduction a L'Étude de la Medicine”, que o **Câncer** é uma **Anarquia Celular**. Na organização de uma Sociedade, teríamos, assim, diversos graus e tipos de **Câncer**.

Sempre que uma parte de uma sociedade, abandonando seu trabalho altamente específico, preten-

de executar o trabalho não menos específico de outra parte, produz-se um verdadeiro **Câncer Social**. Estes conceitos são evidentemente válidos para qualquer tipo de organização. Assim, a evolução do protozoário ao homem repetiu-se em suas linhas gerais na organização das Forças Armadas.

No início não tínhamos uma distinção nítida entre soldado e marinheiro. Os grandes Generais da Antigüidade, Xerxes, Alexandre, Aníbal, etc., foram também os grandes Almirantes da Antigüidade. O nosso Pedro Alvares Cabral transformou-se de soldado em Almirante, para fazer a grande viagem que terminou na Descoberta do Brasil. Mas, já no tempo de Napoleão, esta improvisação não era mais possível, e não ter percebido cedo este fato foi talvez uma das principais causas da derrota deste grande General.

Na época de Napoleão, a Ciência e a Técnica navais já tinham atingido um alto grau de especificidade, não sendo possível nem mesmo a um gênio como Napoleão vencê-las com improvisações.

A Inglaterra já tinha então Almirantes com um alto grau de especialização, Nelson tendo sido o seu protótipo. A Inglaterra já fazia então uma distinção nítida entre seus Almirantes e Generais, e tinha uma idéia bem clara do trabalho harmônico, de **equipe**, de peças diferentes de uma mesma máquina, que deve ser realizado por estes dois tipos muito diferentemente especializados de militares.

Assim, foi a máquina Nelson — Wellington que venceu o gênio de Napoleão.

Aparece nestas condições o bônio terra-mar, com seus dois

têrmos em estreita colaboração, apesar de muito diferentes.

Considerações semelhantes vão mostrar-nos como o binômio terra-mar deu lugar ao trinômio terra-mar-ar. Na fase incipiente da Aviação, quando os raios de ação das aeronaves eram pequenos, quando o avião pouco mais era do que o automóvel, logicamente, fatalmente a aviação tinha de ser ligada a um ou outro termo do binômio terra-mar, donde possuímos a **aviação de terra** e a **aviação naval**. Na Última Guerra, que não esqueçamos durou cinco anos, assistimos a uma transição com várias fases nitidamente perceptíveis desta era das duas aviações para a era atual.

Os progressos foram tão rápidos, nítidos e intensos que corresponderam, por assim dizer, a uma passagem de uma aldeia primitiva de selvagens para uma cidade como New York. Estabelecer, de novo, uma **Aviação do Exército** e uma **Aviação Naval** seria, assim, um passo no sentido retrógrado do Homem para o protozoário.

Nestas condições, à luz da Ciência e da História, tal discussão até repugna a um espírito medianamente esclarecido. Tal contradição imediatamente aparente não existe, entretanto, na hipótese do Exército da Aeronáutica e da Marinha da Aeronáutica. Em têrmos mais fortes, teríamos a anexação do Exército e da Marinha à Aeronáutica. O progresso espetacular dos diferentes tipos de avião e dos foguetes, as viagens interplanetárias à vista bem que tornam esta hipótese muito plausível. Entretanto, preferimos no momento deixar esta hipótese de lado e raciocinar em têrmos mais atuais.

Analisemos mais de perto o que se passou na Última Guerra e no após guerra.

Realmente o Último Conflito Mundial nos forneceu lições preciosas de todos os pontos-de-vista. A dificuldade principal que se apresenta, quando pretendemos estudar um acontecimento de tal complexidade, é sobretudo a da disposição dos fatos em um esquema de tal ordem que os pontos que mais nos interessam fiquem bem visíveis em suas múltiplas relações.

Nestas condições, um esquema excelente para um estudioso da evolução da Ciência pode ser medíocre para um espírito preocupado com a arte da guerra, péssimo para um filósofo moralista. O ilustre Henri Poincaré, em seus famosos livros sobre Filosofia das Ciências (*"Science et Hypothèse"*, *"Science et Méthode"*, *"La Valeur de la Science"*, *"Les Dernières Pensées"*), insiste muito sobre esta característica geral das classificações.

Não poderia mesmo ser de outra forma, pois as classificações são na realidade decomposições feitas artificialmente em realidades que são contínuas pela sua própria essência. Não esqueçamos o que disse Bergson do próprio tempo (*"Durée et Simultanéité"*): "Um escoamento sem que haja coisa que se escoar, uma passagem sem que haja estados pelos quais se verifique esta passagem".

Assim, para o eminente filósofo francês, até a nossa costumeira divisão do tempo é um processo artificial.

Efetivamente, todo o nosso conhecimento é artificial, a realidade escapa-nos, é-nos inacessível. O estudo científico deforma os objetos. O maior mérito do famoso físico Heisenberg foi talvez o de ter deixado isto claro com o seu célebre princípio da indeterminação. Entretanto, temos de nos conformar, pois não há outro meio de conhecermos o mundo em que vivemos senão o da ciência. Restamos o consolo de que este conhecimento deformado não é totalmente deformado, e por isto ainda bastante aproveitável. Se não podemos ser deuses, também não estamos condenados a manter-nos nas trevas da ignorância.

Não podemos conhecer tudo, mas podemos conhecer muito com esta Ciência que podemos fazer.

Esforçar-nos-emos por fazer uma análise da Última Guerra seguindo esta linha geral de pensamento. Daremos à cronologia o valor relativo que julgamos que ela deve ter numa análise deste tipo. Não pretendemos discutir de forma alguma que para certos tipos de estudo tenha importância a maior precisão possível das datas. Admito perfeitamente que em cer-

tas circunstâncias seja muito útil uma informação precisa como a seguinte: "o acontecimento X realizou-se às 9 hs, 35 minutos e 32 segundos do dia 12 de junho de 1939". Tal gênero de informação, indiscutivelmente muito importante em certos trabalhos históricos ou em trabalhos ligados a atividades policiais, não tem, no nosso caso, o menor sentido. É em geral suficiente a informação de que o fato A é posterior ao fato B, e em algumas circunstâncias necessitamos a informação suplementar do intervalo de tempo aproximado que medeia entre os acontecimentos A e B.

Em outras eventualidades, é ainda possível que sejam citados em paralelo fatos das Guerras do Pacífico e da Europa, acontecidos com uma diferença de seis ou mais meses. Na nossa concepção cronológica, isto tem evidentemente uma justificação imediata, pois só estamos preocupados com o estudo de relações de causa e efeito. As duas Guerras do Pacífico e da Europa tiveram características bem diferentes, e, assim, táticas e técnicas já ultrapassadas na Guerra do Pacífico ainda não o eram na Guerra da Europa e vice-versa.

Haverá, por acaso, alguma contradição em estudar em paralelo certos costumes dos atuais silvícolas e dos hunos, por exemplo?

A Guerra de 1939 teve um começo, por assim dizer, clássico, com as lutas de exércitos. Os poloneses fizeram heróicas cargas de cavalaria, que se pulverizaram contra os tanques alemães. De início, os alemães e os franceses mantiveram-se **clássicamente** entrenchados nas suas famosas linhas "Siegfried" e "Maginot". Subitamente os alemães, com surpresa geral, empregando uma estratégia e uma tática até então nunca vistas, conseguem contornar a linha "Maginot" e invadir a França. Papel destacado na operação teve a aviação alemã, com os então revolucionários "Stukas".

Está ainda bem clara na nossa memória a retirada de Dunkerque. Lembramo-nos perfeitamente das dificuldades enormes que teve a gloriosa Marinha de Sua Majestade Britânica para evacuar os restos do Exército Inglês. Estas di-

ficuldades foram criadas sobretudo pela aviação alemã. cremos que, pela primeira vez na História, uma aviação, uma Aeronáutica praticamente sôzinha, criava sérios embaraços a uma Esquadra, e logo à Esquadra de Sua Majestade. Positivamente já havia algo de bem novo, de inédito, nesta guerra: **A Aeronáutica independente e com que eficiência.**

Esta mesma Aeronáutica, em seguida, com os seus bombardeios sistemáticos, só não conseguiu a rendição em virtude, sobretudo, de três fatores: a bravura tradicional do povo inglês, Winston Churchill e a notável Ciência Britânica.

Efetivamente, seria profundamente injusta a omissão aqui da Ciência Britânica.

Basta que nos lembremos do Radar e do papel notável que êle teve na defesa da Inglaterra.

A campanha submarina produz grandes perturbações no suprimento das ilhas Britânicas. Mas, passaram-se os tempos e a Inglaterra resiste sempre, com sua brava Marinha e a notável "Royal Air Force" fazendo o impossível. Ainda estão bem presentes no espírito de todos que acompanharam os acontecimentos da época os notáveis feitos do porta-aviões "Ark-Royal", sem dúvida um dos mais gloriosos navios da Última Guerra.

Vem Pearl Harbor. Aviões terrestres japoneses, os famosos "Zeros", atacam de surpresa e causam sérias perdas à Esquadra Americana. A entrada dos Estados Unidos na guerra marca uma nova fase. Logo após Pearl Harbor, os dois poderosos couraçados britânicos "Prince of Wales" e "Repulse" são surpreendentemente (para alguns) afundados **por aviões japoneses partidos de bases terrestres.**

Churchill, comentando na Câmara dos Comuns êste duplo afundamento, responsabilizou o Comandante por não haver pedido, de Singapura, **uma cobertura aérea.**

Nesta nova fase da guerra, é rescrito o papel desempenhado pelos porta-aviões na Europa.

No Pacífico êles ainda desempenharam um grande papel.

Lembremos aqui o reide sensacional do Doolittle a Tokyo, par-

tindo do porta-aviões "Shangri-la".

O mais notável neste feito talvez tenha sido a estreita colaboração, a perfeita harmonia de trabalho entre a Marinha e a Força Aérea. Devemos observar, aqui, que esta harmonia, esta estreita colaboração foi obtida em condições de guerra.

Outro episódio notável da Guerra do Pacífico, talvez único no gênero, foi a chamada Batalha do Mar de Coral. A imprensa na época, em longos e exaustivos artigos, interpretou esta batalha como uma batalha naval. Entretanto, tal batalha não foi de nenhum modo uma batalha naval no sentido clássico. Realmente, do lado japonês, tínhamos uma esquadra clássica com couraçados, cruzadores, destróieres, etc.; do lado americano, a esquadra compunha-se essencialmente de porta-aviões.

Coral é considerada uma das maiores vitórias americanas da guerra. Segundo alguns técnicos, foi a vitória de Coral que impediu a invasão dos Estados Unidos pelos japoneses.

Todos ainda estão lembrados do episódio épico que marcou o afundamento do "Bismarck".

Foi uma vastíssima operação aeronaval em que esteve empenhada uma grande fração da esquadra britânica.

Algum tempo depois, o poderoso couraçado "Von Tirpitz", gêmeo do "Bismarck", foi facilmente afundado pela aviação sôzinha, por uns poucos aviões partidos de bases terrestres.

Consideraremos como a terceira fase da guerra precisamente esta em que a aviação sôzinha realiza as suas grandes tarefas. Foi a fase dos grandes bombardeios da Alemanha, do desembarque aliado no continente europeu, foi, enfim, a fase da nossa vitória sobre o nazismo.

Nesta última fase, os noticiários da imprensa já não se referem mais a porta-aviões, mas à aviação em si e por si.

Todo êste histórico mostra o quanto deve a Aeronáutica à Marinha e ao Exército em seu desenvolvimento, revela em traços in-

contestáveis o papel paternal que estas forças mais antigas tiveram na sua evolução.

Mas agora, o filho está emancipado, atingiu a sua maior idade, e isto constitui um fato incontestável e irreversível.

A emancipação do filho não implica, entretanto, a morte do pai.

Portugal e Inglaterra continuaram a existir após as independências do Brasil e dos Estados Unidos.

No momento, a única discussão possível é aquela da melhor cooperação possível das três forças, e esta só pode ser encontrada em termos técnicos, com toda a serenidade.

Tal é o dever que o patriotismo impõe à Marinha, ao Exército e à Aeronáutica, e sendo assim podemos ficar descansados, pois nenhum dos três nunca faltou com o seu dever.

"Concursos de Aeromodelismo"

(Conclusão da pág. 14)

No Brasil, as provas mais usadas, são as seguintes:

VÔO LIVRE

Planador, pelos regulamentos FAI, para NORDIC A-1 e A-2

Elastico pelo FAI para WALKERFIELD

Pistas pelo FAI para 2,5 cc

VÔO CIRCULAR CONTROLADO

Velocidade pelo FAI para 2,5 cc

Acrobacias pelo AMA

"Team Racing" pelo AMA

Combate pelo AMA

VÔO CONTROLADO PELO RÁDIO

Prova PYLON pelo AMA.

Como vêem, o aeromodelismo não é tão simples como supõem aqueles que o observam pela primeira vez. É um esporte completo, bonito, útil e que exige muita dedicação.

Em outro artigo, trataremos, certamente, dos órgãos de aeromodelismo existentes no Brasil, bem como de alguma orientação para a fundação de clubes e órgãos estaduais.

POSSIBILIDADE E CONVENIÊNCIA

DE UM CÓDIGO AERONÁUTICO LATINO-AMERICANO (*)

PAULO ERNESTO TOLLE

(Professor de Direito, Instituto Tecnológico de Aeronáutica, S. José dos Campos)

I

Os esforços no sentido da unificação internacional do Direito Aeronáutico datam do início da era da aviação.

Em 1911, o "Comité Juridique International d'Aviation" apresentou a primeira sugestão de uma lei uniforme, o "Code International de l'Air". Conferências e convenções internacionais têm contribuído para a unificação parcial de algumas normas, na navegação aérea internacional. Diversos especialistas têm escrito a favor de uma uniformização em bases mais amplas.

Em 1933, o Prof. Francesco Consentini elaborou um Código Internacional de Aviação, publicado em inglês; em 1939, publicou nova edição, em francês, modificada e ampliada. Declarava êle serem seus objetivos:

"...Édifier, par ce moyen, un ensemble législatif organique avec des fragments isolés; les corriger, les perfectionner par d'autres dispositions dérivées d'autres documents législatifs analogues (législation maritime, législation des obligations) et les compléter surtout avec les élaborations de la doctrine la plus récente, la plus autorisée, ainsi que par une juste compréhension de la vie sociale et de ses nécessités les plus évidentes". (1)

Em 1951, o Prof. Antonio Ambrosini declarava, em reunião da Sociedade Brasileira de Direito Ae-

ronáutico, alimentar o propósito de promover uma reunião de especialistas em direito aeronáutico latino-americanos para a preparação de um Código Aeronáutico comum. (2)

Por iniciativa das diretorias de aeronáutica civil de Honduras e Costa Rica, três conferências se realizaram, entre 1952 e 1954, entre os Estados da América Central e o Panamá, resultando a sugestão de um Código Aeronáutico uniforme para aqueles países. Subsequentemente, Honduras, Nicarágua e El Salvador promulgaram suas leis aeronáuticas, seguindo em grande parte o Código sugerido, que também constituiu importante fonte para a preparação dos projetos de lei aeronáutica do Chile e do Peru.

Instado pelo Prof. Eugène Pépin, então Diretor do "Institute of International Air Law" da Universidade McGill, em Montreal, o signatário desta escolheu, para tema de sua tese de graduação, um comentário sobre a legislação aeronáutica em diversos países latino-americanos, com a análise comparativa de determinados tópicos e a seleção de alguns assuntos a serem reunidos num modelo de lei básica que poderia ser aceita por todos os Estados latino-americanos.

II

A internacionalização do direito aeronáutico constitui uma premissa do desenvolvimento das comunicações aéreas.

Os diferentes caminhos para atingi-la, e a possibilidade de pô-la em execução, têm sido exten-

samente discutidos pelos especialistas.

Opina Saporta contrariamente à proposta de uma lei-padrão:

"...quel est l'avantage d'une loi type?... S'il s'agit de faire adopter une loi-type par tous les parlements du monde, on se heurtera dans tous les pays à autant de difficultés que s'il s'agissait de faire adopter purement et simplement une loi nationale; la procédure parlementaire étant par principe la même, il est vraisemblable que la loi type serait modifiée, dans chacun des parlements, d'une manière assez anarchique et assez incohérente du point de vue international, et qu'en définitive la loi adoptée par les divers parlements ne serait plus qu'un lointain reflet de la primitive loi-type ou prétendue telle". (3)

O mesmo autor propõe, em consequência, a modificação da Convenção de Chicago, a fim de permitir que elabore Anexos regulando assuntos de direito privado, na mesma forma seguida quanto aos anexos técnicos, inclusive quanto à forma de sua adoção pelos Estados-membros.

A sugestão Saporta, apesar de seus méritos, não parece realizável, pelo fato de em vários países ver vedada a delegação de poderes legislativos.

Tratando do mesmo assunto, Rippert, depois de considerar diversos métodos para a unificação do direito aeronáutico, chega à conclusão de que a única maneira de evitar dualidade legislativa (convenções internacionais e leis na-

(*) Extraído de trabalho apresentado às "Primeiras Jornadas Latino-Americanas de Direito Aeronáutico", Buenos Aires, 14/XI/60.

(1) CONSENTINI, "Code International de l'Aviation 11" (1939).

(2) In, 2 Rev. Direito Aeronáutico 288 (1951).

(3) M. SAPORTA, "L'élaboration du Droit International Aérien", 15 Rev. Gen. de L'Air 413 (1952).

cionais) seria "conformer la legislation nationale aux règles internationales". (4)

Concordamos integralmente com a sugestão de Ripert, e observamos já haver acentuada tendência, nas legislações internas, no sentido de sua adaptação às convenções internacionais.

Por outro lado, também entendemos que a elaboração de uma lei-padrão pode ser de grande valia para a preparação ou modificação dos atos legislativos nacionais, especialmente se o modelo sugerido fôr preparado de acôrdo com a idéia, aconselhada por Lemoine, de "...chercher comme fondement à l'oeuvre commune ce qui unit et non ce qui divise". (5)

Conquanto o exemplo do Código Aeronáutico Uniforme para a América Central e o Panamá não se enquadre na sugestão de Lemoine, pois contém pormenores em excesso, e matéria pertinente mais a regulamentos ou a lei especiais do que a uma lei geral sobre aeronáutica, ainda assim sua utilidade foi grande para a preparação de leis nacionais, como já tivemos oportunidade de mencionar.

Opinamos, pois, favoravelmente à preparação de um modelo de lei aeronáutica para a América Latina, o qual deverá conter apenas os princípios básicos que possam ser uniformemente adotados em cada Estado.

III

As leis nacionais apresentam-se, em alguns países, sob a forma de simples regulamento do transporte aéreo; em outros, como tentativa de codificação sistemática e completa de todas as normas jurídicas relacionadas com as atividades aeronáuticas.

Um código, no entanto, pressupõe certa estabilidade, e, assim, institui regras permanentes de condu-

ta. Mas as atividades aeronáuticas estão em constante e rápida evolução. Além disso, a lei aplicável à aviação tem ligações com outros e mais amplos setores jurídicos, tais como o direito administrativo, o direito civil, o direito comercial, o direito constitucional, o direito penal e o direito internacional. Em consequência, as normas que governam as atividades aeronáuticas não podem ser completa e satisfatoriamente codificadas. As questões de direito aeronáutico envolvem várias outras áreas da atividade humana. Relacionam-se com problemas internos e internacionais, de natureza política, econômica e tecnológica. Uma tentativa de resolver todas as questões em um só ato legislativo resultaria provavelmente num amontoado heterogêneo e inadequado de disposições.

No sentido de "a complete system of positive law, scientifically arranged, and promulgated by legislative authority" (6) um código aeronáutico deveria incluir disposições sobre a regulamentação econômica do transporte aéreo, por exemplo. Mas os procedimentos e os objetivos econômicos constituem reflexo de variáveis políticas de sucessivas administrações de um Estado. Tais orientações, por seu lado, sofrem mutações ditadas não só pelas necessidades em desenvolvimento no Estado, mas também por considerações de interesse público e até mesmo de ordem partidária.

Quando promulgado o Código Brasileiro do Ar, em 1938, a participação nacional no capital de uma empresa de transporte aéreo foi fixada em 1/3 no mínimo. O investimento estrangeiro era então indispensável aos novos serviços aéreos, e, apesar da tendência geral à nacionalização, permitia-se a interesses estrangeiros o controle de uma empresa. Contudo, em poucos anos tal situação se revelou inconveniente ao País, dando motivo a sugestões visando à modificação do Código (7).

Exemplo dos mais sugestivos é o do Código Aeronáutico Argentino de julho de 1954, que dispõe sobre o comércio aéreo sob o princípio do monopólio estatal dos serviços principais. Três anos mais tarde, modificada a política aeronáutica do país, foi necessário propor emendas ao Código para ajustá-lo à nova orientação.

Outro aspecto negativo quase inevitável numa codificação é a inclusão de disposições que melhor caberiam em lei especiais e, principalmente, em regulamentos administrativos. Mesmo os mais avisados especialistas têm caído nessa armadilha: na apresentação das técnicas que adotou em seu "International Code of Aviation", na primeira edição em inglês, em 1933 o Professor Cosentini adverte: "A clear cut distinction should be made between genuine law provisions and technical particulars, which properly belong to regulation". No entanto, o Código por ele proposto contém disposições como as do artigo 67 (número de horas dentro das quais uma aeronave e seus motores devem ser inspecionados), do artigo 189 (somente hidroaviões poderão voar a distâncias superiores a 50 milhas da costa), e do artigo 190 (proibição, às aeronaves privadas, de realizar vôos noturnos sem autorização especial). Na edição francesa de seu livro, em 1939, que fôra "complement refondue et mise à jour", o Prof. Cosentini reafirma as bases de sua técnica de codificação: "...il faut distinguer tout à fait la loi proprement dite de tout détail technique que est mieux placé dans les règlements, en évitant ainsi une erreur trop fréquent, celle d'insérer, dans la loi, des détails techniques et dans les règlements des dispositions légales d'importance fondamentale". (8) Isto não obstante, seu novo projeto mantém extensa série de pormenores técnicos e disposições de ordem administrativa como os dos artigos acima citados.

Concluimos, então que, em lugar de um código aeronáutico, no sentido de "corpo metódico de disposições legais articuladas que re-

(4) G. RIPERT, "L'unification du Droit Aérien", 1 Rev. Gen. Droit Aér. 251 (1932).

(5) M. LEMONE, "Des Principes et Methodes dans le Droit Aérien International", 4 Rev. Fr. Droit Aér. 113 (1950).

(6) BLACK, "Law Dictionary" (4th end., 1951).

(7) TRAJANO F. REIS, "A nacionalidade das aeronaves no direito brasileiro", 1 Rev. Bras. Dir. Aer. 25 (1951).

(8) F. COSENTINI, "Code International de l'Aviation 13", (1939).

gem um ramo especial do direito" (9), cada país deveria adotar uma lei básica de aeronáutica, contendo apenas os princípios estáveis e fundamentais e delegando ao ramo executivo do Estado competência para baixar, modificar ou revogar normas e regulamentos técnicos; e que assuntos especiais relacionados com a aviação, tais como a organização da agência governamental que supervisionará a aeronáutica, o sistema de concessão de linhas, subvenções, fixação de tarifas, o contrato de trabalho do pessoal aeronáutico — deveriam ser considerados em leis especiais.

Dentro dessa linha de pensamento, as leis especiais serão feitas de acordo com as condições peculiares a cada Estado, e nelas não se poderá almejar, conseqüentemente, a uma uniformização internacional. Mas a lei básica de aviação, livre de particularismos, poderá, a nosso ver, atingir maior grau de unificação do que o que hoje prevalece.

IV

Sem a pretensão de esgotar o assunto, ou mesmo de afirmar com intransigência a propriedade da enumeração que se segue, alinharemos alguns tópicos — a mero título de tema para iniciar a discussão do assunto — que nos parecem cabíveis numa lei-básica padrão:

1. A lei não deverá tratar nominal e pormenorizadamente a respeito do ramo executivo do Governo incumbido da supervisão da aeronáutica civil e da regulamentação de suas atividades. Tal entidade estará sujeita a modificações ditadas por interesses outros, além dos da aviação, e que freqüentes vezes abrangem toda a estrutura administrativa do Estado. Não se deve, pois, aludir a uma Diretoria Geral de Aviação Civil subordinada ao Exército; ou à enumeração das atribuições de um Ministério da Defesa, da Economia ou da Aeronáutica, relativas à aviação civil; à fusão da aviação civil com a militar ou a organização autônoma daquelas atividades. Siga-se o louvável exemplo do Có-

digo Aeronáutico Argentino e o da Lei de Aviação Civil da Venezuela, de 1955. Esta última dispõe, com muita propriedade, no art 84: "As autoridades aeronáuticas serão aquelas que o Executivo Nacional designar para esse efeito". E todas as vezes em que a lei básica deva aludir ao órgão encarregado do registro de aeronaves, das licenças de pessoal, dos regulamentos do ar, etc., mencione-se apenas "a autoridade aeronáutica" ou "a autoridade competente", que será qualificada em atos próprios do direito administrativo.

2. Omita-se qualquer disposição relativa às limitações do tempo de voo do pessoal aeronáutico, à classificação desse pessoal. Exclua-se, também, normas sobre acidentes de trabalho, aposentadoria, contrato de trabalho do pessoal aeronáutico — deixando-as para a legislação trabalhista ordinária ou lei trabalhista especial. Siga-se a acertada orientação do Código Aeronáutico do Paraguai, cujo art 66 atribui à autoridade aeronáutica competência para determinar a constituição da tripulação de voo e do pessoal de terra; da Lei de Aeronáutica Civil de Honduras, cujo art 36 determina que a autoridade aeronáutica estabelecerá as categorias de licenças, os requisitos para a concessão de licenças, as condições de sua validade; do art 83 do Código Aeronáutico Argentino, indicando que o contrato de trabalho e a indenização por acidentes do trabalho serão regulados por lei especial. Deve, ainda, a lei básica indicar, como o faz a lei aeronáutica mexicana nos artigos 321 e 322, as atribuições do comandante da aeronave.

3. No que diz respeito à infraestrutura da aviação, a lei básica deve conter apenas disposições que estabeleçam princípios tais como:

a) os aeródromos serão classificados segundo sua utilização, em públicos, privados, ou exclusivamente militares, cabendo à autoridade aeronáutica dispor sobre seu estabelecimento, manutenção e operação, bem como com respeito aos auxílios à navegação aérea, serviços de informação aeronáutica, de busca e salvamento e de investigação de acidentes;

b) os operadores de aeronaves de quaisquer categorias ficam obrigados a cooperar, mediante requisição da autoridade competente, em operações de busca e salvamento e outras "mercy missions", com direito a remuneração na forma prevista nos regulamentos que forem expedidos a respeito.

4. A propósito de aeronaves, a lei básica deve evitar uma classificação rígida, estabelecendo que aeronaves do Estado serão aquelas assim designadas pela autoridade competente, e aeronaves civis serão todas as demais, cabendo aos regulamentos especificar-lhes a subclassificação (esportivas, de turismo, de trabalho aéreo, de transporte propriamente dito, por exemplo). Deve ser estudada, para inclusão na lei básica, uma definição de aeronaves — imprescindível por ser o instrumento de voo o elemento fundamental do direito aeronáutico. A lei básica não poderá dispor sobre as condições para registro — que variam consoante a política aeronáutica de cada país; nem deverá pormenorizar a respeito do órgão incumbido daquele registro — assunto de direito administrativo. Deverá, porém, incluir disposição como a do art 21 do Código Aeronáutico do Paraguai: a situação jurídica da aeronave é a dos bens móveis, com as exceções previstas na lei e tais exceções devem aludir apenas à extensão, às aeronaves, da hipoteca e de outros direitos reais semelhantes.

5. Quanto à utilização de aeronaves, merece acolhida a regra do art 76 (c) da lei de aviação da Costa Rica, atribuindo à autoridade aeronáutica competência para classificar aeronaves privadas e autorizar a operação de diferentes categorias de atividades aeronáuticas. Quanto ao contrato de transporte, parece-nos aceitável a redação do Código Brasileiro do Ar, acrescentando-se preceito que atribua à autoridade aeronáutica competência para adaptar, reduzir, modificar ou ampliar os pormenores daquele contrato, consoante o tipo de operação considerado.

6. Omita-se, por superabundante, a clássica declaração de soberania sobre o espaço aéreo, res-

(9) P. NUNES, *Dicionário de Tecnologia Jurídica* (1948).

tringindo-se a lei básica a declarações que indiquem:

a) haver um direito, do proprietário no solo, à utilização do espaço sobre sua propriedade, e haver um direito, do operador de aeronave, ao tráfego através do espaço;

b) existirem limitações àqueles dois direitos — tais como, para o proprietário no solo, a sinalização ou remoção de objetos que constituam perigo potencial à navegação aérea; a venda forçada, por expropriação, das áreas necessárias a aeródromos e auxílios à navegação; tais como, para o operador da aeronave, a observância de regulamentos relativos ao uso da aeronave, especialmente os pertinentes à altura de voo e demais regras do ar;

c) as limitações impostas ao proprietário no solo não conferem ao operador da aeronave outro direito senão o de passagem conforme estabelecido em lei, e não excluem o direito, do proprietário no solo, à reparação, em caso de lesão provocada pela navegação aérea;

d) o mero fato da passagem da aeronave através do espaço aéreo, uma vez feito de conformidade com os regulamentos de tráfego aéreo, não dá ao terceiro na superfície um direito à compensação;

e) o proprietário do solo não tem direito a opor-se à passagem da aeronave.

Omitam-se disposições relativas a restrições em tempo de guerra, regulamentação do alijamento, limites de altura para o voo, regulamentação do transporte de doentes, drogas, armas, pombos-correios, aparelhos fotográficos — por menores que melhor cabem em regulamentos. No que diz com aeronaves estrangeiras, basta que a lei básica estipule que sua operação dependerá de acordos internacionais ou autorização especial.

7. Deve também a lei básica dispor a respeito da lei e jurisdição aplicáveis a fatos ocorridos e atos praticados a bordo de aeronaves, para assegurar que em nenhuma circunstância esteja a aeronave livre de um sistema legal e em nenhum caso possa o crime ficar impune.

8. Deve-se também procurar alcançar certa uniformidade na adoção de um regime de responsabilidade por danos a pessoas a bordo da aeronave ou a terceiros na superfície, levando em conta as peculiaridades econômicas e sociais dos povos latino-americanos. Entre tais considerações lembramos as seguintes:

a) o transporte aéreo constitui atividade vital em países que, por sua extensão territorial, ou pelos acidentes de sua topografia, ou por deficiências em seu sistema de transporte na superfície, dependem extensamente de suas linhas aéreas;

b) enquanto que em certas regiões a clientela das empresas de aviação é formada por pessoas de padrão financeiro relativamente alto e plenamente cientes dos riscos envolvidos no transporte aéreo — pessoas essas que têm a possibilidade de escolha entre aquela e outros meios de transporte, na América Latina, principalmente pelas razões citadas no item a acima, as empresas de aviação servem também outras classes de clientes que, em muitos casos, pouca oportunidade têm para escolher outro sistema de transporte, e em alguns casos não estão suficientemente informados sobre os riscos inerentes à aviação;

c) por motivos vários, os latino-americanos recorrem aos tribunais menos freqüentemente que, por exemplo, os ingleses ou os norte-americanos; não movem ações por danos com a mesma freqüência praticada em outros países — o que é comprovado pela volumosa jurisprudência das cortes norte-americanas, em comparação com a dos tribunais latino-americanos, relativamente a casos aviatórios.

A lei aeronáutica mexicana se nos afigura, em consequência, como modelo a ser seguido, e, tomando-a por base, sugerimos a adoção dos seguintes princípios:

a) a responsabilidade por danos a pessoas ou coisas transportadas deve ser regida igualmente para o transporte regular e para o trabalho aéreo;

b) o seguro, ou outra garantia de responsabilidade, deve ser obrigatório;

c) danos a tripulantes devem ser regulados em lei especial;

d) danos a coisas transportadas devem ser sujeitos ao regime de responsabilidade baseado na culpa presumida;

e) danos a passageiros, tanto no transporte gratuito como no remunerado, devem dar direito à compensação limitada, independente da consideração da culpa — baseando-se, pois, na teoria do risco; uma compensação suplementar, também limitada, deve ser estabelecida, e devida pelo transportador a menos que este prove ausência de culpa; nenhum limite deve prevalecer no caso de dolo provado pela vítima;

f) danos conseqüentes de atraso, quer no transporte de passageiros, quer no de coisas ou na execução de trabalho aéreo, devem ser baseados no sistema de presunção de culpa, com compensação limitada;

g) os limites citados não devem ser estipulados na lei básica: ou esta remeterá o assunto à lei especial, ou, segundo o sistema adotado no Código de Legislação Aeronáutica do Uruguai (art 111), deverá a indenização ser estabelecida segundo as importâncias que, para o seguro de responsabilidade, a autoridade competente fixar;

h) quanto à responsabilidade por danos a terceiros na superfície, entendemos dever-se adotar o sistema seguido nas leis aeronáuticas de Honduras, Nicarágua, Paraguai, El Salvador e Venezuela, excluindo inteiramente as aeronaves do Estado, para as quais não deve prevalecer limite de responsabilidade; também, que a conceituação de aeronave em voo ou manobras deve seguir a redação contida na Convenção de Roma de 1952, adotando-se, ainda, o texto do art 1.º da mesma Convenção, para excluir do direito à compensação quaisquer danos que não sejam consequência direta do incidente ou que resultem da mera passagem da aeronave através do espaço, feita de acordo com os regulamentos próprios; entendemos, ainda, que a fixação da indenização proporcional ao peso da aeronave deve ser ge-

(Conclui na pág. 27)

CONSELHO NACIONAL DE AERONÁUTICA

— ÓRGÃO PARA EXAME DE SUGESTÕES

ALDO ALVIM DE REZENDE CHAVES - Cap I Aer

Nos primeiros meses do ano p. findo, um "Convair" da Real, procedente de Belo Horizonte, não conseguiu chegar ao aeródromo de destino no Rio de Janeiro. Precipitou-se às águas da baía da Guanabara, perecendo a totalidade dos seus ocupantes. Este desastre, além da consternação geral, despertou uma sensação de insegurança a respeito dos transportes aéreos. Tão forte foi o impacto sofrido pelo público, que várias autoridades em problemas aeronáuticos vieram à Imprensa opinar sobre o fato. Entre as diversas declarações publicadas, foi emitida uma do Sindicato dos Aeroviários que condenou seriamente a política seguida pelo Ministério da Aeronáutica para o controle da aviação comercial brasileira. O documento dos aeroviários propunha que fôsse criado um órgão, fora do âmbito do Ministério da Aeronáutica, para controle dos serviços aéreos comerciais. Segundo os que assinaram tal documento, os militares não tinham experiência suficiente para o controle deste setor, atribuindo isto à própria profissão militar que era totalmente diferente da atividade civil que exerciam na Diretoria de Aeronáutica Civil.

Estas declarações, feitas em um momento de crise psicológica, foram um grito de protesto a muitas atitudes que viemos deixando de tomar. Existem muitos erros em nossas organizações e o que devemos fazer é corrigir estes erros. A providência de extinguir um órgão com bastante experiência em assuntos aeronáuticos e com inúmeros fatores positivos não resolveria o problema. Além do mais, a Diretoria de Aeronáutica Civil não é o único órgão que controla a aviação comercial brasileira; em suas especialidades, a Diretoria de Rotas, a do Material, a de Engenharia, a de Intendência

e a de Saúde acham-se ligadas à aviação comercial. Desta maneira, um outro órgão geral para controle da nossa aviação comercial seria como criar um outro Ministério da Aeronáutica, o que seria um contra-senso.

Na verdade, temos na aviação brasileira inúmeras deficiências. Estas falhas têm, na maioria dos casos, sido conseqüentes da grande velocidade de evolução que teve a aeronáutica nos últimos anos. Dificilmente um oficial-general das nossas Forças Aéreas, quando de tenente a major, viveu exatamente a situação exigida por um oficial que ocupa hoje este posto. Em pouco menos de 20 anos, passamos de um estágio de desenvolvimento de nível comparável ao de um modesto aeroclube para uma complexa organização aeronáutica. A evolução que deve ter um profissional, passando pelos sucessivos degraus de sua carreira, para que, quando chefe, possa conhecer exatamente os órgãos que chefia, foi inicialmente prejudicada por um rápido salto de desenvolvimento. Há anos atrás, ser aviador era uma aventura. Hoje, em cada setor da aeronáutica, os homens têm de ser altamente especializados e trabalhar em equipe. O individualismo do "Ás de Aviação" agindo de maneira singular é coisa do passado. A aviação deixou de ser uma aeronave em vôo para ter um sentido muito mais amplo, abrangendo toda a organização aeronáutica do País.

O conhecimento que atualmente um major comandante de Esquadrão tem sobre aviação é algo nunca sonhado por um major da nossa antiga Aviação. É verdade que muitos oficiais-generais da Força Aérea têm procurado adaptar-se ao grande desenvolvimento que experimentamos. Este esforço

pode ser notado em artigos escritos em revistas técnicas, traduções de artigos estrangeiros e amoldamento de sua cultura à situação atual. Entretanto, mesmo com todo este esforço dificilmente teríamos alguém que tivesse um conhecimento integral de toda a aeronáutica, fato este conseqüente da enorme gama de conhecimentos que exige a organização do Poder Aéreo.

É interessante notar que várias vezes ouvimos de um oficial especializado em determinado setor os protestos a respeito de diretrizes erradas que deve seguir. Explicando melhor, o oficial expõe, em conversa particular, como deveria ser, cita dados, faz referências a revistas técnicas ou à própria experiência. Infelizmente, este esforço e este pensamento de um tenente, capitão ou outro oficial ficam apenas numa simples conversa. Idéias ótimas em vários setores perdem-se constantemente. Enquanto isso, muitas vezes um chefe está estudando soluções para um problema, atacado particularmente, com bastante propriedade, por um oficial em conversa com colegas; entretanto, por falta de oportunidade, a idéia do oficial não chega ao conhecimento dos dirigentes.

A solução estaria em colher idéias que, pela própria natureza do assunto, são de maior conhecimento de um oficial que viva a situação e esteja realmente integrado na indicação do melhor caminho a seguir.

Na Aviação Comercial, o problema situa-se de maneira idêntica. Estamos, neste setor, mais avançados do que na Aviação Militar. Cabe, entretanto, acrescentar que somente após o grande impulso tomado pela Força Aérea é

que a Aviação Comercial evoluiu a passos largos. Foi em virtude da preparação maciça de mecânicos, pilotos e técnicos em geral para a Força Aérea, durante a Última Guerra, que a aviação comercial pôde colher elementos para organizar os seus quadros de funcionários. Graças ao concurso de elementos da FAB que levaram para a Aviação Civil alto cabedal de conhecimentos técnicos é que o serviço aéreo se tornou o mais organizado meio de transporte do País. Podemos dizer que foi a FAB o ponto de apoio para a alavanca que deslocou a nossa aeronáutica comercial do estágio infantil para colocá-la como uma das mais avançadas do mundo.

Hoje, o transporte aéreo é vital para o País. As distâncias enormes entre nossas cidades, a carência de outros meios de transportes fazem com que a Aviação desempenhe um papel insubstituível. Estamos vivendo, entretanto, outras condições que não são mais as encontradas no término da Segunda Guerra Mundial. Naquele tempo, elementos da reserva da FAB, quer pilotos, quer mecânicos, quer profissionais altamente especializados, tinham sido desconvocados e estavam à disposição das companhias comerciais. Existiam grandes sobras de aviões de transporte que eram vendidos pelos Estados Unidos a preços convidativos.

Atualmente o pessoal tem de ser treinado em novas técnicas, à custa das próprias companhias. A renovação dos quadros é feita recrutando pessoal com muito menos base do que os provenientes da FAB. As aeronaves são caríssimas e a concorrência não controlada obriga a esforços cada vez maiores. Desta maneira, não só o preço das passagens mas o próprio funcionamento do sistema afastam-se do desejável, em muito setores.

Todos estes fatores nos levam à conclusão de que novos sistemas de orientação e direção do problema aeronáutico do País se impõem. A situação atual difere muito daquela de após guerra, em que iniciamos a nossa expansão aérea. Por isto, devemos adotar novas medidas mais condizentes com a situação em que vivemos.

Como foi anteriormente observado, torna-se difícil uma só pes-

soa saber tudo que se passa e tudo que poderia ser feito a bem da solução do problema. A fim de resolver estas dificuldades, a melhor solução seria a criação de um órgão onde os elementos de toda a Aeronáutica pudessem expor suas idéias e onde as mesmas fossem devidamente analisadas por profissionais em problemas aeronáuticos. Havendo um órgão desta natureza, evitaríamos que problemas técnicos importantes tivessem a solução preparada por um pequeno grupo, que por vezes desconhece o problema de forma integral. Este grupo, como não pode dar andamento ao estudo que realizou, entrega o mesmo a um membro do poder legislativo. Assim, um Deputado ou Senador bem intencionado dá ao assunto diretrizes que poderiam ter sido antes melhoradas, se o plano fosse devidamente lapidado por um conselho técnico profissional.

A concretização destas idéias poderia ser realizada através de uma organização denominada Conselho Nacional de Aeronáutica, cujo plano é a seguir sugerido.

CONSELHO NACIONAL DE AERONÁUTICA

Art. 1.º — Fica criado o Conselho Nacional de Aeronáutica, órgão pertencente ao Ministério da Aeronáutica, para estudos de sugestões sobre os problemas aeronáuticos do País.

Art. 2.º — Para cumprimento de suas atribuições, disporá o Conselho de duas Câmaras, que serão:

- a) Câmara da Força Aérea Brasileira.
- b) Câmara da Aeronáutica Brasileira.

Art. 3.º — A Câmara da Força Aérea Brasileira destina-se a efetuar estudos de sugestões de problemas de interesse da Força Aérea e de seus componentes.

Art. 4.º — A Câmara da Força Aérea Brasileira será composta dos seguintes membros:

- a) Designados pelo Ministro da Aeronáutica:
 - 1 Oficial-General Presidente
 - 2 Coronéis ou Tenentes-Coronéis

- 2 Majores
- 2 Capitães

b) Designados em sorteio:

- 2 Coronéis ou Tenentes-Coronéis
- 2 Majores
- 2 Capitães.

Art. 5.º — A Câmara da Aeronáutica Brasileira destina-se a estudos de sugestões sobre a aeronáutica brasileira em seus vários setores, como sejam indústria aeronáutica, aviação civil e comercial e problemas correlatos.

Art. 6.º — A Câmara da Aeronáutica Brasileira será composta dos seguintes membros:

a) Designados pelo Ministro da Aeronáutica:

- 1 Oficial-General Presidente
- 1 Oficial Superior
- 1 Capitão
- 1 Civil de nível superior pertencente ao M Aer

b) Designados em sorteio:

- 1 Oficial Superior
- 1 Capitão
- 1 Civil de nível superior pertencente ao M Aer

c) Representantes das Companhias Comerciais de Aviação, sendo um de cada Empresa devidamente sorteada, num total de quatro

d) Representantes do Sindicato dos aeronautas e aeroviários, num total de quatro.

Art. 7.º — Poderão apresentar propostas para estudo das Câmaras qualquer profissional de aeronáutica do País, quer seja civil, quer militar, empregador, empregado ou indústrias correlatas.

Art. 8.º — As propostas terão especificamente o nome da Câmara para a qual se destinam. Após o estudo da mesma, os membros votarão se deve ou não ser encaminhada ao Ministro para as providências necessárias.

Art. 9.º — O período de funcionamento de cada membro na Câmara será de 6 meses.

Quadro Único de Suboficiais e Sargentos

SAULO DE MATTOS MACEDO - Maj Av

Meu caro companheiro.

Procurei a nossa **Revista de Aeronáutica** para ventilar o assunto de que você me falou e sobre o qual me escreveu recentemente.

Pareceu-me interessante fazê-lo através dessa publicação já bastante procurada por todos os oficiais da Aeronáutica.

Você me provocou de tantas maneiras que não posso deixá-lo sem resposta.

De saída, você me perguntou por que motivo aquele Sargento que trabalha sob suas ordens não foi promovido, enquanto que outro mais moderno, de outra Subespecialidade, já é Primeiro-Sargento. Quis também que eu lhe dissesse se isso está certo, para, logo a seguir, me perguntar se não há "jeito" de impedir essa disparidade tão prejudicial à hierarquia. E, assim, sucessivamente, você acaba até por querer saber de mim se consegui escrever minha idéia sobre o assunto.

De mais problemas trata sua carta; por isso, vou-me limitar a êsses somente, muito embora esta acabe ficando quilométrica, e ainda fique muita coisa por referir.

O Sargento de que você me fala ainda está longe na Subespecialidade a que pertence, embora seja o mais antigo na graduação.

O nosso Corpo do Pessoal Subalterno está dividido em Quadros e êstes em Subespecialidades.

Até aí nada de mais. Mas acontece que os Quadros e as Subespecialidades "possuem efetivos próprios".

Êsses efetivos próprios de cada Quadro e Subespecialidade são distribuídos pelos graus de hierarquia militar.

Assim, cada Sargento de determinada Subespecialidade há de depender, para a promoção, da existência de vaga na Subespecialidade a que pertence.

Então, acontece isso que você estranha.

Realmente, isso acontece muito mais freqüentemente do que você pode imaginar, porque há mais de quarenta Subespecialidades e Quadros no CPSAer.

Há Sargentos que, como Segundos-Sargentos, foram monitores da Escola de Especialistas e que, depois de vários anos na mesma graduação, vêem alunos seus serem promovidos a Primeiros-Sargentos na sua frente, apenas porque não são da mesma Subespecialidade ou do mesmo Quadro.

E sabe que mais? Êsse sistema de vagas por Quadros e Subespecialidades tem concorrido freqüentemente para que os alunos da Escola de Especialistas sempre escolham a Subespecialidade em que há mais oportunidade de acesso.

Isso não seria nada de estranho, mas o que ocorre é que nem sempre escolhem a Subespecialidade que mais lhes agrada. Assim, mais tarde e até mesmo em pouco tempo, vão exercer suas atividades sem aquele estímulo interior que anima o homem que tem prazer no próprio trabalho.

Os companheiros que servem na Escola de Especialistas, por mais que se esforcem, não podem evitar que tal fato ocorra.

Pretendo dizer mais sobre êsse ponto.

Quando o Regulamento do Corpo do Pessoal Subalterno da Aeronáutica prevê que os Quadros e Subespecialidades têm efetivos

próprios, eu não consigo ver, por mais que procure, onde está a diferença entre uns e outros. Pois há Quadros que têm e Quadros que não têm Subespecialidades, como você sabe.

Repare bem: o Quadro de Escreventes-Almoxarifes (Q-EA), por exemplo, tem duas Subespecialidades, a de Almoxarifes e a de Escreventes, cada qual com efetivo próprio.

Que significa isso? Nada mais, nada menos, que o seguinte: Quadro e Subespecialidade são uma só coisa.

Êsse dispositivo tem sido, entretanto, a espinha dorsal do nosso Corpo do Pessoal Subalterno. Falo aqui da expressão "possuem efetivos próprios". É nessa base que se processam e sempre se processaram as promoções de todas as praças da Aeronáutica.

Há, pois, um sistema Regular em vigor.

Agora, volto ao princípio.

Quero referir-me à pergunta que você me fez sobre se acho certo o sistema atual.

Respondo pelo sim e pelo não.

Está certo, porque é regulamentar, e não está certo, porque há maneira melhor de evitar os problemas decorrentes dêsse sistema.

Se o sistema permite os casos apontados e outros muitos que se originam da subversão hierárquica que êle proporciona, com o fato de hoje um graduado ser superior e amanhã ser subordinado de outro, parece-me que o certo é trocar o sistema.

Mas, como substituir o sistema e por qual?

Aqui vai minha idéia sobre o assunto, aquela que você pergunta se já escrevi.

Antes, porém, quero dizer-lhe que a solução é um verdadeiro "ôvo-de-Colombo", por ser simples e de fácil aplicação prática.

Desnecessário me parece deixar bem claro que o que pretendo haveria de ser transformado em Regulamento.

Escuso-me de provar que não há necessidade de Lei sobre o assunto.

Nesse ponto, pretendo, também, deixar a ressalva de que, como Arquimedes, preciso de uma alavanca para deslocar esse mundo que é o sistema em vigor desde 1941.

Essa alavanca é o grau final dos alunos da Escola de Especialistas.

Falo do grau final que, dentro de uma turma de graduados, desse a classificação dos alunos, do número 1 até o último, independentemente da Subespecialidade a que pertençam.

Creio que essa alavanca não é problema para os companheiros que servem naquela Escola, nem é novidade para eles.

Veja bem que se trata de um problema de ensino e de avaliação que vai dar a precedência hierárquica entre os Terceiros-Sargentos graduados no mesmo dia.

Se isso pode ser feito e muito bem feito, segundo um critério geral, teremos os graduados, desde o dia de sua festa, hierarquicamente dispostos.

Esse grau final, próprio da Escola de Formação, haveria de ser o critério geral e justo capaz de decidir também, por força de dispositivo Regulamentar, da antigüidade daqueles que já são Sargentos e até Suboficiais, quando empatassem nas datas de promoções às diferentes graduações.

Quando isso ocorre — é do Estatuto dos Militares — vai-se ao grau hierárquico anterior e assim até o término do curso. Se o grau final é igual, só então se vai às graduações de Cabo e Soldado de Primeira-Classe, e assim sucessivamente até à idade.

Veja bem: com o grau final estabelecido, como disse, a colocação

hierárquica de todos os Sargentos seria exequível de pronto.

"It be done". Isso pode ser feito, não há dúvida.

De posse desse grau final, guardemo-lo para aplicação quando necessário, e vejamos qual a minha idéia.

Então, passemos adiante, em linhas gerais.

O Corpo do Pessoal Subalterno poderia ser dividido em Quadros, mas esta palavra teria uma concepção totalmente diversa da atual. A palavra Quadro significaria "graduação ou graduações".

Assim o CPSAer poderia ter os seguintes Quadros:

Quadro de Suboficiais e Sargentos (Q-SS)

Quadro de Cabos (Q-CB).

Quadro de Soldados (Q-SD)

Quadro de Taifeiros (Q-TA).

No que se refere aos Suboficiais e Sargentos, seria estabelecido que os efetivos seriam fixados pelo Ministro, no Quadro de Efetivos, **por graduação**.

Teríamos um Quadro de Efetivos assim:

SO	1S	2S	3S
T	U	V	X

em que T, U, V e X seriam números fixados, cuja soma fôsse o total estabelecido na Lei de Fixação de Forças.

As vagas desse Quadro de Efetivos seriam preenchidas com as promoções.

Veja bem. De imediato o "Tico-tico" dos Suboficiais e Sargentos haveria de ser assim, por exemplo:

SO

Antigüidade na FAB	Nome	Subespecialidade	Antigüidade entre os da Subespecialidade
1		RT	1
2		RV	1
3		ES	1
4		RT	2
.		...	.
.		...	.
.		...	.
620		SE	153
621		EL	134
T		SE	154

1S

1	.....	SE	155
2	.....	EL	135
3	.....	ES	...
.		...	...
.		...	...
1698	.....	VI	124
1699	.....	EF	111
U	.....	MR	101

2 S

Antigüidade na FAB	Nome	Subespecialidade	Antigüidade entre os da Subespecialidade
1		TG	12
2		HE	32
.		...	..
.		...	..
2799		PI	43
V		FI	96

3 S

1	.....	FI	97
2	.....	HE	32
.		...	..
.		...	..
.		...	..
1150	.....	CV	249 (último de uma turma)
1151	.....	IT	252 (1.º da turma seguinte)
X	.....	...	...

Esse trabalho de colocar os Suboficiais, os Primeiros, Segundos e Terceiros-Sargentos em ordem hierárquica decrescente, independente da Subespecialidade, é fácil e perfeitamente exequível em poucos dias, desde que fique previamente estabelecida a maneira de atribuir o grau final, para o caso de desempate.

Estabelecida a situação hierárquica de cada um, a mudança de Subespecialidade seria possível sem que representasse "golpe" na escala hierárquica. E assim poderíamos ter o "homem certo no lugar certo", para usar o lugar comum, e muito lucraria a Aeronáutica.

Apenas quero dizer que, feito o trabalho relativo ao "Tico-tico", as turmas que fôssem sendo gradua-

das na Escola de Especialistas seriam colocadas atrás do último Terceiro-Sargento da turma anterior.

Mas eu quero prosseguir, sem muitas explicações sobre as vantagens evidentes desse sistema novo.

Muitas poderiam ser apontadas, mas já estou escrevendo muito e pretendo falar de mais dois pontos capitais, que constituem as duas providências regulamentares seguintes.

A 1.ª foi a fixação do Quadro de Efetivos por graduação.

A 2.ª seria a fixação de uma Tabela Numérica de Subespecialidades.

Essa Tabela conteria a relação das Subespecialidades de que a Aeronáutica necessita para seus

serviços e o número de especialistas necessários em cada Subespecialidade.

As Subespecialidades no novo Regulamento seriam também fixadas pelo Ministro e o número de componentes de cada uma variaria sempre que necessário.

Se, por exemplo, estivessem fixados 300 Especialistas de uma Subespecialidade AB (duas letras bastam para indicativo) e existissem 250 em determinada época, o interesse do serviço determinaria a necessidade ou não de se formarem os 50 que faltam. Caso não necessitasse a Aeronáutica desses 50, o Ministro fixaria o número de especialistas AB em 250, e com as 50 vagas poderia criar uma nova Subespecialidade, ou mesmo aumentar o número correspondente a outra Subespecialidade.

Assim teríamos sempre cada qual trabalhando segundo as necessidades da Corporação e haveria sempre a possibilidade de se reforçarem os especialistas de qualquer Subespecialidade considerada crítica.

A Tabela Numérica de Subespecialidades daria, pois, o número de funções especializadas dos Suboficiais e Sargentos.

Ela serviria para a determinação do número de especialistas a serem formados e concorreria, junto com a possibilidade de mudança de Subespecialidade, para que nunca ninguém precisasse de ser deslocado das funções próprias de cada Subespecialidade.

É lógico que sendo possível, e até aconselhável em certos casos, a mudança de especialidade seria sempre permitida, de acordo com o interesse do serviço e desde que o pretendente fôsse aprovado no exame correspondente das matérias da nova Subespecialidade e demonstrasse capacidade para a execução dos respectivos trabalhos, segundo as Normas-Padrão de Eficiência da Aeronáutica.

Veja você que tentei ser sucinto, mas foi difícil.

Falta só a 3.ª providência regulamentar. Essa haveria de ser o Grupamento das Subespecialidades Afins, para efeito de formação, instrução e direção dos serviços.

Esses Grupamentos, cujos nomes não adianta por desnecessários, seriam utilíssimos para a distribuição das matérias durante o período escolar. Nêles se dariam, necessária e normalmente, as mudanças de Subespecialidade, observados os conhecimentos e as aptidões de cada um.

Em linhas gerais, é o que penso. Muita cousa poderia ser falada e demonstrada sobre o assunto. Deixo para outra oportunidade.

Afirmo que um regulamento com essa nova espinha dorsal eliminaria muitos dos inconvenientes atuais.

Bastaria, em seguida, cogitar-se de vários pormenores e de um capítulo especial relativo às promoções.

Saliento o capítulo das promoções, porque, se cada Sargento vai concorrer a qualquer vaga que se abrir na graduação acima, independentemente da Subespecialidade a que pertence, é lógico que sua possibilidade de acesso seria tantas vezes melhor quantas são as Subespecialidades e Quadro atuais.

Sim. Estou dizendo que, no que se refere ao acesso, a situação seria 40 vezes melhor. Por isso, as promoções por merecimento e antiguidade haveriam de ser segundo uma proporção... Mas esse é... outro capítulo.

Perdoe-me. Fui longo demais ao expor-lhe o esqueleto do que faria, se pudesse.

Estou convencido de que os sargentos, sem exceção, haveriam de ficar contentíssimos com esse sistema. A Aeronáutica lucraria enormemente sob todos os aspectos.

Esse é o "jeito" que tenho para o assunto.

Escrevi muito e muito ainda falta escrever.

Repare que, de modo geral, tratei apenas do Quadro de Suboficiais e Sargentos, como suponho que deve ser estruturado.

Foi bom que você me tivesse provocado, porque pude com esta,

sem preocupação de citações regulamentares ou legais, dizer do assunto com simplicidade.

Nem era preciso mais, porque, sendo você um oficial inteligente e dedicado à Aeronáutica, há de compreender bem a minha intenção de querer melhorar o que pode ser melhorado.

Caso você queira mais algum esclarecimento sobre o assunto, aproveite, enquanto estou na Diretoria do Pessoal, onde tenho todos os elementos para comprovar tudo o que afirmo.

Um abraço do...

POSSIBILIDADE...

(Conclusão da pág. 21)

ralmente adotada; a lei aeronáutica de El Salvador, que incorpora as inovações da Convenção de Roma de 1952, poderia servir de modelo para a sugerida lei-padrão. Ainda quanto à responsabilidade por danos a terceiros, merece acolhida, no conceituar o que outras leis denominam "dolo", a redação do Código Aeronáutico do Paraguai, que incorpora o preceito correspondente do Protocolo de Haia, de 1955.

V

O incremento dos estudos de direito aeronáutico junto às Escolas de Direito; a criação de associações nacionais de especialistas em direito aeronáutico, nos países onde ainda não existem; a formação de uma entidade latino-americana de direito aeronáutico a que se afiliassem as associações nacionais — e através da qual se promovesse a sistematização da permuta de informações sobre leis, regulamentos, jurisprudência, estudos e publicações relativos ao direito aeronáutico, realizados em cada Estado; e finalmente, a discussão de um primeiro esboço de lei-padrão, conforme sugerimos ou em outras linhas que venham a considerar-se mais eficazes — tôdas essas medidas, entre outras que possam ser lembradas para o mesmo objetivo, deveriam constituir o temário de uma nova conferência latino-americana de direito aeronáutico.

PLANEJAMENTO...

(Conclusão da pág. 12)

motivo pelo qual criamos vestiários fora das Oficinas.

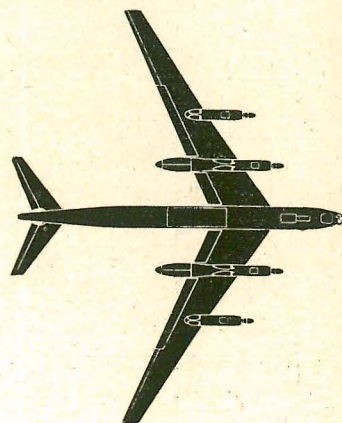
Estamos certos de que não nos trará dissabores o separarmos, por uma cerca ou muro, o setor produtivo do setor administrativo.

Achamos que, se houver sobra de terreno, é de grande interesse a construção de uma Vila Residencial, com escolas, clubes, "play ground" e reembolsável para atendimento das famílias. Daríamos aos auxiliares conforto e em troca receberíamos compensação, pois lhes reduziríamos os problemas particulares.

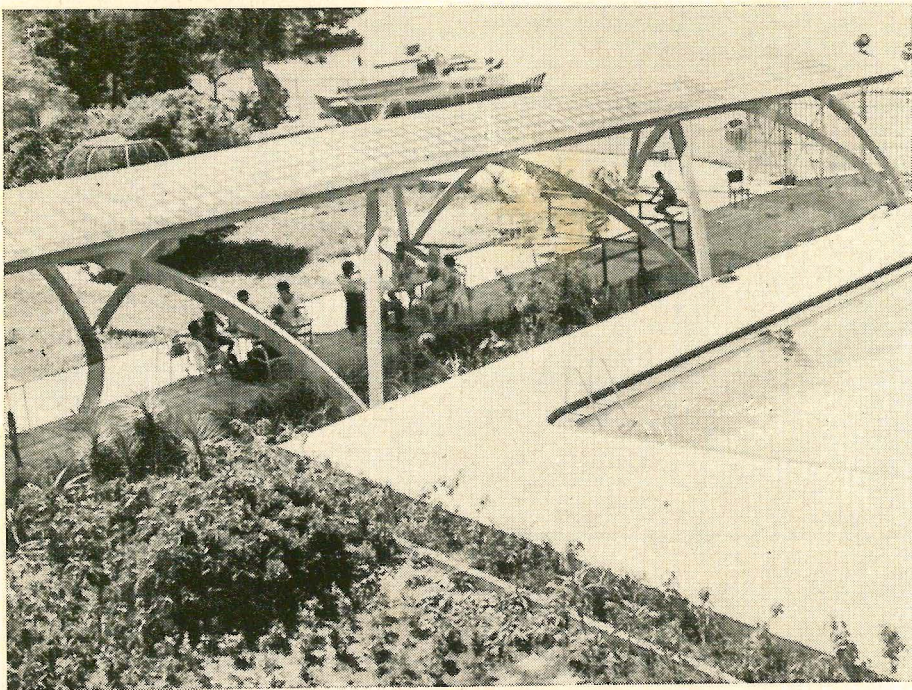
CONCLUSÃO

Foi obedecendo a esta idéia que, em 1958, planejamos (desenho anexo), na atual área empregada pela Divisão de Suprimento, o Parque de Aeronáutica de Recife, cujo estudo foi objeto de um relatório enviado à Diretoria do Material e que julgamos ter servido como brado de alerta sobre a situação das instalações atuais daquele Estabelecimento.

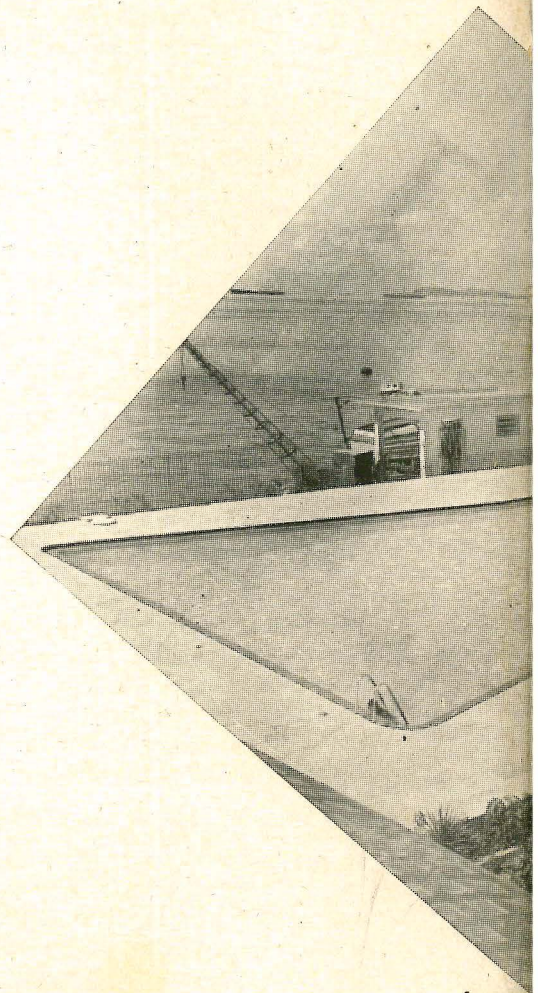
Nesse estudo tivemos a colaboração de todos os Oficiais que serviam naquele Parque, e em especial dos então: Maj Av Clóvis Neiva de Figueiredo, Cap Constâncio Pontual, Ten Esp Walter Lima Brandão, Ten Esp Paulo Cavalcante de Lucena, Ten Esp Djalma Buarque de Gusmão, Ten Esp Almir Medeiros, Ten Esp Carlos Fernandes Cardoso e Dr. Nelson Meira Vasconcelos.



INAUGURADA DO C



Vista da pérgola da piscina, onde aos sábados e domingos se realizam almoços tipo americano



Vista pano



O Cel Peralta, Vice-Presidente do Clube, agradece a presença das nadadoras do Fluminense F. Clube



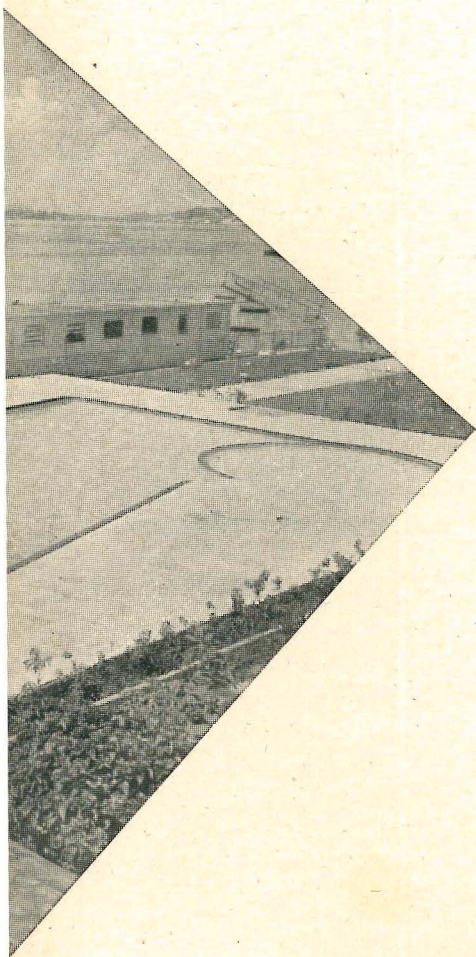
O Diretor-Social do Clube oferece flôres a Piedade Coutinho

OS FLAGRANT
FORAM CO
DA INAUGU
D
CLUBE DI

A PISCINA CLUBE



Os filhos dos sócios atiram-se às águas da piscina, na primeira manhã de sol



ca da piscina

DESTA PÁGINA
DOS QUANDO
ÃO DA PISCINA
OSSO
IRONÁUTICA



A senhora do Diretor-Social agradece a Piedade Coutinho sua presença na inauguração da piscina



O Diretor de Esportes Aquáticos do Fluminense agradece as manifestações que foram prestadas ao seu clube

Destaca-se, assim, um princípio geral de estratégia: esforçar-se por criar casas fortes, ocupá-las e evitar debilidades em sua própria posição ou, quando isso não fôr possível, evitar que os pontos fracos sejam ocupados pelo adversário.

No diagrama: **Branças** — T1BD, R1CR, P2CR, P2BR, T2R, D2D, P2TD, P3TR, C3BR, P3CD, P4D; **Pretas** — R1CR, T1D, T1BD, P2CR, P2BR, P3TR, P3R, D3D, P3TD, C4D e P4CD, aparece uma controvérsia bem conhecida entre teóricos de indiscutível valor: o problema do PD isolado. Esse PD encontra-se só; por isso é chamado de "isolado"; a casa à frente do peão isolado deve, necessariamente, cair em poder das pretas, já que as brancas jamais poderão dominá-la suficientemente. Por outro lado, esse peão isolado é um peão central que permite às brancas ocupar as casas 5BD e 5R, aumentando sua liberdade de ação.

Em alguns casos, as vantagens do PD isolado predominam (particularmente na abertura e no começo do meio do jogo); em outros, predominam as desvantagens (especialmente no final ou no meio do jogo, quando as peças menores já houverem sido trocadas).

Aqui, as pretas têm uma grande vantagem: ocupam sua casa 4D com um cavalo (peça ideal para tais casas) e, portanto, o valor dessa peça aumenta consideravelmente, sobretudo por ser 4D uma casa central e abrir caminho para qualquer dos flancos.

A partida continuou:

1 — D5B!

A forma bem conhecida de aproveitar a coluna aberta: a torre penetra na posição das brancas usando a oitava linha.

7 — R2R, T8TD

E as pretas ganham o PTD.

No diagrama: **Branças** — R1CR, T1BR, P2TR, D2R, T3BR, C4CR, P4BR, P4D, P4CD, P4TD, P5CR, P5BD, C6TR; **Pretas** — R1TR, T1BR, D1D, P2TR, T2CR, B2D, C2BD, P2CD, P3CR, P3R, P3BD, P3TD e P4D, as pretas têm duas casas fracas, 4R e 3BR, que as brancas podem, facilmente, ocupar:

1 — D5R

Este é um dos raros casos em que a dama ocupa uma casa forte. De modo geral, essa tarefa é atribuída aos cavalos ou bispos. A explicação é facilmente compreensível. Se um cavalo ou um bispo (peças menores) está fora do alcance dos peões inimigos, qualquer ataque contra eles é parado com a proteção adequada, já que o ataque só pode ser efetuado com peça maior ou de igual valor. Com a dama tal não ocorre, porque deve ficar fora de ataque não só de peões como de peças inimigas. Dêsse modo, a ocupação de uma casa forte, com a dama, só será possível se as peças inimigas não puderem aproximar-se dela, com facilidade. É o que ocorre no exemplo do diagrama: o bispo preto de 2D e as torres de 1BR e 2CR não podem alcançar a dama em 5R nem, tão pouco, pode fazê-lo o cavalo em 2BD.

1 — C1R

Com a idéia de continuar com D2B e trocar a bem situada dama branca.

2 — T3TR, D2B;

3 — C6B!

Ocupação da segunda casa. A rigor, as pretas podem eliminar o cavalo que seria, então, substituído por um fortíssimo peão passado que dá ganho imediato de qualidade.

A situação das pretas é precária. Se não trocam as damas, o ataque das brancas será decisivo (quatro peças sobre a debilitada posição do rei); por exemplo: 3 — D1D; 4 — CxPT!!

3 — Dx D

A posição do cavalo branco em 6B consolida-se, mais ainda. Contudo, se a troca de damas fôsse adiada, então: 3 — B1B; 4 — CxC, Tx C (se as pretas jogam 4 — Dx D; 5 — PBxD, Tx C; 6 — T (3) 3BR etc...); 5 — C4C (ameaçando TxP +), T1B; 6 — C6B, Dx D e a posição das pretas não seria melhor que na continuação da partida.

4 — PBxD

A posição do cavalo branco 6BR, apoiado por dois peões, é extremamente forte. Para as pretas, a possível troca de cavalos em sua casa 3B não é conveniente.

4 — T2R;

5 — T(3T)3BR, CxC.

As brancas ameaçavam: 6 — CxB, TxT; 7 — TxT, Tx C; 8 — T8B + e mate no lance seguinte: 6 — Tx C

Mais enérgico que PRxC. As pretas são obrigadas a efetuar nova troca.

6 — TxT;

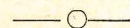
7 — PRxT

O predomínio das brancas em suas casas 5R e 6BR consiste, além de terem um peão passado apoiado, em terem o caminho livre para seu rei (por 5R) até o campo inimigo. Por essa razão, tomaram a torre com o PR.

As brancas ganham, facilmente, da seguinte forma:

7 — T1R; 8 — C7B+, R1C; 9 — C5R, T1D; 10 — R2C, R1B; 11 — P4T, B1R; 12 — R3B, B2B; 13 — R4B, R1R; 14 — T1TD, R1B; 15 — P5C, PTxP; 16 — PxP, B1R; 17 — PxP, BxP; 18 — CxB, Px C; 19 — R5R, etc....

Os exemplos mostrados evidenciam a importância de uma casa forte. Como consegui-la, é um outro problema que exige estudo, aplicação e muita prática de tabuleiro.



AVALIE SUA FÔRÇA ENXADRÍSTICA

Apresentamos, hoje, uma partida entre o grande mestre alemão Wolfgang Unzicker (com as brancas) contra o campeão colombiano Miguel Sanchez. A partida foi jogada no torneio interzonal para o campeonato mundial, em Saltsjobaden, na Suécia, em 1952.

Você ajudará o grande mestre alemão. Veja a explicação no número 9, pegue seu cartão e comece:

1 — P4R, P4R; 2 — C3BR, C3BD; 3 — B5C, P3TD; 4 — B4T, C3B; 5 — 0-0, B2R; 6 — T1R, P4CD; 7 — B3C, P3D; 8 — P3B, C4TD; 9 — B2B, P4B; 10 — P4D, D2B; 11 — P4TD, P5C; 12 — PBxP, PxPC; 13 — P3T, 0-0; 14 — CD2D, B2D; 15 — C1B, TR1B;

*

16 — C3R ...

2 pontos. Mais enérgico do que 16 — B3D ou 16 — B1C (1 ponto para qualquer dêesses lances); na Rui Lopes, normalmente, as brancas visam a colocar seu CD em 5D ou 5BR.

16 — C3B;

*

17 — B3C ...

3 pontos. As pretas ameaçavam ganhar um peão com 17 — ... CxPD (deduza 3 pontos, se você não considerou êste detalhe). 17 — P5D (nenhum ponto, se o fez) raramente é bom em tais posições, já que abandona a possibilidade de forçar as pretas a tomarem em 4D branca, ao mesmo tempo que retira uma boa casa aos cavalos brancos; da mesma forma, 17 — PxP (zero pontos, também) é igualmente inócuo. Com o lance da partida, o bispo branco recua, mantendo uma boa diagonal. A resposta 17 — ... CRxP? fracassa por causa de 18 — C5D.

17 — ... C4TD;

*

18 — B5D ...

2 pontos. Muito mais forte do que a repetição de lances com 18 — B2B (1 ponto) ou 18 — C5D (1 ponto, também).

18 — ... B3B;

*

19 — BxB ...

2 pontos. A vantagem das brancas desapareceria se as pretas pudessem trocar, duas vezes na casa 4D.

19 — ... CxB;

*

20 — C5B ...

3 pontos. O cavalo está, agora, ôtimamente colocado em uma das casas ideais.

20 — ... B1B;

*

21 — B5C ...

2 pontos. Desenvolve e ameaça, ao mesmo tempo, já que as pretas não podem aceitar o domínio permanente da posição de seu cavalo com 22 — BxC.

21 — ... C1R;

*

22 — T1BD ...

1 ponto.

22 — ... D2C;

*

23 — D3D;

3 pontos. As brancas fixaram, satisfatoriamente, sua vantagem no centro e na ala do rei e, agora, devem procurar novos meios de ataque.

No momento, não há nada mais a ser feito na ala do rei, já que o muro de peões prêtos não pode ser rompido e seu rei pode ser defendido por duas peças menores. Contudo, o PCD prêto pode ser atacado e, se sua defesa fôr feita com P4TD, as brancas terão outro pôsto avançado em 5CD, de fácil ocupação. Tanto 23 — D3C quanto 23 — T4B (mesma idéia) são respondidos com C4T.

23 — ... T2B;

*

24 — C3R ...

3 pontos. Agora, com o CR e o BR prêtos colocados passivamente, êste cavalo pode vir reforçar a ofensiva na ala da dama; após o último lance das pretas, êle pode ir a 5D com ganho de tempo.

24 — ... TD1B;

*

25 — C5D ...

1 ponto.

25 — ... T2D;

*

26 — B2D ...

2 pontos. O lance lógico para aumentar a pressão sôbre o PCD.

26 — ... P3C;

*

27 — T4B ...

2 pontos. Nesta altura, as pretas dificilmente podem defender seu PCD porque, depois de 27 — ... P4TD, se segue 28 — TR1BD com uma pregadura incômoda na coluna BD.

27 — ... PxP;

*

28 — BxP ...

3 pontos. Muito melhor do que 28 — CxPC; o cavalo em 5D é de uma força enorme e não deve ser trocado. Deduza 4 pontos, se jogou 28 — CxPD? por causa da resposta: 28 — ... C4R.

28 — ... B2C;

*

29 — B2D ...

6 pontos. A idéia dêste lance fino e sutil é impossibilitar a salvação das brancas que seria conseguida com 29 — TR1BD (zero pontos), pois a continuação seria: 29 — ... CxB!; com o lance da partida, ao contrário, TR1BD contém uma ameaça terrível: 29 — ... DxP; 30 — TR1BD, D2C; 31 — T1C, D2T; 32 — C6C e ganham; ou 29 — ... C4R; 30 — CxC, PxP; 31 — TxT, DxT; 32 — C6C. 29 — ... T1C;

*

30 — TR1BD ...

1 ponto.

30 — ... C4R;

*

31 — CxC ...

1 ponto.

31 — ... PxP;

*

32 — T4C ...

4 pontos. Êste lance dá o ganho de um peão, imediatamente. 32 — D2B (três pontos) também é forte. 32 — D2T;

*

33 — TxT ...

2 pontos.

33 — ... DxT;

*

34 — DxPT ...

1 ponto.

34 — ... T2C;

Se 34 — ... DxP; 35 — T8B, DxP; 36 — TxC+, B1B; 37 — C6B+.

*

35 — T8B;

6 pontos. Um final esmagador. As pretas abandonam, pois, se DxD, o cavalo dá xeque em 7R.

—○—

DÊ O LANCE MAIS FORTE

Soluções do número anterior:

9.º diagrama (para fracos):

As brancas dão xeque descoberto, movendo seu cavalo.

Qual lance é melhor? Resposta: 1 — C5B, xeque descoberto e ganham a dama do modo mais econômico, pois, após a cobertura com a própria dama, esta é tomada com o cavalo.

10.º diagrama:

As brancas realizam um belo sacrifício de dama: 1 — DxD+!!; RxD; 2 — PxB xeque descoberto, R3C; 3 — C7R mate.

Hoje, apresentamos os seguintes diagramas:

11.º diagrama (para fracos):

Branças — T1TR, C1CR, B1BR, T1D, R1BD, P2TR, P2CR, B2D, P2BD, P2CD, P2TD e D4TR.

Pretas — T1CR, R1R, B1BD, C1CD, T1TD, P2TR, P2BR, P2BD, P2CD, P2TD, P3R, D5R, B5CD e C7BR.

12.º diagrama (para médios):

Branças — R1TR, T1R, T1D, P2CD, P2TD, P3TR, D3TD e C6D.

Pretas — R1CR, B2CR, P2BR, P3TR, P3CD, P4CR, P4TD, D5BR e T7BD.

—○—

ASSIM JOGA UM CAMPEÃO

Partida jogada em 1956 entre Smyslov, com as brancas, quando estava em grande forma, e Uhlmann, com as pretas.

1 — P4D, C3BR

2 — P4BD, P3R

3 — C3BR, P3CD

4 — P3CR, B3T

Uma alternativa do lance 4 — ... B2C, raramente jogada. Ao invés do controle da casa 5R, como ocorre, normalmente, na Índia da

Dama, as pretas estão dirigindo suas forças para 5BD. Esta partida ilustra, com perfeição, esta idéia básica.

5 — P3C, P4D

6 — B2CR, B5C+

Ainda por algum tempo o PBD está defendido indiretamente, já que 6 — ... PxD seria fortemente respondido com 7 — C5R. Mas as brancas começam a preocupar-se com aquele peão e, ao invés de considerar a linha acima exposta, abrem a grande diagonal.

7 — CR2D? ...

Muito mais forte seria 7 — B2D.

7 — ... P4B

8 — PDXP, BRXP

9 — B2C, 0-0

10 — 0-0, C3B

11 — C3BD ...

As brancas verificarão que há lance conveniente para deslocar o bispo de casas pretas de 4TD. Assim, deviam haver retardado o lance do texto e jogado 11 — P3TD para ameaçar P4CD e 5C.

11 — ... T1B

12 — PxD ...

Elimina uma preocupação, mas, ao mesmo tempo, abre a coluna do rei e a diagonal do bispo. Também não resolve o lance: 12 — C4T, B5C; 13 — PxD que, se evita o ataque tático imediato, não elimina os problemas estratégicos que dificultam a partida. Parece que a melhor continuação exige a defesa do PB com T1B e, se necessário, C(3)1C, mantendo fechada a posição a todo custo.

12 — ... PxD

13 — C4T?

Este lance permite uma bela combinação.

13 — ... C5D!

14 — C3BD ...

Retorno ao lar porque se 14 — T1R, vem a resposta: 14 — ... C7B! com ganho de qualidade (15 — DxC, BxP+). Se as brancas concedem o par de bispos com 14 — BxC, BxB; 15 — T1C, não conseguem salvar material após 15 —

... D2R, porque a 16 — T1R segue: 16 — BxP+; 17 — RxB, C5C+ etc. ...; também não satisfaz o lance 16 — B3B, obstruindo a melhor casa do cavalo, pois a resposta 16 — ... D6T ameaça P4CD.

14 — ... D2R

15 — T1R, C7B!

Lance brilhantíssimo contra o qual as brancas não têm defesa. Se agora: 16 — DxC, BxP+; 17 — RxB (se 17 — R1B, BxT; 18 — TxB, P5D) C5C+ e as brancas só terão oportunidade de escolher entre dois mates: 1.º — 18 — R3B, D3B+!; 19 — RxC, T5B+; 20 — CxT, B1B e mate no seguinte; 2.º — 18 — R1C, D6R+; 19 — R1T, C7B+ e mate de Filidor em três lances.

16 — T1BR, CxT

17 — DxC, TR1D

18 — B3BR, B6T

19 — Abandonam.

Não há continuação. Além da qualidade a menos, não há defesa razoável contra P5D seguido da entrada da torre em 7BD.

—oOo—

O JOGO DE XADREZ VISTO POR UM POLICIAL

(Por Jorge Murad)

— Se o Peão faltar com o respeito à Rainha, pode, o Rei, mandá-lo para o Xadrez?

— A prisão, nesse caso, será na Torre?

— E o Peão, para defender-se, deve queixar-se ao Bispo?

— E, no caso de querer escapar da Torre, pode fugir montado no Cavalo?

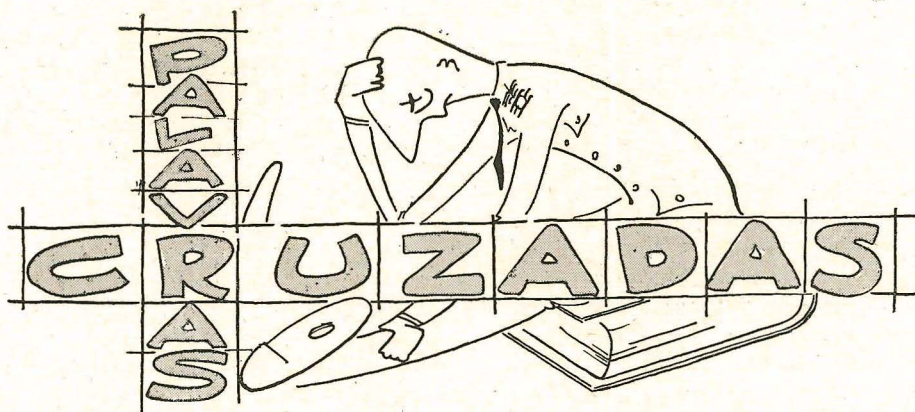
— Se tiver que pagar fiança, terá que dar um "cheque" ao Rei?

— Não acham que o Rei dá muita liberdade à Rainha? Ele só anda de casa em casa e ela caminha à vontade...

— Para o Rei trocar de lugar com a Torre, terá que dançar o "roque"?

— Nesse jogo é proibido jogar armado só porque o Rei detesta a palavra "mate"?

(Transcrito do "Shopping News")



SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 2

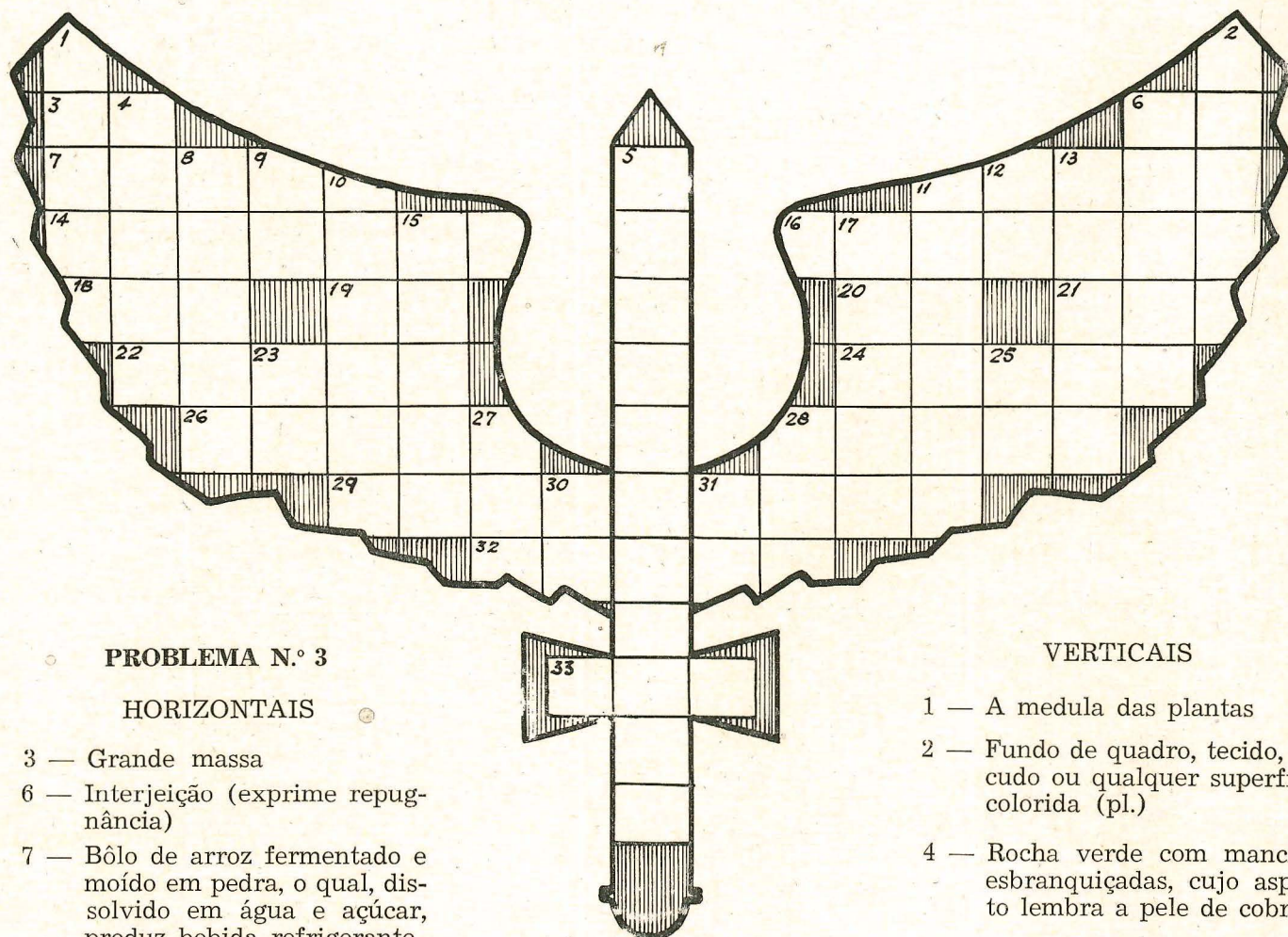
Horizontais :

Xilomicete. Rorocoré. Ca. Aimara. Li. Tia. Aino. Ion. Ibis. CG. Caro. Oi. Eleata. AC. Lio. Oba. Se. Tapiá. Ar. Asna. Is. Apto. Uso. Erra. Aon. Ra. Aliada. Ut. Amoreira. Brasileira.

Verticais :

Ir. Loa. Oria. Momice. Icanga. Coro. Era. Te. Ictiossauro. Rinoceronte. Aibi. Lora. Ai. Ia. Seita. Cabia. Loa. Toa. Essa. Piriri. Israel. Atuou. No. Pa. Elos. Adie. Ama. Ari. Ar. Ar.

- 14 — Que tem as flôres sem invólucro algum (bot.)
- 16 — Diálogo entre marido e mulher
- 18 — O mesmo que upa!
- 19 — Tristeza
- 20 — Firmeza ou pontualidade na execução de uma promessa ou compromisso
- 21 — Grupo etnográfico a que pertence o grosso dos tapuias dos escritores antigos
- 22 — Joeirar
- 24 — Açar os cães (bras.); contaminar-se
- 26 — Obter com esforço; sair-se
- 28 — Planta medicinal da família das Liliáceas
- 29 — Óculo de ver ao longe (inv.)
- 32 — Homem ou cavalo ruim, covarde (R. G. Sul)
- 33 — Nome comum a vários pássaros da família dos Tanagrídeos



PROBLEMA N.º 3

HORIZONTAIS

- 3 — Grande massa
- 6 — Interjeição (exprime repugnância)
- 7 — Bôlo de arroz fermentado e moído em pedra, o qual, dissolvido em água e açúcar, produz bebida refrigerante
- 11 — Planta da família das Meliáceas

VERTICAIS

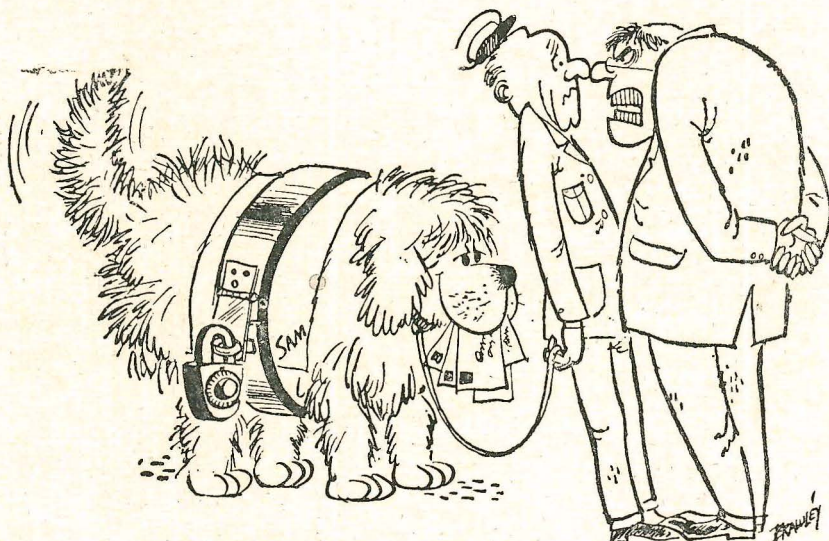
- 1 — A medula das plantas
- 2 — Fundo de quadro, tecido, escudo ou qualquer superfície colorida (pl.)
- 4 — Rocha verde com manchas esbranquiçadas, cujo aspecto lembra a pele de cobra
- 5 — Ciência da navegação aérea
- 6 — Ter ensejo ou ocasião de

- 8 — Preguiça da Amazônia (pl.)
- 9 — Denominação geral para os anuros pequenos
- 10 — Planta da família das Comelináceas
- 11 — No comércio é a mistura de três isômeros do monóxido de carbono, extraído do alcatrão
- 12 — Mamífero desdentado da família dos Bradipodídeos
- 13 — Réptil sáurio que vive de ordinário em esconderijos sombrios (pl.)
- 15 — Fazer em pedaços
- 17 — Sem folhas
- 23 — Alto aí!
- 25 — Símbolo químico do cério
- 27 — Encontro das abóbadas, que descansa na emposta
- 28 — Nome de mulher
- 30 — Tumor, também chamado arrieira
- 31 — Símbolo químico do glúcnio.

(Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa — Hildebrando Lima e Gustavo Barroso — 9.ª edição.)

CORRESPONDÊNCIA

- * Maj Brig Rube Canabarro Lucas — Recebemos seu novo endereço. Agradecemos e anotamos para as próximas remessas.
- * Sr. Paulo Ernesto Tolle — Recebemos seu artigo que veio caído por sua carta de 11-1-61. Como pode observar no presente número, foi com prazer que o publicamos...
- * Dr. Francisco Carvalho Mattos — Cap Med Aer — Acusamos o recebimento de sua carta com o pedido de Revistas atrasadas. Os quatro primeiros números lhe foram remetidos pelo correio.
- * Sr. Miguel Archanjo da Silva — Gratos pelo envio de um problema de Palavras Cruzadas. Será publicado oportunamente.
- * Sr. Ludovico Pereira — Claro que aceitamos... Pedimos, entretanto, que seja utilizado, apenas, o Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Concor damos que o primeiro foi fácil, mas tente resolver os demais com um "pé nas costas"... Por obséquio, mande o desenho em papel branco, se possível, feito com tinta nanquim.



Quando lhe disse que os segretos deviam ficar sob guarda eficiente, queria dizer UM COFRE!...

FOGUETES "CALEB"

Os aviões "Skyhawk A4D" da Douglas foram recentemente provados como lançadores dos novos foguetes "Caleb" destinados à colocação de pequenos satélites em órbita polar, ao redor da Terra. O foguete "Caleb" com sua carga (satélite) é colocado sob a fuselagem do "Skyhawk" e lançado cinco segundos depois deste ser colocado em posição de disparo, à altura de 7 500 metros, quando o "A4D" fica em posição vertical, com o "nariz" voltado para cima aproximadamente 80 graus. O "Caleb" tem 1 500 quilos de peso e utiliza combustível sólido, sendo capaz de colocar em órbita polar, à distância de 1 800 quilômetros da Terra, um satélite com o peso de 5 quilos, ou, à distância de 500km, um satélite de 12 quilos de peso. As experiências provaram que o "Skyhawk" é um avião eficiente para todos os serviços, entrando mesmo no campo da astronáutica.

OPERAÇÃO "DEEPPFREEZE"

Dois aviões de transporte militar C-133 participam atualmente da "Operação Deepfreeze 1961", no Antártico. Decolaram eles de sua base em Chateauroux, na França, e pousaram no aeroporto de Christchurch, na Nova Zelândia, sobrevoando o total de 20 000 quilômetros. Cada aparelho transportava um trator para transporte na neve, pesando 19 toneladas, e mais 12 toneladas de carga adicional. A preciosa carga é transportada da Nova Zelândia para a base da Força Aérea em McMurdo, no Antártico, pelos gigantes C-124 Globemaster, também da Douglas, que atingem o mais avançado aeroporto da região do Pólo Sul, sobrevoando 3 500 quilômetros. De McMurdo, a carga é transportada a uma distância de mais de 1 300 quilômetros à estação científica "Byrd Station". Até agora, os C-133 e os C-124, conjuntamente com os aviões C-47 dotados de esquis, transportaram 500 toneladas de diferentes cargas para a base de McMurdo e lançaram mais de 1 000 toneladas de diversas cargas por meio de pára-quedas às diversas estações científicas na região do Pólo Sul.



ASAS OU ALGEMAS



J. Menezes Moura

Nada mais verdadeiro que este princípio: a segurança externa dos povos depende, sobretudo, da segurança interna dos cidadãos, notadamente nos países de vastos recursos e de tradições imperialistas.

A coletividade das nações não pode desinteressar-se do que se passa em cada país, pois onde se implanta um regime de opressão cria-se um fator de intranquilidade internacional.

Paz e ditadura não podem coexistir, porque aquela, conquista do direito, não se concilia com esta, imposição da força.

Só a universalização da democracia pacificará definitivamente o mundo.

—oOo—

Distante está o Brasil de imunizar-se das influências perniciosas que lhe marcam tão duramente a atualidade social e política, notadamente aquela que nos vem de muito longe, para defender o nosso nacionalismo, com a estranha credencial de haver afogado em sangue de heróis o nacionalismo de outros povos, tão respeitável quanto o nosso.

—oOo—

Opondo a violência sem limite — quando não lhe bastam o policiamento férreo e a publicidade unilateral — aos anseios de libertação dos seus satélites, entre cujas fronteiras já floresceu, no passado, a democracia, o imperialismo russo não hesita, no entanto, em apresentar-se, perante o mundo livre, qual cultor e defensor de suscetibilidades patrióticas e democráticas.

Institucional e estrategicamente fechado até aos olhos do povo russo, o governo de Moscou não merece, evidentemente, a confiança do mundo livre.

Suas propostas de coexistência pacífica podem dissimular estratégias, notadamente a da suspensão das experiências nucleares, antiga esperança ocidental frustrada, em solenes oportunidades, pelo repúdio soviético à condição de mútua fiscalização, há tempos definida pelo presidente Eisenho-

wer na feliz expressão "Política de Céu Aberto" — a que o espírito cristão empresta um sentido sumamente transcendental.

—oOo—

Não merecem ajuda alheia os povos que, dela necessitados, não se ajudam, no entanto, a si próprios, isto é, não trabalham com afinco, não vivem com austeridade e não se obstinam em aprimorar-se em todos os ramos da atividade social, à inspiração daquele santo realismo que empolga o lavrador no preparar a gleba para as graças da florescência e da frutificação.

Os povos civilizados e civilizados da Europa Ocidental, porque se portaram ao influxo dessas advertências, receberam decisiva e generosa ajuda norte-americana, e já ostentam — totalmente refeitos dos bombardeios que, de 39 a 45, lhes devastaram as cidades, as fábricas e os campos — sólida situação financeira e alto padrão de vida.

Outras diretrizes não se apresentam aos povos subdesenvolvidos, para se tornarem invulneráveis aos sôfregos tentáculos do polvo vermelho, cuja cabeça é Moscou.

—oOo—

No fundo das concepções expressionistas, abstracionistas e concretistas, em que se desdobra e prospera a arte moderna, esconde-se o desespero do homem contemporâneo, na vã ansiedade de

eclipsar a glória da arte antiga, opondo-lhe arbítrio em vez de sentimento e artifício em lugar de naturalidade.

Criem-se novas expressões, novas interpretações, novas formas, mas naturalmente, manipulando-se a mesma substância inexaurível da tradição artística, mormente na pintura e na escultura sacras.

Como os retratos de família, as imagens sagradas são inconcebíveis sem as características originárias e rememorativas.

Deformá-las é profaná-las.

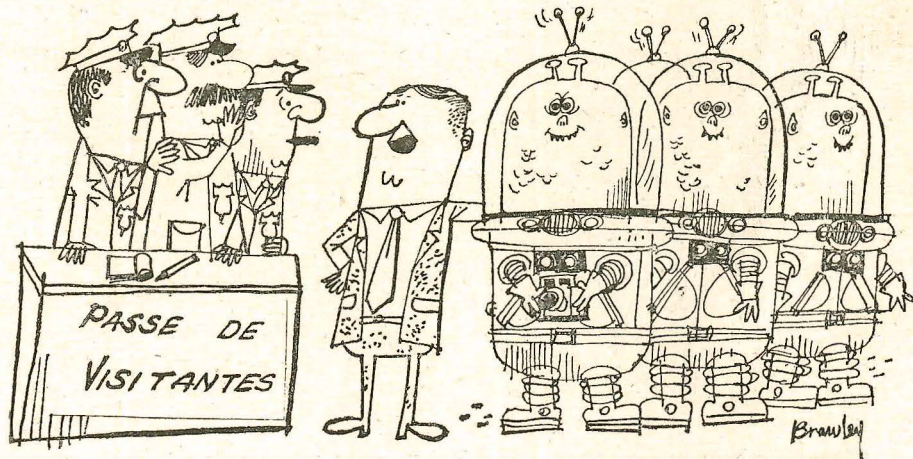
Peculiaridade do mundo antigo, o traje virginal de Maria Santíssima, velando-a inteiramente, é um símbolo de pureza, de pudícia, de castidade — incompatível, portanto, com a modernização de sua imagem, como a que se fez recentemente, dando-lhe saia curta, num prenúncio de ousada e intolerável evolução.

—oOo—

Sem os inventos e as descobertas do individualismo empreendedor, as ditaduras comunistas — que o condenam com ferrenha intransigência — não teriam dado um só passo à frente, no caminho da ciência e da técnica.

—oOo—

Hoje, como ontem, os ditadores buscam fortalecer-se apontando fantasmas ao povo infantilizado pela psicose da propaganda emocional e sistemática.



Isto tinha de acontecer, mais cedo ou mais tarde...

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

NOVOS COMANDOS DA FAB

O Presidente da República assinou Decretos nas datas abaixo, nomeando os seguintes oficiais-gerais:

Dia 3-2-61:

- * Maj Brig Ismar Pfaltzgraff Brasil, para exercer, interinamente, as funções de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.
- * Brig do Ar Márcio de Souza e Mello para as funções de Comandante da Terceira Zona Aérea.

Dia 7-2-61:

- * Brig do Ar Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio para exercer as funções de Comandante da Escola de Aeronáutica.

Dia 8-2-61:

- * Maj Brig Carlos Pfaltzgraff Brasil para as funções de Inspetor-Geral da Aeronáutica.
- * Maj Brig Clóvis Monteiro Travassos para as funções de Diretor-Geral de Aeronáutica Civil.
- * Maj Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo para as funções de Diretor-Geral de Rotas Aéreas.
- * Brig do Ar Homero Souto de Oliveira para as funções de Comandante da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar.
- * Brig do Ar Miguel Lampert para Comandante da Escola de Especialistas de Aeronáutica.
- * Brig do Ar Eng Oswaldo Baloussier para exercer as funções de Diretor-Geral do Material da Aeronáutica.
- * Brig do Ar Eng João Mendes da Silva para Subdiretor de Procura e Desenvolvimento Industrial da Diretoria do Material da Aeronáutica.

- * Brig do Ar João Adil de Oliveira para exercer as funções de Comandante da Segunda Zona Aérea.

—○—

PORTUGUESES CONDECORADOS PELA FAB

O Presidente da República, aceitando indicação do Conselho do Mérito Santos Dumont, conferiu a medalha de prata dessa Ordem ao Ten Cel Eduardo Augusto Pereira Vaz e Majores Jorge Osório Mourão, José Luiz Pagani Telles Pereira, Luiz do Amaral Gonçalves e Francisco Lopes Gião, todos pilotos-aviadores da Força Aérea Portuguesa, e, aceitando indicação do Conselho da Ordem do Mérito Aeronáutico, admitiu no Corpo de Graduados Especiais dessa ordem, com grau de "Grande Oficial", o Tenente-Coronel Kaulza Oliveira de Arriaga, Subsecretário do Estado da Aeronáutica Portuguesa, o Brigadeiro Fernando Pinto de Rezende e General José Maria Ponte Rodrigues, da Aeronáutica e do Exército Português, respectivamente.

—○—

OBSERVÂNCIA DAS TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS

Considerando que o Brasil, como participante da Convenção de Aviação Civil Internacional, se comprometeu a colaborar para obter o maior grau de uniformidade possível nos regulamentos, normas, procedimentos e organização, relativamente a aeronaves, aeroportos, aerovias, pessoal e serviços complementares, em todos os assuntos em que tal uniformidade facilite e melhore o transporte e a navegação aérea internacional,

o Ministro da Aeronáutica, no uso de suas atribuições, determinou que as normas e recomendações internacionais sobre telecomunicações aeronáuticas, denominadas no anexo 10 à referida convenção, sejam observadas no País, a partir de 1.º de janeiro de 1961, com as alterações introduzidas por tôdas as suas emendas.

—○—

EQUIPAMENTO DA PROTEÇÃO AO VÔO

O Presidente da República assinou decreto, abrindo no Ministério da Aeronáutica o crédito especial de 1 bilhão e 726 milhões de cruzeiros, para fazer face ao reequipamento dos serviços de proteção ao vôo em todo o País.

Compreendem os planos elaborados pela Diretoria de Rotas Aéreas, em franco desenvolvimento, instalações de rês de radiotelefonia e de télex, bem como equipamentos de radar, nos principais aeroportos internacionais do País.

—○—

EVACUAÇÃO AEROMÉDICA

Em seu C-45 n.º 2 864, adaptado em avião-ambulância, o Serviço de Evacuação Aeromédica da 5.ª Zona Aérea prestou mais duas missões de misericórdia, transportando, com assistência médica, para hospitalização, de Uruguaiana para Pôrto Alegre, o cidadão Camilo D'Ávila Gonçalves e, atendendo solicitação do Capitão dos Portos do Rio Grande, dessa cidade para o Rio de Janeiro, um marinheiro com fratura da tíbia.

INCONSTITUCIONAL O RESTABELECIMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL

O Senado Federal considerou inconstitucional o projeto de criação da Diretoria de Aviação no Ministério da Marinha. Com essa decisão colocou uma pá de cal na proposta, que nada mais era do que o restabelecimento da Aviação Naval.

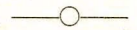
De acordo com a doutrina vigente nas Forças Armadas, caberá aos oficiais da FAB a pilotagem dos aviões e helicópteros que equiparão o navio-aeródromo da Marinha de Guerra, cujas tripulações estão ultimando os estágios de especialização na Marinha dos EE. UU. Os aviões e helicópteros necessários já foram até adquiridos pela FAB e encontram-se no 1.º Grupo de Aviação Embarcada, em Santa Cruz, podendo entrar em atividade tão logo o "Minas Gerais" seja incorporado à Marinha.



NOVO ADIDO AERONÁUTICO NORTE-AMERICANO

A fim de substituir o Coronel William Gibbons, chegou ao Rio o novo adido aeronáutico à Embaixada dos Estados Unidos no Brasil, Coronel Robert D. Kalb, da Força Aérea Norte-Americana.

O novo adido é portador de larga fôlha de serviços, tendo tomado parte na Segunda Grande Guerra, integrando as Forças Aliadas que ocuparam o Japão, e também participado da Guerra da Coréia. Últimamente esse oficial estava servindo na Subchefia do Pessoal da USAF, em Washington.



NOVOS PRIMEIROS-PILOTOS DE BIMOTOR

Concluíram, com aproveitamento, o estágio de instrução de bimotor na Base Aérea de Natal e foram classificados como primeiros-pilotos em avião B-26 os primeiros-Tenentes-Aviadores: Cezar de Barros Perlingeiro e Rubem Sander Ovelheiros, e os Segundos-Tenentes-Aviadores: Eurico de Oliveira Dias Filho, Alberto Siaudzionis, Cláudio Nazareno Ferreira Couti-

nho, Ronaldo Alencar Porfírio Borges, Raul Carvalho Gonçalves, Ivan Menezes Nunes, José Marconi de Almeida Santos, Gilvan Anselmo de Oliveira, Gabriel Brasil, Francisco Sisconetto, Francisco Hirschmann Júnior, José Carlos Caixêta, Aildon Dornellas de Carvalho, Dietrich Erdmann Gellers, Adalto Ferreira da Silva, Januário Sawczuk, Carlos Vasquez Pato, Nei Custódio Adriano, Antônio Luiz Villa, Erivan José Pires Vasconcelos, Paulo Imre Hegedus, Francisco Augusto Pinto de Moura, Wilson Rodrigues da Cruz,

Francisco Florêncio de Assis, Gunter Ricardo Scheidt, Carlos Rodrigues da Cunha, Pedro Henrique Cesar, Maurício de Oliveira Cunha, Renato Cláudio Costa Pereira, Ary Pereira Barbosa, Adhemar Alvarez de Oliveira, Lúcio Cavalcanti de Barros, Carlos de Souza Barbosa, Raul Galbarro Vianna, Mário de Mello, José Stelson Ferreira Franco, Lauro José Ferreira, Napoleão Antônio Muños de Freitas, José da Silva, Jonathas Pedrosa Soares e Hugo Alberto Soares Lima.

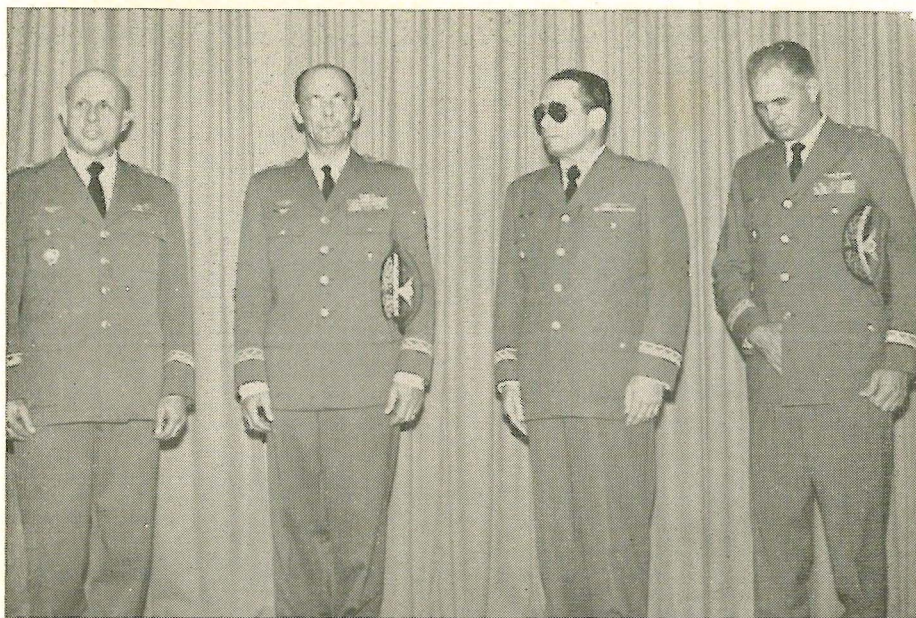


Na presença do Ministro da Aeronáutica, Brig Moss, o Maj Brig Ismar Pfaltzgraff Brasil assume as funções de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

INSPEÇÕES DOS OBSERVADORES AÉREOS

Considerando uma sugestão do Ministro da Aeronáutica e adotando o parecer emitido a respeito pelo Estado-Maior do Exército, o Ministro da Guerra resolveu que

a inspeção de saúde inicial para o Curso de Observador Aéreo, bem como as inspeções de revalidação para o mesmo fim deverão ser obrigatoriamente realizadas pelo Instituto de Seleção, Contrôl e Pesquisas da Aeronáutica ou por Junta Especial de Saúde da Aero-



Com a presença do Ministro e do Chefe do EM da Aeronáutica, o Brigadeiro-do-Ar Eng Oswaldo Balloussier assume o cargo de Diretor-Geral do Material da Aeronáutica

náutica, mediante solicitação direta ao referido Instituto ou aos Comandos de Zonas Aéreas.

Ficou estabelecido, ainda, que os oficiais em serviço em guarnições militares não localizadas na sede daquele Instituto ou dos Comandos de Zonas deverão ser submetidos a uma inspeção preliminar, por Junta do Serviço de Saúde do Exército, com a finalidade apenas de uma primeira seleção, sem caráter decisivo no julgamento da aptidão para aquele fim e que só será definitivamente julgada por Junta Especial do Serviço de Saúde da Aeronáutica.

TREINAMENTO PARA PILOTAR NO PORTA-AVIÕES

Mais uma turma de oficiais e sargentos da FAB vai ultimar, nos Estados Unidos da América do Norte, o estágio de treinamento para tripular e manter as aeronaves que vão equipar o navio-aeródromo da Marinha Brasileira. Autorizado pelo Presidente da República, o Ministro da Aeronáutica designou: os Capitães-Aviadores Walter Santana Lopes, Antônio Claret Jordão e Fernando Frias Felipe Pinheiro; os Tenentes Octávio Monteiro de Araújo, Barry Trevor Hancock, Ivan Sampaio Monteiro, Osmar de Souza Machado e o Especialista Onofre Garcia; o Suboficial Tertuliano de

Souza Filho e 29 sargentos, todos já adestrados no 1.º Grupo de Aviação Embarcada.

Os componentes da primeira turma que ultimou o treinamento nos EE.UU. já estão fazendo estágio nos navios-aeródromos da Marinha Norte-Americana, tendo revelado que estão aptos a entrar em atividade imediatamente no "Minas Gerais", de acordo com a doutrina em vigor para as Forças Armadas.

FAB SOCORRE O POVO

O Serviço de Evacuação Aeromédica da FAB, com sede na 5.ª Zona Aérea e jurisdição sobre os Estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, tem-se destacado numa atividade profícua, no socorro de pessoas do povo que precisam de assistência médica, onde não há serviços capacitados. O seu avião-ambulância número 2 864 socorreu a menor Francelina Moraes Blanco, que apresentava hemorragia cerebral e já entrava em coma, em consequência de acidente produzido por arma de fogo. Dada a gravidade de seu estado, foi a menina transportada de Uruguaiana para Porto Alegre. Atendendo solicitação do Comandante do Destacamento de Uruguaiana, também transportou para a capital gaúcha o cabo Renê Aloísio John, portador de fratura em ambos os membros superiores.

INTENSA A COOPERAÇÃO DA FAB COM A MARINHA

Aviões da Aeronáutica prestaram missões de socorro, de Recobrimento Aerofotográfico, Patrulha Aérea Anti-Submarino, Cobertura Aérea de Comboio, Ataque a Submarino, Ligação, Observação de Tiros de Artilharia, Reboque de Biruta para Treinamento de Tiro e Esclarecimento



O Brigadeiro-do-Ar Márcio de Souza e Mello lendo seu discurso de posse, no Comando da Terceira Zona Aérea

Na conformidade de proposta formulada pelo Estado-Maior Geral das Forças Armadas (EMFA) e em cumprimento à doutrina de cooperação entre essas forças, estabelecida pelo Presidente da República, na qualidade de Comandante-em-Chefe das Forças de Ar, Terra e Mar, mandou o Ministro da Aeronáutica ativar na FAB os Comandos Aerotáticos Naval (CAT-NAV) e Terrestre (CAT-TER), com atribuições específicas de apoio à Marinha e ao Exército, respectivamente.

Inicialmente equipado com aviões T-6, B-25 (Bombardeiros), P-15 (Netuno de Patrulha) e helicópteros do tipo H-13, também o CAT-NAV vem cumprindo fielmente as suas altas finalidades, na mais estreita colaboração da FAB com a nossa Marinha de Guerra, como ocorre com o CAT-TER ao Exército.

No que diz respeito ao apoio à Marinha, as atividades do CAT-NAV, só no primeiro semestre do ano findo, segundo o minucioso relatório apresentado pela chefia do Estado-Maior da Aeronáutica ao Comandante-em-Chefe da FAB, compreenderam 332 saídas, totalizando 1 497,25 horas voadas e o consumo de 463 354 litros de combustível, não compreendidos nesse total os 8 294 de óleo.

Constituíram essa cooperação missões de: 1.º — transporte de pessoal (4 viagens a Brasília, Furnas, Três Marias e Buenos Aires — Argentina); 2.º — transporte de material (1 viagem a Brasília); 3.º — de socorro (1 saída para o Rio Grande do Sul); 4.º — de reconhecimento aerofotográfico (43 saídas, atendendo a 5 projetos); e 5.º aerotáticas (266 saídas, para diversos locais da orla marítima brasileira, no cumprimento de missões de patrulha aérea anti-submarino, cobertura aérea de comboio, ataque a submarino, ligação, observação de tiros de artilharia, reboque de biruta para treinamento de tiro antiaéreo e esclarecimento).

Dentro dêsse espírito de cooperação, de que o pessoal da Aeronáutica está realmente imbuído, pois aí estão os admiráveis exemplos dos serviços de utilidade pública, que presta ao povo, como os de Busca e Salvamento, Correio Aéreo

Nacional, Serviço de Evacuação Aeromédica e as Pontes Aéreas organizadas sempre que há calamidades públicas, como sêcas e enchentes, o Governo baixou decreto mandando a FAB organizar o 1.º Grupo de Aviação Embarcada, com a missão expressa de preparar e adestrar os tripulantes das aeronaves (aviões e helicópteros) necessários ao equipamento do navio-aeródromo "Minas Gerais". Concedeu, igualmente, os recursos para a aquisição dos aviões S 2F e helicópteros HSS-1N apropriados

para o porta-aviões, autorizando os pilotos e especialistas da FAB, depois de intenso treinamento inicial com aviões comuns (5 638 pousos em porta-aviões simulado), na Base Aérea de Santa Cruz, a efetuarem estágios de especialização nas modernas escolas e unidades navais norte-americanas, apresentando-se agora diversas tripulações completas inteiramente prontas para entrar imediatamente em atividades, tão logo o "Minas Gerais" seja incorporado à nossa Esquadra.



Brig do Ar Eng Oswaldo Balloussier, quando pronunciava seu discurso de posse, como Diretor-Geral do Material da Aeronáutica

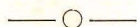
FAB COOPERA COM O EXÉRCITO

O General Ramiro Gorreta Jr., Comandante da A.D./3 enviou ao Comandante do CAT-TER um expressivo expediente, concebido nos seguintes termos: "Terminado o exercício realizado pelo Grupamento A da 3.ª Divisão de Infantaria,

no campo de instrução GIGTL, como comandante da Artilharia Divisória desta 1.ª Divisão de Infantaria, cumpre-me o dever de ressaltar a brilhante atuação da 3.ª Esquadrilha de Ligação e Observação (ELO), subordinada a êsse CAT-TER, permitindo a realização da conduta do tiro, reconhecimento de itinerário, verificação da ca-

muflagem e tantas outras missões específicas, proveitosas para as tropas empenhadas em manobras e particularmente para o Grupo de Artilharia do 3.º R.A. 75 A.R. (Regimento Mallet). O espírito de camaradagem, boa-vontade e empenho com que se houveram os pilotos da 3.ª ELO, na convivência com seus colegas do Exército, reforçou a amizade e união já existentes entre as duas forças. Agradeço a cooperação prestada por essa Esquadrilha de Ligação e Observação, em meu nome e de meus comandados, fazendo votos para que possamos realizar mais exercícios com sua atuação”.

Dando fiel cumprimento à “Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha”, em vigor, o Ministério da Aeronáutica criou, em 1957, o Comando Aerotático Terrestre (CAT-TER) e o Comando Aerotático Naval (CAT-NAV), para assegurar, respectivamente, ao Exército e à Marinha, a cooperação necessária.



DOAÇÃO DE BIBLIOTECAS

Em cerimônia simples, porém comovedora, realizada em dezembro p.p., no Campo dos Afonsos, as senhoras Sara Maria Coelho e Iracema Azevedo, viúvas dos Coronéis Mário Perdigão Coelho e Aroaldo Azevedo, fizeram entrega ao Corpo de Cadetes da Escola da Aeronáutica das bibliotecas de seus falecidos maridos, cumprindo desejo daqueles saudosos oficiais.

A cerimônia teve início com a celebração de uma missa (às 9 horas) na capela da Escola, em intenção das almas dos oficiais falecidos. Logo após, na biblioteca do Corpo de Cadetes, usou da palavra o Comandante da Escola, dizendo dos motivos da reunião e agradecendo as doações, após fazer rápido esboço biográfico dos coronéis Aroaldo e Perdigão. Resaltou que “nos Afonsos eles estudaram, ensinaram e cooperaram eficientemente para a consolidação do alto prestígio que a Escola desfruta atualmente”.

Coube ao Brigadeiro Armando Perdigão (tio de um dos mortos) falar em nome de suas famílias, ofertando seus livros aos cadetes.

Representando o Corpo de Cadetes, falou o aluno Carlos Aureliano Mota de Souza, que disse estas palavras:

“É com grande emoção que a Sociedade dos Cadetes da Aeronáutica recebe, neste momento, os livros técnicos, apostilas e trabalhos pessoais pertencentes aos saudosos coronéis Aroaldo Azevedo e Mário Perdigão, ex-diretores de Ensino da nossa Escola.

Militares que se dedicaram com entusiasmo àqueles misteres, emprestando o brilho de suas inteligências, o seu trabalho honesto e profícuo em prol da formação dos futuros oficiais de nossa Força Aérea, deixaram em nossos corações a lembrança de suas atitudes nobres e decisões justas.

Nesta cerimônia simples e comovedora, que nos toca profundamente e na qual recebemos tão valioso patrimônio, trazemos a promessa do nosso zelo em conservá-lo, colhendo seus ensinamentos valiosos, no afã de capacitar-nos ao cumprimento das tarefas que de futuro nos forem confiadas.

Gratos pelos desprendimento e nobreza deste gesto, apresentamos às famílias dos queridos chefes e amigos, tão prematuramente afastados do nosso convívio, o nosso muito obrigado, elevando nossos pensamentos de admiração e respeito àqueles que foram, a um tempo, exemplo e incansáveis orientadores de nossos irmãos de arma”.



PILOTOS DA FAB OPERAM NOS NAVIOS-AERÓDROMOS

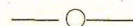
Com surpresa para os próprios instrutores norte-americanos, os oficiais da FAB, que estão concluindo, em New Iberia (NAS), o estágio de especialização para pilotagem dos aviões do tipo S 2 F, foram dados como aptos, trinta dias antes do prazo normal. Isso porque se apresentaram em excelente grau de treinamento básico, efetuado no 1.º Grupo de Aviação Embarcada, em Santa Cruz.

Esses oficiais integrarão as tripulações dos aviões e dos helicópteros adquiridos pela FAB, tipo S 2 F e HSS/1, para guarnecer o

navio-aeródromo “Minas Gerais”, e, de conformidade com acôrdo firmado pelo Governo Brasileiro, são os únicos oficialmente credenciados para freqüentar, no estrangeiro, esse curso de especialização.

Em consequência, já passaram a operar aviões e helicópteros nos navios-aeródromos da Marinha Norte-Americana o Ten Cel Av Rodolfo Becker Reifchneider, como comandante do Esquadrão de Patrulha, Maj Av José de Carvalho, Aristides Mascarenhas e Vândir Nogueira, e os Ten Av João Carlos de Oliveira, Sílvio Fernandes, Jair Almeida e Yale R. A. M. Freitas, como pilotos. Em virtude de terem sido considerados devidamente adestrados em New Iberia, seguirão agora para Norfolk (Virgínia), a fim de completarem o estágio de guerra anti-submarino.

Nova turma de 8 oficiais da FAB já está estagiando em New Iberia e deverá chegar outra de mais 8, com o mesmo objetivo, todos com treinamento inicial no 1.º Grupo de Aviação Embarcada, de Santa Cruz, o que facilita sobretudo a adaptação nos aviões S 2 F e nos helicópteros HSS/1, ficando assim inteiramente prontos para equipar o nosso navio-aeródromo, tão logo seja incorporado à Marinha de Guerra, de acôrdo com a doutrina das Forças Armadas e a lei que instituiu aquela unidade da FAB.



“OBJETOS NÃO IDENTIFICADOS” AFETAM A SEGURANÇA AÉREA

Continuam os Perigosos Vãos na área do Aeroporto do Galeão

Pela complexidade e rapidez com que se realiza a circulação aérea, já não é mais possível controlar um homem ou uma equipe deles em movimento. É necessário um órgão centralizador, como a Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, possuidora de moderno equipamento eletrônico de custo elevado, longa experiência e pessoal treinado para trabalho da mais alta responsabilidade, para que se tenha uma visão de conjunto indispensável, no ca-

so. A fim de imprimir maior eficiência do serviço na era do jato, foi necessário o uso de computadores eletrônicos para analisar a enorme quantidade de dados que chegam através do rádio, radar, teletipo ou de outras fontes de informações do tráfego aéreo. Não seria possível, nem justo, pulverizarmos as informações em compartimentos estanques. O espaço aéreo é um só. Não tem compartimentos ou fronteiras; quer sobre a água, quer sobre a terra, tem sempre a mesma composição, envolvendo por igual o nosso planeta. Portanto, descentralizar ou criar órgãos diferentes para controlar o mesmo espaço aéreo não forma sentido, resultando, isto sim, em riscos injustificáveis aos utilizadores do espaço aéreo e aos que estão abaixo dele, no solo, o que vale dizer, todos nós.

O PROBLEMA AUMENTOU

O problema apareceu com maior intensidade no aumento das velocidades aéreas, agravando-se, ainda mais, pelo constante acréscimo das unidades aéreas civil, militar e particular. Assim, o espaço aéreo, que, em primeira aproximação, parece ser suficientemente amplo, não o é; pelo contrário, já começam a sentir-se nêles os problemas de congestionamento, so-



Oficiais presentes à posse do Inspetor-Geral da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Carlos Pfaltzgraff Brasil

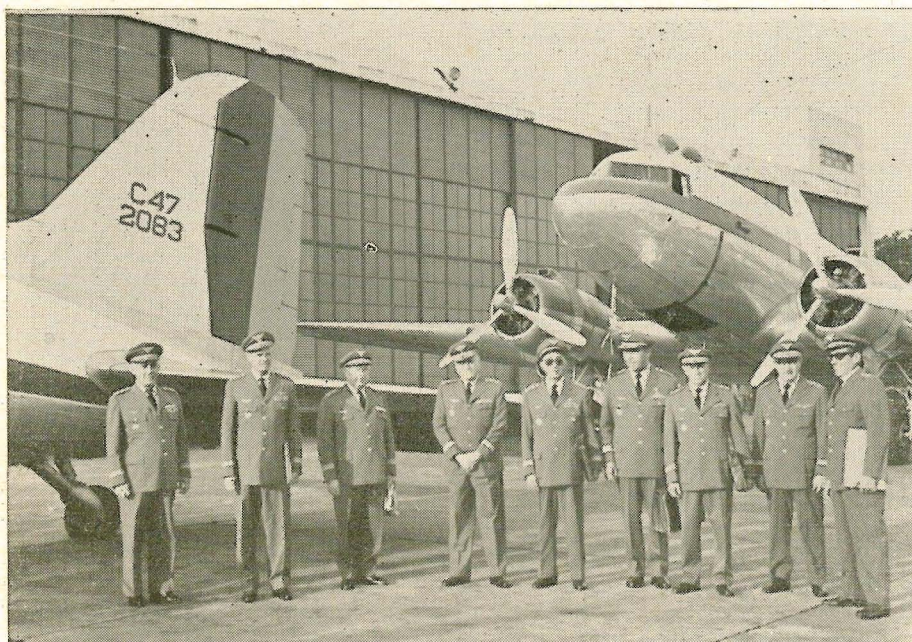
bretudo nas proximidades dos aeroportos. O nosso conhecido Galeão, por exemplo, utilizado pelas empresas nacionais e estrangeiras e pelas Forças Aéreas, é considerado um aeródromo de grande movimento. Agora mesmo, com a ampliação das pistas, ampliou-se também o movimento, aparecendo lá o jato internacional de 960 quilômetros por hora (Boeing 707 e Douglas DC-8) ou os menos velo-

zes (Comet IV de 880 e Caravelle), de 800 quilômetros horários.

Sabe-se que dois aviões, voando na velocidade de 960 quilômetros por hora, em rotas convergentes, no momento em que estiverem separados por 32 quilômetros, estarão a 1 minuto de uma colisão fatal. Eis, aí, em poucas palavras, a razão pela qual também ocorrem colisões aéreas.

TRÁFEGO CONGESTIONADO

Atualmente operam nas suas pistas, durante as 24 horas do dia, as seguintes empresas, além das Forças Aéreas Brasileiras, Americanas e Argentinas: a BOAC e Aerolineas Argentina, com os seus jatos "Comet IV"; a Transcontinental, com o turbo-hélice "Britannia"; a Pluna, com o turbo-hélice "Viscount"; a Alitalia, com os "DC-7 Douglas"; a Lufthansa, com os "Super G Constellation"; a Panair do Brasil, com os "Constellations DC-6, DC-7". E brevemente: os "DC-8" a jato "Douglas"; a Iberia, com os "Super G"; a VASP, com o "Viscount"; a Swissair, com os "DC-7"; a VARIG, com o "Boeing 707", "Caravelle" e "Super G"; a Real, com os "Super H"; a Pan-American, com os "DC-8, DC-7, DC-6 e Boeing 707"; e, ainda a Braniff, com o "Boeing 707".



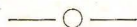
Alguns dos Diretores-Gerais da FAB momentos antes do embarque para Brasília, para o primeiro despacho coletivo com o novo Ministro da Aeronáutica

No Galeão é de vulto o movimento resultante das operações dos aviões militares lá sediados, esquadões de quadrimotores C-54 e bimotores C-47 dos Comando do Transporte Aéreo, Correio Aéreo Nacional e Grupo de Transporte, e, ainda, os jatos C-41, os T-21 e T-2 da Fábrica do Galeão, aumentando o congestionamento da área. Resta o movimento oriundo dos vôos realizados pelas empresas nacionais domésticas treinando as suas tripulações.

HELICÓPTEROS NÃO CONTROLADOS

Fora de dúvida, o Aeroporto do Galeão é um campo de grande intensidade de tráfego. Exatamente no nosso principal aeroporto é que ocorre algo de estranho e incomum, afetando diretamente, e muito, a segurança do voo. Por mais inacreditável que pareça, existe na área do tráfego do Galeão (cêrca de um quilômetro de distância do centro da pista de pouso) uma base de helicópteros operando diariamente os seus aparelhos, os quais realizam evoluções dentro da mesma área do tráfego do Galeão, numa perigosa mistura de aviões a jato (de passageiros), velozes, com irrequietos helicópteros. Os que pensam que êsses helicópteros, são controlados pela Torre do Galeão, responsável direta por tudo que voe nas proximidades do seu campo, estão completamente enganados. Tais aparelhos não são controlados nem pelo Galeão nem por outro órgão da DRA. Não são mantidos quaisquer contatos de rádio com os helicópteros, não são obedecidas as regras de navegação aérea internacionais e vigentes no País, por êsses aparelhos, classificados pela FAB como "objetos desconhecidos", visto como não têm matrícula nem são dirigidos por pilotos registrados oficialmente. Eles voam e voam em zonas congestionadas, onde tudo é e deve ser controlado pelo órgão encarregado dêsse trabalho. A clandestinidade dêsses engenhos aéreos já foi citada em periódicos estrangeiros, como sendo um dos possíveis responsáveis por um acidente fatal ocorrido com um quadrimotor, nos últimos instantes da reta final, num dia chuvoso e cinzento, da mesma côr do helicóptero avistado

na hora do acidente, segundo afirma a publicação, voando dentro da área do tráfego do Galeão e próximo ao local fatídico.



POLÍTICA INDUSTRIAL DA AERONÁUTICA

O alto sentido de entrosamento entre as Forças Armadas e a Indústria Aeronáutica Civil, cuja tendência é crescer com o estabelecimento entre ambas de relações mais estreitas e objetivas, foi destacado em entrevista que o Brigadeiro Joelmir de Araripe Macedo concedeu à imprensa.

Disse o Brigadeiro Araripe (que era diretor do Material da Aeronáutica e desenvolvia, naquela ocasião, a produção de engenhos bélicos para economizar divisas) que as guerras se fazem hoje como desde a Primeira Grande Guerra; à base da mobilização industrial do parque civil, entregando-lhe as Forças Armadas os encargos de fabricar e reparar seus equipamentos e engenhos de guerra

Guerra, também problema civil

"Já passou o tempo em que as guerras eram um problema exclusivo dos militares" — disse o Brigadeiro Araripe. "A população ci-

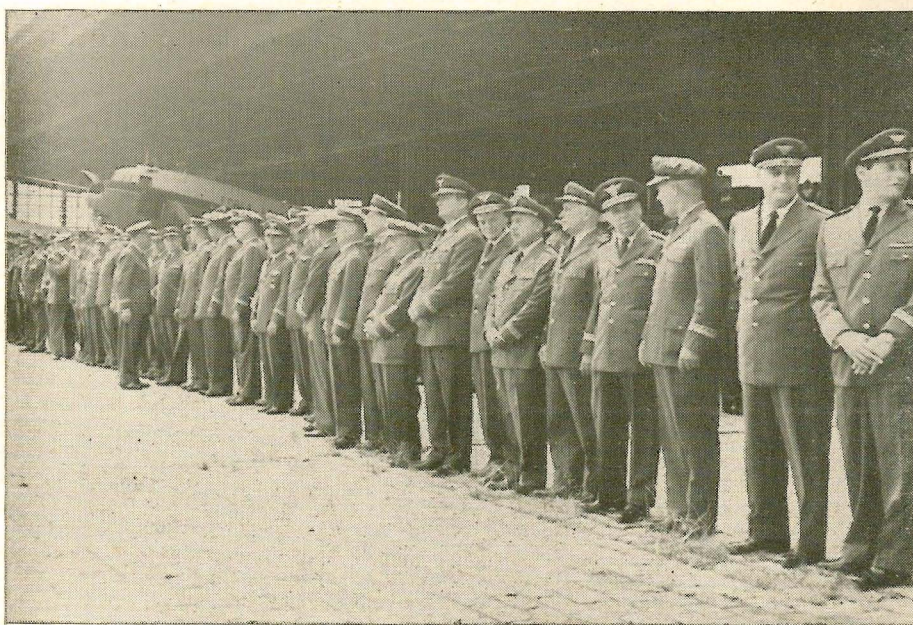
vil permanecia na retaguarda, não participando direta ou indiretamente das operações bélicas, nem pedia contas aos chefes militares dos êxitos ou malogros na condução dos conflitos".

"Hoje a guerra é total" — prosseguiu — "e êste conceito de totalidade envolve não apenas a integração de todos os recursos de que dispõe uma Nação para fazer a guerra, mas também a participação, ativa ou passiva, de toda a população nos horrores da guerra".

Arsenais insuficientes

Esclareceu ainda o Brigadeiro Araripe que os arsenais militares perderam muito do seu significado primitivo, quando nêles apenas se forjavam e fabricavam as armas e os engenhos indispensáveis à guerra. As despesas de manutenção dêsses arsenais, no entender do Brigadeiro Araripe, são elevadíssimas e não estão em proporção com o que êles podem produzir, atuando hoje em dia como verdadeiras Escolas para o adestramento dos técnicos militares e a formação de operários especializados.

Servem ainda para o desenvolvimento de protótipos e a fabricação de séries experimentais, tarefas estas que nem sempre podem ser confiadas à indústria civil, tendo em vista as inúmeras modificações que se fazem nos projetos



O novo Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro-do-Ar Gabriel Grün Moss, recebe os cumprimentos dos Oficiais-Generais da FAB, quando da sua primeira vinda ao Rio

originais, à medida que a fabricação avança, acarretando inevitáveis soluções de continuidade e freqüentes contramarchas incompatíveis com os contratos de fabricação colocados na indústria civil.

“Desde o tempo de paz” — acentuou — “é necessário que as Forças Armadas estejam o mais intimamente entrosadas com a Indústria Civil, entregando-lhe a fabricação e os reparos a serem feitos no equipamento.

Além de ser muito mais econômico para os cofres públicos, uma tal política permitirá passar da eco-

nomia de paz para a economia de guerra com um mínimo de tempo de transtorno para a vida civil da Nação” — justificou.

Rotina coerente

“É esta, aliás, a política da Aeronáutica, cuja execução está a cargo da Diretoria do Material”, disse o Brigadeiro.

“Infelizmente” — continuou — “certas fontes menos avisadas manifestaram, de público, sua estranheza pelo fato de o Ministério da Aeronáutica confiar à Indústria Civil o reparo e a manutenção de uns poucos aviões, motores e equi-

pamentos, quando existem Parques de Aeronáutica para isso”.

“Na verdade, há aí, não apenas uma rotina coerente com a política industrial do Ministério, mas também razões mais imperiosas, pois os Parques não têm possibilidades de devolver, em tempo útil, o copioso material que de contínuo se vai acumulando em suas oficinas, revisionando aviões, equipamentos, instrumentos e inúmeros outros materiais em uso na Força Aérea Brasileira”.

“Não fôsse assim” — concluiu — “não poderia a FAB cumprir — como vem cumprindo — sua complexa missão nos setores da defesa nacional, do desenvolvimento econômico, da integração nacional e de assistência às populações do interior do País”.

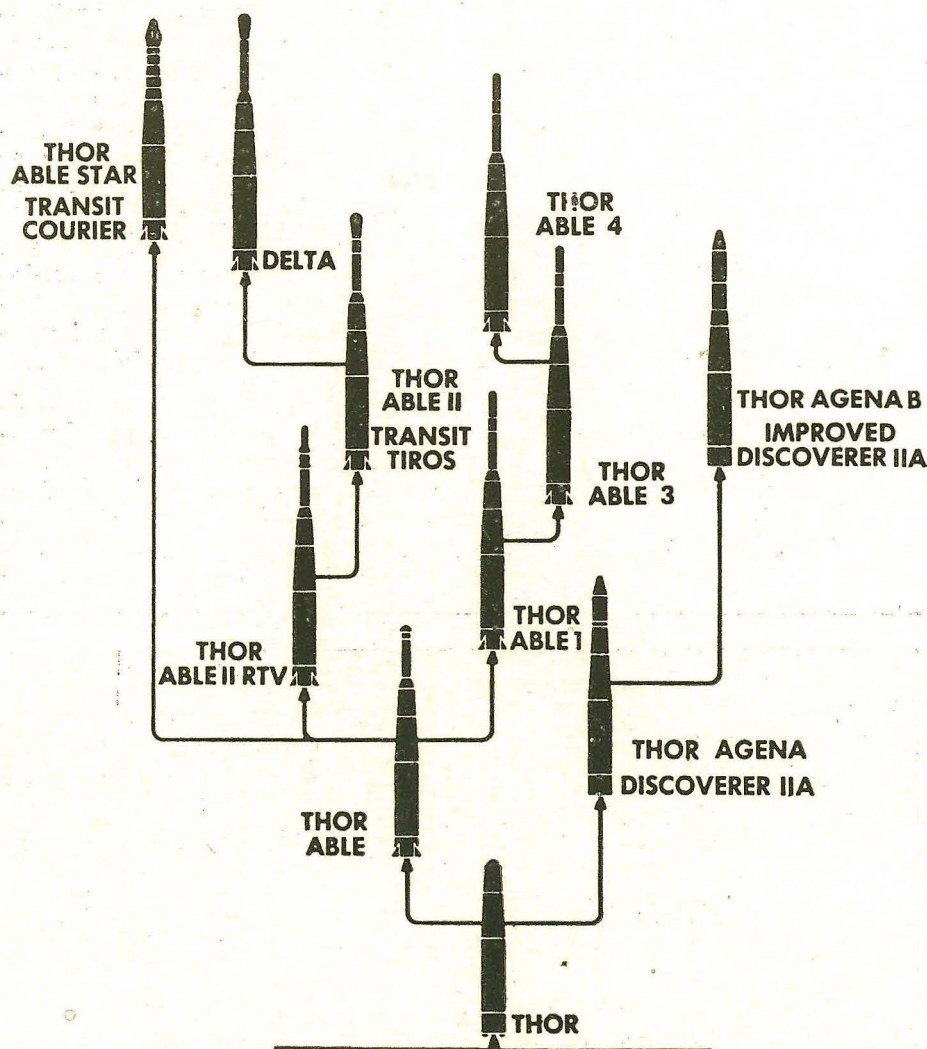
REARMAMENTO...

(Conclusão da pág. 6)

ódio, a corrupção e que nega a Deus.

O Rearmamento Moral não é um sonho, é uma realidade viva e ativa, como tive ocasião de constatar em Caux, na Suíça. Lá encontrei homens do pensamento, como o grande filósofo francês Gabriel Marcel, que diz que o Rearmamento Moral é a solução simples e não simplista como parece a alguns menos avisados e menos estudiosos. Encontrei, lado a lado com Frank Buchman, homens como Sua Excelência Reverendíssima Dom Bernardes Kaelin, Abade Primaz da Ordem Beneditina, o neto de Mahatma Gandhi, o escritor Peter Howard, políticos do gabarito do Chanceler Adenauer da Alemanha, o Primeiro Ministro Kishi do Japão, Schuman da França, o Deputado Gordon, da Câmara dos Comuns de Londres, industriais como Oerlikon da Suíça, Philips da Holanda, Kibushawa do Japão, militares dos mais ilustres, como o Almirante Cochrane da Inglaterra e o General Henri Guisan da Suíça, o Admiral Willian Standley dos Estados Unidos da América do Norte, representantes dos novos países africanos, os mineiros da região industrial do Ruhr, na Alemanha, portuários do Brasil, enfim, é a humanidade que desperta e que marcha para realizar o seu nobre destino.

A FAMÍLIA THOR



Thor	Thor original lançado a 25-1-957
Thor-Able	Veículo de "reentrada" da ogiva
Thor-Agena	Descobridor. Lançado a 28-2-959
Thor-Agena B	Descobridor mais potente
Thor-Able 1	Lançado, no espaço, a 78 000 milhas
Thor-Able 3	Satélite de "pás de moinho"
Thor-Able 4	Veículo de órbita solar Pioneiro V
Thor-Able II (RTV)	Veículo de "reentrada"
Thor-Able II (Transit)	Veículo de 3 estágios fabricado pela Douglas
Delta	Em preparação para lançamento
Thor-Able-Star:	
Transit	Satélite de navegação
Courier	Satélite de comunicações sob comando

ASPECTOS POSITIVOS DE ADMINISTRAÇÃO INTERNACIONAL

CORPO E ALMA DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

JORGE ABIGANEM ELAEL — Cap Int Aer

(Continuação do número anterior)

— VI —

CRIAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS: SUA SEDE, ESTRUTURA GERAL, COMPARAÇÃO COM A LIGA DAS NAÇÕES, PAÍSES- MEMBROS, ETC.

Órgãos principais:

- A) Assembléia-Geral
- B) Secretariado
- C) Conselho de Segurança
- D) Corte Internacional de Justiça
- E) Conselho de Tutela
- F) Conselho Econômico e Social.

No decorrer da Conferência de São Francisco (25-4-945 a 26-6-945), puseram-se fim às hostilidades com a Alemanha, face à sua rendição incondicional, em 7 de maio de 1945. Por essa ocasião, o panorama mundial, especialmente o europeu, era o mais desolador: escombros, devastação, fome, desorganização social, mutilações, sofrimento de toda ordem, de todo grau e de toda natureza. Aniquilação quase completa, tanto dos vencedores como dos vencidos. Restava apenas e tão somente um fugaz filê de esperança pelos homens de boa-vontade. E, mais uma vez, os homens discutiram a possibilidade de evitar novas hecatombes e novas tragédias. O filê de esperança de paz foi-se engrossando, tornou-se uma nuvem mitológica, pairando sobre nossas cabe-

gas. Foi assim que se deu início à redação da Carta das Nações Unidas, cujo preâmbulo passamos a transcrever:

“Nós, os Povos da Nações Unidas,

RESOLVIDOS

a preservar as gerações vindouras do flagelo da guerra que, por duas vezes no espaço de nossas vidas, trouxe sofrimentos indizíveis à humanidade, e a reafirmar a fé nos direitos fundamentais do homem, na dignidade e no valor do ser humano, na igualdade de direitos dos homens e das mulheres, assim como das nações grandes e pequenas, e a estabelecer condições sob as quais a justiça e o respeito às obrigações decorrentes de tratados e de outras fontes do direito internacional possam ser mantidos, e a promover o progresso social e melhores condições de vida dentro de uma liberdade mais ampla,

E PARA TAIS FINS

praticar a tolerância e viver em paz, uns com os outros, como bons vizinhos, e unir as nossas forças para manter a paz e a segurança internacionais, e a garantir, pela aceitação de princípios e a instituição de métodos, que a força armada não será usada a não ser no interesse comum, a empregar um mecanismo internacional para promover o progresso econômico e social de todos os povos.

RESOLVEMOS CONJUGAR Nossos ESFORÇOS PARA A CONSECUÇÃO DÊSSES OBJETIVOS

Em vista disso, nossos respectivos governos, por intermédio de representantes reunidos na cidade de São Francisco, depois de exibirem seus plenos poderes, que foram achados em boa e devida forma, concordaram com a presente Carta das Nações Unidas e estabelecem, por meio dela, uma organização internacional que será conhecida pelo nome de Nações Unidas.”

Países-membros:

O número de países-membros fundadores da ONU foi de 51. Este número veio e vem ainda aumentando de ano para ano mediante novas admissões, obedecendo determinadas condições, e atualmente já atingiu o número 82 que são os seguintes, valendo ressaltar que até o presente momento nenhum se retirou ou foi expulso:

Afganistão
Albânia
Arábia Saudita
Argentina
Austrália
Áustria
Bélgica
Bielorrússia (R.S.S.)
Birmânia
Bolívia
Brasil
Bulgária
Cambódia
Canadá
Ceilão

Chile
China
Colômbia
Costa Rica
Cuba
Dinamarca
El Salvador
Equador
Espanha
Estados Unidos
Etiópia
Filipinas
Finlândia
França
Gana
Grã-Bretanha
Grécia
Guatemala
Guiné
Haiti
Honduras
Hungria
Iemem
Índia
Indonésia
Irã
Iraque
Irlanda
Islândia
Israel
Itália
Iugoslávia
Japão
Jordânia
Laos
Líbano
Libéria
Libia
Luxemburgo
Malaia (Fed. da)
Marrocos
México
Nepal
Noruega
Nicarágua
Nova Zelândia
Países Baixos
Panamá
Paquistão
Paraguai
Peru
Polônia
Portugal
República Árabe Unida
República Dominicana

Rumânia
Sudão
Suécia
Tailândia
Tcheco-eslováquia
Tunísia
Turquia
Ucrânia (R.S.S.)
U.R.S.S.
União Sul-Africana
Uruguai
Venezuela

Qualquer país é passível de suspensão ou expulsão dependendo da gravidade de sua falta para com os princípios fundamentais estabelecidos na Carta. Poderá também, mais tarde, ser readmitido. Tanto num como noutro caso quem decide é a Assembléia-Geral, mediante recomendação do Conselho de Segurança.

A Assembléia-Geral aprovou uma proposta onde se sugeriu fôsse dada a máxima difusão, em toda parte do mundo, do que é a ONU e órgãos filiados: vai mais além, pois estabelece que os países deveriam incluir tal assunto no "currículo" escolar de todos os estabelecimentos de ensino. Assim, seria possível à mocidade, desde já, pensar, agir e raciocinar em termos mundiais, compreender e participar da evolução dos acontecimentos e, no dia de amanhã, possuir u'a mentalidade formada dessas questões para poder melhor contribuir com a ONU, através da representação de seus países, na consecução dos objetivos da Carta de São Francisco.

SEDE DA ONU

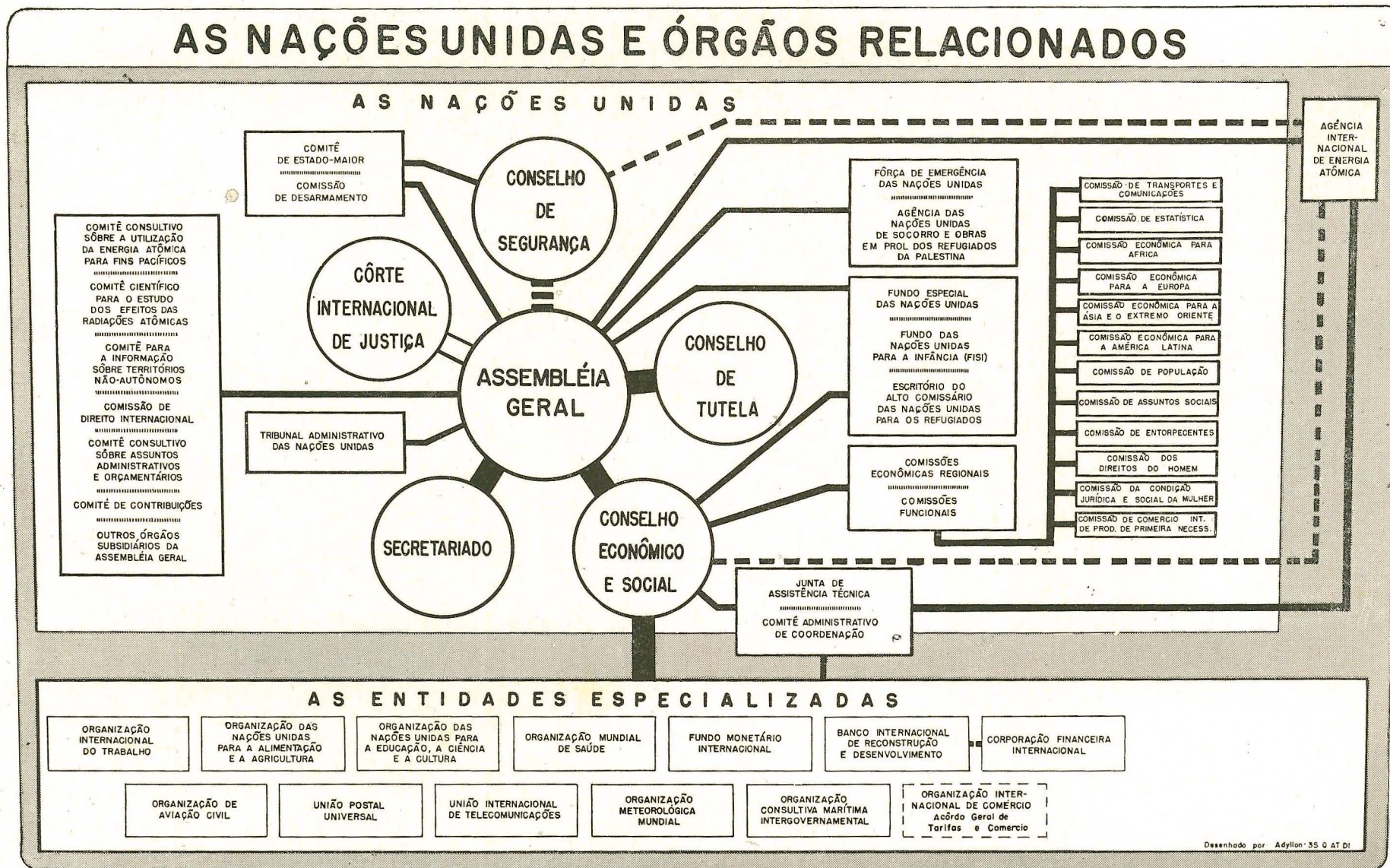
A título de curiosidade vale dizer algo a respeito das opiniões, discussões e propostas feitas para a construção da sede da ONU, que tiveram lugar nos trabalhos das Comissões Executiva e Preparatória. A já histórica Conferência de S. Francisco, da qual resultou a Carta das Nações Unidas, assinada por 50 países, em 26 de junho de 1945, teve lugar no Teatro Ópera de S. Francisco (EE.UU.). As reuniões, que se sucederam, tiveram como palco a Church House, sede administrativa da Igreja da Inglaterra e o Central Hall,

auditório da Igreja Metodista Wesleyana, ambas em Londres. De abril a setembro de 1946, funcionou provisoriamente a ONU no Hunter College, em Nova Iorque, pertencente a uma Universidade Americana. As reuniões realizavam-se na piscina e no ginásio do referido Colégio. Posteriormente, em setembro de 1946, mudou-se para uma fábrica de instrumentos de guerra (que ironia!) Sperry Gyroscope Plant em Lake Success, onde ficou até janeiro de 1951. Nesse mesmo período, a Assembléia-Geral reunia-se após adaptação no Edifício da Cidade de Nova Iorque, que funcionou nessa qualidade na Feira Mundial de Nova Iorque, entre 1939 e 1940. Também nesse mesmo período, ou melhor, entre 1948 e 1951, em duas ocasiões, a Assembléia-Geral reuniu-se em Paris, no Palais de Chaillot, quase sempre utilizado como museu de arte. Finalmente, em 1951, passou a ONU para a sua sede definitiva em Nova Iorque — Street 42 — Manhattan, um colosso de paredes de vidro, com 38 andares e sete portas majestosas de bronze, além de mais três edifícios constituindo um conjunto harmonioso, verdadeira obra-prima de arquitetura mundial.

Alguns países queriam a sede em Genebra, outros na Dinamarca. A Itália candidatou-se. Brasileiros e russos optavam pelos Estados Unidos da América do Norte. Houve até quem propusesse um navio ambulante, para dar um sentido mais internacional, uma vez que navegaria em todos os mares. Finalmente, foi nomeada uma comissão para investigar ou estudar qual seria o melhor local. Propostas iniciais: Boston, Connecticut, Massachussets, etc., não aprovadas, visto ter sido doada por Nelson Rockefeller uma área, nas proximidades do East River, na qual foi então construído o atual edifício (Street 42 — Manhattan), com recursos do próprio orçamento da ONU. Entre o grupo de 7 arquitetos de destaque internacional figuraram nossos conhecidos Oscar Niemeyer e Le Corbusier. Verdadeiro trabalho de equipe, o custo atingiu 60 milhões de dólares, mesmo tendo a colaboração de todos os países-membros: materiais, mão-de-obra, técnicos, equipamentos, móveis, dinheiro, etc.

AS NAÇÕES UNIDAS E ÓRGÃOS RELACIONADOS

ESTRUTURA ATUAL DA ONU



ORGANOGRAMA DA ONU

Pela simples observação do organograma, verificamos que seis são os órgãos principais da ONU: Assembléia - Geral, Secretariado, Corte Internacional de Justiça, Conselho de Segurança, Conselho Econômico e Social e Conselho de Tutela, os quais somente poderão alterar-se ou extinguir-se mediante emenda da Carta.

Não obstante a ONU apresentar, a grosso modo, semelhança, em

alta escala, com a organização político-administrativa de um Estado Democrático Nacional, conforme a comparação que faremos a seguir, convém notar que ela não é um Estado Mundial e, sim, um conjunto de Estados Soberanos, cujas resoluções, uma vez aprovadas em Assembléia, devem ser cumpridas pelos países-membros, sob pena de sanções de toda natureza.

COMPARAÇÃO

ONU	ESTADO NACIONAL
Assembléia-Geral	Legislativo.
Corte Internacional de Justiça ..	Suprema Corte ou Supremo Tribunal Federal (Judiciário).
Conselho de Segurança	Conselho de Segurança Nacional, Estado-Maior Geral das Forças Armadas e Classes Armadas.
Conselho de Tutela	Departamentos Coloniais dos países Colonialistas.
Conselho Econômico e Social ..	Autarquias Econômicas de Previdência Social, Bancos de Desenvolvimento, Banco Central, Ministérios, etc.
Secretariado	Órgãos Assessórios e Departamentos subordinados ao Executivo e Legislativo.

LÍNGUAS OFICIAIS E LÍNGUAS DE TRABALHO

Nos discursos e debates em que há necessidade de interpretação e tradução simultâneas, são usadas as línguas oficiais em número de cinco: Francês, Inglês, Espanhol, Russo e Chinês.

Todos documentos da ONU devem ser obrigatoriamente traduzidos nas chamadas línguas obrigatórias ou línguas de trabalho: francês, inglês e espanhol.

A — ASSEMBLÉIA-GERAL

Verdadeiro Parlamento Mundial, reúne-se ordinariamente uma vez por ano, de setembro a dezembro. É o Fórum Supremo da ONU, onde todos os países ficam em igualdade de condições, cada um com direito a um voto, com exceção de algumas matérias em que prevalece o critério da maioria de 2/3, como: recomendações para a paz e segurança, eleição de membros dos diferentes órgãos, admissão,

suspensão e expulsão de membros, etc.

A Comissão Diretora da Assembléia-Geral compõe-se de: 1 Presidente, 13 Vice-Presidentes e 6 Delegados ou Presidentes, sendo um de cada um dos comitês:

- Político e de Segurança e Político Especial
- Econômico e Financeiro
- Assuntos Sociais, Humanitários e Culturais
- De Tutela Especial de Territórios não Autônomos
- Administrativo e Orçamentário e
- Legal ou Jurídico.

Há ainda quatro órgãos permanentes auxiliares da Assembléia: Junta de Auditores, Comitê de Investimentos, Comitê de Pensões dos Funcionários das Nações Unidas e Comissão de Direito Internacional.

O plenário da Assembléia elege o Presidente e os 13 Vice-Presidentes. Os delegados das Comissões,

por sua vez, são eleitos em salas separadas, obedecendo determinados requisitos pessoais e geográficos, no mesmo dia, por grupos de países, naturalmente os mesmos que tomaram parte na Assembléia-Geral. Além dos delegados das Comissões Diretoras, há o delegado-substituto e o assessor, o que se justifica plenamente, porque, muitas vezes, várias comissões se reúnem à mesma hora em locais diferentes, e países há que possuem representantes em mais de uma comissão. Aos assessores, porém, não é permitido votar no plenário, embora possam nas comissões discutir e dar parecer.

Normalmente, o Secretário-Geral, em julho, isto é, dois meses antes da realização da Assembléia-Geral, organiza uma lista dos assuntos para serem debatidos, dividida em duas partes:

- a) Do que ele julga necessário
- b) Do que os países propõem.

Dos assuntos apresentados pelo Secretário-Geral, a Comissão Diretora poderá aprovar ou rejeitar alguns, fazendo em seguida um relatório e submetendo-o ao plenário da Assembléia, que o aprovará ou não. Normalmente, o relatório é aprovado e imediatamente os assuntos são distribuídos às Comissões, de acordo com a sua natureza.

Durante o período de reunião, se porventura surgir repentinamente algum assunto muito importante, cabe ao Secretário-Geral incluí-lo na ordem e participar à Comissão Diretora.

Além das reuniões ordinárias, poderão ter lugar, em qualquer época, as Sessões Especiais, quando a solicitação partir do Conselho de Segurança ou da maioria dos países-membros. Em qualquer dos casos, o Secretário-Geral faz uma comunicação-circular aos países-membros e, desde que haja maioria, é marcada a Assembléia com uma antecedência de 15 dias. Neste caso ela só poderá tratar de assuntos para a qual foi convocada.

Dentre outras, cabe à Assembléia-Geral as seguintes atribuições:

- a) Debater assuntos que digam respeito à paz e segurança inter-

nacionais e formular recomendações se o assunto fôr de controvérsias e fôr solicitado pelo Conselho de Segurança;

b) Recomendar política de cooperação internacional em todos os sentidos: jurídico, cultural, econômico, social, etc.;

c) Estudar os relatórios do Conselho de Segurança e dos demais órgãos das Nações Unidas;

d) Controlar, através do Conselho de Tutela, a execução dos acordos desse Órgão;

e) Eleger os 6 membros não-permanentes do Conselho de Segurança, os 18 membros do Conselho Econômico e Social, um número variável de membros do Conselho de Tutela, os membros da Corte Internacional de Justiça, nomear o Secretário-Geral por recomendação do Conselho de Segurança e admitir novos Estados-Membros, com base também na recomendação do Conselho de Segurança;

f) Aprovar o orçamento geral e a parcela de contribuição que caberá a cada Estado-Membro, uma vez que a Organização é mantida por eles, de acordo com um sistema de contribuições; o Orçamento para 1959 foi de 60 802 120 de dólares;

g) Examinar os orçamentos das Entidades Especializadas;

h) Desenvolver e codificar o Direito Internacional.

Há um sem número de intérpretes, tradutores, estenógrafas, funcionários da ONU, que tudo anotam e preparam as atas e resoluções imediatamente após as discussões. Minutos depois essas resoluções mimeografadas são distribuídas aos participantes da Assembleia.

Terminada então a reunião é feito um relatório de cada assunto que, por sua vez, volta às comissões para ser revisto e emendado, se fôr o caso. Geralmente o é quando o tema é muito controverso. Daí, então, se passa ao relatório definitivo com as traduções necessárias.

Durante dois anos seguidos foi Presidente da Assembleia-Geral da ONU nosso patricio Oswaldo Ara-

na, época em que foi criado o Estado de Israel depois de prolongados debates.

Para tratar de determinados assuntos específicos, outros comitês podem ser criados além dos citados inicialmente e são dissolvidos tão logo termine sua missão. São os chamados comitês Políticos Especiais — AD HOC. Citemos, dentre outros: Comitê Especial para verificar se a Albânia, Bulgária e a Iugoslávia de um lado, e a Grécia, de outro, estavam acatando as recomendações da Assembleia para a observância da paz; Comissão Provisória da Coreia; Comissão das Nações Unidas para a Unificação e a Reabilitação da Coreia em substituição à anterior. Comissão de Conciliação das Nações Unidas para Palestina; Agência das Nações Unidas de Socorro e Obras em prol dos Refugiados da Palestina (UNRWA), beneficiando GAZA, Jordânia, Líbano e Síria. Mais de 1 milhão de refugiados já foram reinstalados. A partir de 1.º de janeiro de 1951, a Assembleia instituiu o Escritório do Alto Comissário das Nações Unidas para os Refugiados, a fim de proporcionar proteção internacional aos refugiados sob os auspícios das Nações Unidas.

B — SECRETARIADO

É composto do Secretário-Geral, designado pela Assembleia-Geral por indicação do Conselho de Segurança, de 8 Secretários-Gerais-Adjuntos, um para cada Departamento, e de tantos funcionários quantos necessários, os quais já ultrapassam a ordem de 3 000. São funcionários civis internacionais sujeitos a regulamentos próprios.

As funções administrativas do Secretariado são de grande amplitude, porquanto é ele quem presta assistência direta e permanente à Organização, administra seus programas, faz executar as normas aprovadas pelos diferentes órgãos, admite pessoal, adquire material, enfim, é o órgão administrativo por excelência. Trata ainda dos preparativos das Reuniões e Assembleias-Gerais, informa e divulga as conferências, apresenta relatórios anuais e esporádicos, etc.

O Secretário-Geral é o principal funcionário da ONU, seus deveres são múltiplos, complexos e de al-

ta responsabilidade. É o Chefe da Administração da ONU. É indispensável que seja uma figura expressiva e equilibrada, pois, nas questões políticas e diplomáticas, seus pareceres devem ser pautados com absoluta neutralidade ou imparcialidade, procurando tanto quanto possível soluções harmonizadoras.

Em fevereiro de 1946, o Senhor Trygve Lie, então Ministro das Relações Exteriores da Noruega, foi nomeado Secretário-Geral, permanecendo por um período de 5 anos, que, em seguida, foi prolongado por mais 3 anos, tendo, porém, solicitado demissão em fins de 1952. Em abril de 1953, foi nomeado o sueco Dag Hammarskjöld, também por um período de 5 anos, findo o qual foi reeleito por outro período igual (1958-1963).

O Secretário-Geral funciona nessa qualidade na Assembleia-Geral e nos Conselhos, também podendo, nestes, delegar a função a outros. Cabe-lhe organizar anualmente o relatório que abrange o período de julho a junho do ano seguinte para ser apresentado à reunião da Assembleia-Geral, sendo a introdução do mesmo de cunho bem pessoal. Tanto quanto possível deve o Secretário-Geral manter-se equidistante dos diferentes grupos ou correntes políticas, não impedindo isto que dê pareceres, opiniões, quase sempre muito discretas.

Tanto o Secretário-Geral como o funcionalismo internacional que o assiste não devem nem podem receber instrução de seus governos, nem de outras autoridades que não a ONU. Por sua vez, os países-membros assumem o compromisso de não interferirem através deles nos assuntos da ONU.

O funcionário internacional é admitido dentro de determinados critérios de escolha, obedecendo-se sempre aos altos padrões de integridade, eficiência, etc., e o recrutamento é feito levando-se em consideração ampla base geográfica.

Possui o Secretariado 8 órgãos importantes:

1.º) Escritórios do Secretário-Geral, subdivididos em Escritório Executivo do Secre-

tário-Geral, Escritório de Assuntos Jurídicos, Escritório do Contador e Escritório do Pessoal;

- 2.º) Departamento de Assuntos do Conselho de Segurança e de Assuntos Políticos;
- 3.º) Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais;
- 4.º) Departamento de Assuntos de Tutela e de Informações dos Territórios não Autônomos;
- 5.º) Escritório de Informações Públicas;
- 6.º) Escritório de Serviços de Conferências;
- 7.º) Escritório de Serviços Gerais; e
- 8.º) Administração de Assistência Técnica.

Há como que uma correspondência entre estes Departamentos e as Comissões ou Comitês da Assembleia-Geral, bem assim os desta com os órgãos de cúpula da ONU.

C — CONSELHO DE SEGURANÇA

Tem a seu cargo a responsabilidade da manutenção da paz e a segurança internacionais, investigando quaisquer atritos entre os países-membros ou ameaças de ruptura da paz e, para isso, promove recomendações de diversas ordens, tomando as providências em cada caso. No caso de rompimento ou ameaça à paz, pode impor sanções econômicas e militares ao agressor através de assentimento dos países-membros. Apresenta anualmente à Assembleia-Geral seus relatórios comuns e especiais.

Outras atribuições do Conselho de Segurança: tutelar as zonas estratégicas; regulamentar a questão dos armamentos; recomendar a admissão de novos membros da ONU e da Corte Internacional de Justiça; e, se necessário, reunir-se fora da sede das N. U. ou também funcionar continuamente.

Compõe-se o Conselho de Segurança de 11 membros, sendo 5 permanentes e 6 não-permanentes. Os permanentes são a União Soviética,

os Estados Unidos da América do Norte, a República da China, a França e a Inglaterra. Os não-permanentes são eleitos de 2 em 2 anos, não podendo ser reeleitos para o período imediato seguinte. O Brasil já figurou duas vezes, nos biênios de 1946-1947 e 1951-1952. Cada membro do Conselho tem direito a um voto.

Subordinadas ao Conselho de Segurança existiam: uma Comissão de Estado-Maior ou Comitê Militar, composto de chefes militares dos 6 membros não permanentes; uma Comissão de Energia Atômica (desde 1946); e uma Comissão de Armamento do Tipo Convencional (desde fevereiro de 1947). Essas duas últimas Comissões foram substituídas pela Comissão de Desarmamento, desde 11 de janeiro de 1952, e dela faz parte, desde 1958, um total de 25 representantes.

Cabe à Comissão de Desarmamento estudar e propor normas que regulem a redução de armamento e de efetivos militares, bem assim a eliminação total das armas atômicas e biológicas, controlando a energia atômica somente para fins pacíficos. Para isso, prevê a criação de órgãos, cujos membros possam ter livre acesso às forças armadas dos países-membros para fiscalizar e verificar "in loco" se os acordos estão sendo cumpridos.

As questões processuais decidem-se desde que haja um mínimo de sete votos favoráveis. Nos outros assuntos, que não os processuais, prevalece o voto de sete membros, devendo estar incluídos obrigatoriamente os cinco permanentes.

É adotado no Conselho de Segurança o que se denomina "poder de veto", conferido apenas aos Cinco Grandes. Basta apenas um membro permanente dar um voto negativo ou vetar uma proposta para que ela não se transforme numa decisão. No caso da invasão da Coreia, a decisão que recomendava a atuação coletiva das Nações Unidas foi unânime. O Conselho pode, como vimos, recomendar a aplicação da força armada coletiva contra o agressor. Embora fazendo parte do Conselho, deve abster-se de votar qualquer

membro, permanente ou não, quando é parte no litígio em discussão.

Embora não sendo membro, qualquer país pode solicitar uma reunião do Conselho de Segurança para tratar de assunto que implique na segurança internacional, como questões de fronteiras, guerras, etc., e, neste caso, poderá tomar parte nas discussões, obedecendo os limites determinados pelo próprio Conselho.

Nos trabalhos preparatórios da Carta das Nações Unidas, uma das questões mais discutidas foi a do poder de veto. Rebelou-se grande número de países, inclusive o Brasil, Canadá e Austrália, alegando que não conferir o poder de veto a todos os membros implicaria tratamento desigual a países igualmente soberanos, principalmente porque já possuíam este poder na antiga Liga das Nações e na Conferência Internacional de Haia. Entretanto, apesar dos protestos, prevaleceu o ponto-de-vista dos Cinco Grandes.

D — CÔRTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA

É o principal órgão judicial das Nações Unidas. Rege-se por um Estatuto que é parte integrante da Carta das Nações Unidas. Sua sede é em Haia (Holanda), podendo, porém, reunir-se em qualquer outro lugar, desde que se julgue conveniente. O presidente e o escrivão residirão na sede da Corte.

Todos os países têm acesso à Corte e são, por outro lado, quando partes em qualquer questão, obrigados a acatar suas decisões, que são sempre calcadas nos tratados, acordos, normas e convenções em vigor. Um país poderá ser membro da Corte sem que o seja das Nações Unidas; cada caso, porém, é submetido à Assembleia-Geral e ao Conselho de Segurança. A recíproca não é verdadeira, porquanto todos os membros das Nações Unidas o são automaticamente da CÔRTE.

Diz o art. 2.º do Estatuto da Corte Internacional de Justiça: "A Corte será composta de um corpo de juizes independentes, eleitos sem atenção à sua nacionalidade, de entre pessoas que gozem de al-

ta consideração moral e possuam as condições exigidas em seus respectivos países para o desempenho das mais altas funções judiciárias, ou que sejam juriconsultos de reconhecida competência em direito internacional”.

Os membros ou juizes da Côrte, em número de 15, são eleitos pela Assembléia-Geral e pelo Conselho de Segurança em votação independente, não podendo figurar entre eles dois nacionais do mesmo Estado. Procura-se, tanto quanto possível, adotar um critério no sentido de se obter representação na Côrte dos principais sistemas jurídicos do mundo e das mais altas formas de civilização. O mandato é de 9 anos, podendo haver reeleição, sendo que na primeira eleição ficaram acertados mandatos de 3, 6 e 9 anos.

Para organizar sua lista de candidatos, o Secretário-Geral, três meses antes da eleição, solicita aos membros da Côrte Permanente de Arbitragem que façam suas indicações, obedecido o Estatuto da Côrte.

Durante o mandato, não podem os juizes dedicar-se a outras ocupações, quer de natureza profissional, quer política ou administrativa, nem servir como agente-consultor ou advogado em qualquer questão. Os casos omissos serão resolvidos pela própria Côrte.

As questões são decididas pela maioria de votos dos juizes presentes, que não podem ser em número inferior a 9 para constituir “quorum”. Em caso de empate, cabe ao Presidente decidir. Quando necessário, poderá o Conselho de Segurança ser chamado pelas partes em uma controvérsia para indicar quais as medidas a tomar, a fim de pôr em execução uma decisão da Côrte. As línguas oficiais da Côrte são: o francês e o inglês, havendo, porém, casos especiais em que o processo e a decisão das sentenças podem ser redigidos em outras línguas.

Dado o aspecto curioso e interessante da questão, vamos transcrever alguns dos 70 artigos do Estatuto da Côrte.

Art. 17: — 1. Nenhum membro da Côrte poderá servir como agente-consultor ou advogado em qualquer questão.

2. Nenhum membro poderá participar da decisão de qualquer questão na qual anteriormente tenha intervindo como agente-consultor ou advogado de uma das partes, como membro de um tribunal nacional ou internacional, ou de uma comissão de inquérito, ou em qualquer outro caráter.

3. Qualquer dúvida a esse respeito será resolvida por decisão da Côrte.

Art. 18: — 1. Nenhum membro da Côrte poderá ser demitido, a menos que, na opinião unânime dos outros membros, tenha deixado de preencher as condições exigidas.

2. O Secretário-Geral será disso notificado, oficialmente, pelo Escrivão da Côrte.

3. Essa notificação significará a abertura da vaga.

Art. 19: — Os membros da Côrte, quando no exercício de suas funções, gozarão dos privilégios e imunidades diplomáticas.

Art. 21: — 1. A Côrte elegerá, pelo período de três anos, seu Presidente e seu Vice-Presidente, que poderão ser reeleitos.

2. A Côrte nomeará seu Escrivão e providenciará sobre a nomeação de outros funcionários que sejam necessários.

Art. 23: — 1. A Côrte funcionará permanentemente, exceto durante as férias judiciárias, cujas datas e duração serão por ela fixadas.

2. Os membros da Côrte gozarão de licenças periódicas, cujas datas e duração serão fixadas pela Côrte, sendo tomadas em consideração as distâncias entre Haia e o domicílio de cada juiz.

3. Os membros da Côrte serão obrigados a ficar permanentemente à disposição da Côrte, a menos que estejam em licença ou impedidos de comparecer por motivo de doença ou outra séria razão, devidamente justificada perante o Presidente.

Art. 32: — 1. Os membros da Côrte perceberão vencimentos anuais.

2. O Presidente receberá, por ano, um subsídio especial.

3. O Vice-Presidente receberá um subsídio especial correspondente a cada dia em que funcionar como Presidente.

4. Os juizes escolhidos de conformidade com o art. 31, que não sejam membros da Côrte, receberão uma remuneração correspondente a cada dia em que exerçam suas funções.

5. Esses vencimentos, subsídios e remunerações serão fixados pela Assembléia-Geral e não poderão ser diminuídos enquanto durarem os mandatos.

6. Os vencimentos do Escrivão serão fixados pela Assembléia-Geral, por proposta da Côrte.

7. O Regulamento elaborado pela Assembléia-Geral fixará as condições pelas quais serão concedidas pensões aos membros da Côrte e ao Escrivão, e as condições pelas quais os membros da Côrte e o Escrivão serão reembolsados de suas despesas de viagem.

8. Os vencimentos, subsídios e remunerações, acima mencionados, estarão livres de qualquer imposto.

Art. 33: — As despesas da Côrte serão custeadas pelas Nações Unidas da maneira que fôr decidida pela Assembléia-Geral.

Art. 34: — 1. Só os Estados poderão ser partes em questões perante a Côrte.

2. Sobre as questões que lhe foram submetidas, a Côrte, nas condições prescritas por seu Regulamento, poderá solicitar informação, de organizações públicas internacionais, e receberá as informações que lhe forem prestadas, por iniciativa própria, pelas referidas organizações.

3. Sempre que, no julgamento de uma questão perante a Côrte, fôr discutida a interpretação do instrumento constitutivo de uma organização pública internacional ou de uma convenção internacional adotada em virtude do mesmo, o Escrivão dará conhecimento disso à organização pública internacional interessada e encaminhar-lhe-á cópias de todo o expediente escrito.

Art. 35: — 1. A Côrte estará aberta aos Estados que são parte no presente Estatuto.

2. As condições pelas quais a Corte estará aberta a outros Estados serão determinadas pelo Conselho de Segurança, ressalvadas as disposições especiais dos tratados vigentes; em nenhum caso, porém, tais condições colocarão as partes em posição de desigualdade perante a Corte.

3. Quando um Estado que não é membro das Nações Unidas for parte numa questão, a Corte fixará a importância com que ele deverá contribuir para as despesas da Corte. Esta disposição não será aplicada, se tal Estado já contribuir para as referidas despesas.

Art. 39: — 1. As línguas oficiais da Corte serão o francês e o inglês. Se as partes concordarem em que todo o processo se efetue em francês, a sentença será proferida em francês. Se as partes concordarem em que todo o processo se efetue em inglês, a sentença será proferida em inglês.

2. Na ausência de acordo a respeito da língua que deverá ser empregada, cada parte deverá, em suas alegações, usar a língua que preferir; a sentença da Corte será proferida em francês e em inglês. Neste caso, a Corte determinará ao mesmo tempo qual dos dois textos fará fé.

3. A pedido de uma das partes, a Corte poderá autorizá-la a usar uma língua que não seja o francês ou o inglês.

Art. 46: — As audiências da Corte serão públicas, a menos que a Corte decida de outra maneira, em que as partes solicitem a não-admissão de público.

Art. 50: — A Corte poderá, em qualquer momento, confiar a qualquer indivíduo, corporação, repartição, comissão ou outra organização, à sua escolha, a tarefa de proceder a um inquérito ou a uma perícia.

Art. 59: — A decisão da Corte só será obrigatória para as partes litigantes e a respeito do caso em questão.

Art. 64: — A menos que seja decidido em contrário pela Corte, cada parte pagará suas custas no processo.

Art. 65: — 1. A Corte poderá dar parecer consultivo sobre qualquer questão jurídica a pedido do órgão que, de acordo com a Carta das Nações Unidas, ou por ela autorizado, estiver em condições de fazer tal pedido.

2. As questões sobre as quais for pedido o parecer consultivo da Corte serão submetidas a ela por meio de petição escrita, que deverá conter uma exposição do assunto sobre o qual é solicitado o parecer e será acompanhada de todos os documentos que possam elucidar a questão.

E — CONSELHO DE TUTELA

Funciona sob autoridade da Assembleia-Geral, auxiliando-a no desempenho de suas atribuições.

Muito países, conforme é do nosso conhecimento, têm sob sua responsabilidade a administração de outros territórios, que são chamados "Territórios Sob Tutela". Comprometeram-se, então, os membros das Nações Unidas a envia-los todos os esforços no sentido de auxiliarem esses territórios dependentes, até que possam, através do progresso ou desenvolvimento, conseguir autonomia ou autogoverno. Por outro lado, os países que possuem território sob tutela aceitaram a missão de informar periodicamente, ou quando solicitados, ao Secretário-Geral das Nações Unidas, a situação de cada território, no que toca às condições econômicas, sociais, educacionais, por meio de gráficos, estatísticas, relatórios, etc.

O Sistema de Tutela, assim em vigor na ONU, tem como objetivos principais: promover a paz e a segurança internacionais; promover por todos os meios o progresso dos habitantes dos referidos territórios, para que consigam a sua independência ou autogoverno; estimular o respeito pelos direitos do homem e o reconhecimento da interdependência dos povos do mundo; garantir tratamento aos territórios sob tutela em questões comerciais,

jurídicas, sociais e econômicas, idêntico ao dispensado a todos os membros das Nações Unidas.

Nenhum país-membro das Nações Unidas pode ser administrado pelo Sistema de Tutela.

Na administração dos territórios sob tutela, os quais possuem área estratégica, a autoridade da Assembleia-Geral é substituída pela do Conselho de Segurança, assistido pelo Conselho de Tutela.

O Conselho de Tutela é composto dos países administradores de territórios tutelados e de um número igual de países não-administradores dos referidos territórios, eleitos por um período de três anos pela Assembleia-Geral. Neste segundo grupo, deverão figurar obrigatoriamente os Cinco Grandes, com exceção, evidentemente, daqueles que possuem território sob a sua tutela, visto já comporem o primeiro grupo. Procura-se, desta maneira, o equilíbrio. Os membros do Conselho de Tutela podem ser reeleitos. Nas votações, adota-se o sistema de maioria simples, cada membro com direito a um voto.

O acordo de tutela deverá, em cada caso, incluir as condições sob as quais o território tutelado será administrado, e designar a autoridade, que exercerá essa administração. Tal autoridade, daqui em diante chamada autoridade administrativa, poderá ser um ou mais Estados ou a própria Organização (art. 81, Carta das Nações Unidas).

Cumpra observar que um país pode não ser membro das Nações Unidas e sê-lo do Conselho de Tutela. Ex.: a Itália, quando ainda não era integrante das Nações Unidas e tinha sob a sua responsabilidade a Somália Italiana.

Periodicamente são organizadas pelo Conselho de Tutela missões para visitar os territórios e observar, de perto, a administração e o desenvolvimento dos mesmos, fazendo-se, em seguida, um relatório da inspeção.

PAÍSES QUE TÊM TERRITÓRIO SOB A SUA TUTELA:

REINO UNIDO	{ Camerum Inglês Togolândia Inglesa Tanganica
NOVA ZELÂNDIA	{ Samoa Ocidental

ITÁLIA	{ Somália
FRANÇA	{ Camerum Francês Togolândia Francesa
BÉLGICA	{ Ruanda Urundi
AUSTRÁLIA	{ Nova Guiné
AUSTRÁLIA	{
NOVA ZELÂNDIA	{ Nauru
REINO UNIDO	{
EE.UU.	{ Ilhas do Pacífico (área estratégica) Marshall — Marianas — Carolinas, que antes estavam sob mandato japonês e mediante acôrdo pas- saram para a administração dos EE.UU.

O Conselho de Tutela, apoiado pela Assembléia-Geral, desenvolve suas atividades, formulando questionários aos administradores dos territórios, abrangendo diferentes setores: econômico, social, político, administrativo, educacional, etc. Os relatórios, baseados nesses questionários, são apresentados pelas autoridades administradoras dos territórios à Assembléia-Geral para discussão e exame.

O Conselho de Tutela adota regulamento próprio, onde estão previstos a escolha de seu Presidente e o sistema de reuniões.

Não prescinde o Conselho de Tutela da colaboração do Conselho Econômico e Social e das Entidades Especializadas.

F — CONSELHO ECONÔMICO E SOCIAL

Órgão dos mais importantes, subordina-se diretamente à Assembléia-Geral.

Compõe-se de 18 membros eleitos pela Assembléia-Geral e renováveis de 1/3 em cada ano por um período de 3 anos, podendo ser reeleitos. Na primeira eleição, foram escolhidos os 18 membros, sendo que 6 terminaram o mandato no fim do 1.º ano, 6 no fim do 2.º e 6 no fim do 3.º ano. Daí em diante, passou a vigorar o período de 3 anos para todos os membros renováveis nas condições acima indicadas.

A votação é feita pelo sistema de maioria simples, tendo cada membro direito a um voto. Em-

bora os Cinco Grandes concorram às eleições nas mesmas condições que os demais membros, há, na prática, como que um acôrdo prévio, para que eles sejam sempre reeleitos, a fim de dar força ao Conselho. Normalmente, cada membro do C.E.S. representa um grupo de países.

As atribuições do C.E.S. estão previstas nos artigos 61 a 72 da Carta das Nações Unidas.

Principais funções do C.E.S.:

Tomar a iniciativa para a realização de estudos sobre assuntos sociais, econômicos, educacionais, sanitários e culturais, de modo geral, de âmbito internacional e apresentar os respectivos relatórios à Assembléia-Geral;

Com o auxílio do Secretariado e através de seus Comitês Auxiliares, fazer o importantíssimo trabalho de coordenação entre as Entidades Especializadas e a ONU propriamente dita;

Convocar os países-membros para conferências internacionais em assuntos de sua alçada;

Fornecer informações ao Conselho de Segurança, prestando-lhe assistência, quando solicitado;

Proteger os direitos e as liberdades fundamentais do homem;

Coordenar as atividades das Comissões Econômicas Regionais e a Assembléia-Geral;

Tomar a iniciativa de criar novas agências especializadas, caso julgue necessário.

Diz o art. 72 da Carta: 1) O C.E.S. adotará seu próprio regulamento, que incluirá o método de escolha de seu Presidente. 2) O C.E.S. reunir-se-á quando necessário, de acôrdo com o seu regulamento, o qual deverá incluir disposições referentes à convocação de reuniões a pedido da maioria de seus membros.

Para o desempenho de suas funções, o C.E.S. organizou as comissões seguintes:

- Do Comércio Internacional de Produtos de Primeira Necessidade (18 membros);
- De Transportes e Comunicações (15 membros);
- De Entorpecentes (15 membros);
- De Estatística (15 membros);
- De Populações (15 membros);
- Social (18 membros);
- Dos Direitos Humanos (18 membros);
- Do Estatuto das Mulheres (15 membros);

E as Regionais seguintes:

- Comissão Econômica para a Europa (CEE — 29 membros e um de caráter consultivo);
- Comissão Econômica para a Ásia e Extremo Oriente (C.E.A. — 24 membros e 2 associados);
- Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL — 24 membros);
- Comissão Econômica para a África (CEAF — 15 membros e 8 associados);

Foram também instaladas as Subcomissões:

- De Seleção Estatística;
- De Informações e Imprensa;
- De Proteção contra Discriminações Raciais e de Minorias, integrada por 12 membros.

Subordinados ainda ao C.E.S. e à Assembléia-Geral temos o FUNDO INTERNACIONAL DE SOCORRO À INFÂNCIA (FISI) ou FUNDO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A INFÂNCIA e o ESCRITÓRIO DO ALTO COMISSÁRIO DAS NAÇÕES UNIDAS. O primeiro, cuja finalidade é socorrer

milhões de órfãos e crianças desamparadas, foi proposto e criado pela Assembléia-Geral em 1946, e os recursos foram e ainda são obtidos pelo sistema de coletas na forma de contribuição de um dia de trabalho e outros meios, através de comitês próprios de cada país-membro; inicialmente, o FISI ajudava somente as crianças abandonadas dos países que haviam tomado parte ativa na Segunda Grande Guerra. Posteriormente, estendeu esses benefícios a outras nações que tivessem o mesmo problema, e a partir de 1953 seu mandato foi prorrogado, pela Assembléia-Geral, por tempo indeterminado. O segundo se propõe a melhorar o sofrimento de alguns milhões de refugiados e apátridas, o que constituiu e constitui ainda um dos mais intrincados problemas de após guerra.

Combate às doenças, divulgação de ensinamentos para o preparo e conservação de alimentos básicos, fundações de centros de puericultura, formação e treinamento de pessoal especializado em assuntos de proteção e assistência à infância e à maternidade, bem assim os socorros e ajudas que lhe são proporcionados em caso de calamidade pública são algumas das atribuições previstas e postas em execução pelo FISI em mais de 100 países de todos os quadrantes da Terra, beneficiando, em 1957, aproximadamente 45 000 000 de crianças e mães.

Outros números: já forneceu equipamentos básicos, remédios, leite, etc. a mais de 13 000 Centros de Maternidade e puericultura; 82 000 000 de crianças foram vacinadas contra a tuberculose com BCG. Mais de 50 000 000 de pessoas foram protegidas contra a malária pelo DDT fornecido pelo FISI. Está ainda esta organização tentando erradicar da África um dos seus maiores estigmas, que é a boubá. O FISI é dirigido por um Conselho Executivo, composto de 30 nações, reunindo-se duas vezes por ano. Há ainda os Comitês Nacionais em cerca de 20 países, quantidade que está tendendo a aumentar. Não raro, o FISI solicita cooperação técnica da O.M.S. e da F.A.O.

Cerca de 40 000 000 de pessoas tornaram-se refugiadas desde o após guerra. Atualmente, aproxi-

madamente 15 000 000 continuam na mesma situação, porém, sem maiores problemas, enquanto mais ou menos 2 000 000 dependem da ONU para resolver sua situação de desajuste. O Escritório do Alto Comissário das Nações Unidas trata desse problema essencialmente humanitário. Até que o refugiado se naturalize no país em que se encontre, ou até que regresse à sua pátria de origem, ele fica sob a proteção daquele Escritório. Há mais de 135 000 refugiados na Europa, dos quais 32 000 estão vivendo em acampamentos. Por ocasião da rebelião húngara, mais de 200 000 pessoas se refugiaram na Áustria e na Iugoslávia, e, posteriormente, foram-se reinstalando em outras partes. O problema complica-se e merece atenção mais especial, quando se trata dos velhos e doentes, cujos ajustamentos demandam maiores ônus. Mesmo com as organizações voluntárias, as verbas são insuficientes. O Alto Comissário não é órgão propriamente executivo. Ele proporciona proteção internacional aos refugiados, através de informações, coordenação e execução dos programas, por meio das entidades governamentais ou não, cujo número atualmente é superior a 70 em todo o mundo.

O problema do refugiado é dos mais difíceis, demandando, em geral, grandes gastos nem sempre ao alcance do país ou dos países interessados na solução imediata. Dos 10 000 refugiados europeus, na China Continental, foi conseguido, até princípios do ano passado, numerário suficiente para evacuação e reinstalação de somente 3 100. Situação mais complicada e de solução difícil é a de Hong-Kong, onde se encontram cerca de 1 000 000 de refugiados chineses. Apesar da boa intenção e do bem traçado programa do governo de Hong-Kong para uma solução humana, abrangendo construções de casas populares, assistência médico-hospitalar, social, emprego, evacuações, etc., sua exequibilidade está longe de ser atingida se não foram angariados suficientes recursos para tal, quer governamentais, quer particulares. Esse problema já foi debatido na Assembléia-Geral das Nações Unidas e levado ao Alto Comissário com os apelos para as providências neces-

sárias a uma solução adequada. A cooperação da Organização Mundial de Saúde (O.M.S.) e da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) é de grande valia, quando se fala em refugiado. E elas têm contribuído substancialmente com suas quotas.

A criação do Estado de Israel trouxe em seu bôjo uma série de problemas de cunho religioso, político e social. A Palestina foi o palco de sangrentos conflitos. Colossal foi o número de refugiados criando-se um caso grave para a ONU, a qual foi obrigada, através da Assembléia-Geral, a criar um órgão específico para tratar da questão: AGÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS DE SOCORRO E OBRAS EM PROL DOS REFUGIADOS DA PALESTINA NO ORIENTE MÉDIO (U.N.R.W.A.), cujo último mandato ficou previsto para expirar em 30-6-960. De caráter apolítico, este órgão traçou um programa a curto prazo e outro com tempo mais dilatado para ser cumprido num sistema de cooperação entre os países que abrigaram os refugiados e as entidades privadas, governamentais e especializadas. Mais de 1 000 000 desses refugiados estão assim distribuídos: 240 000 na Faixa de GAZA (aproximadamente o dobro da população local); 570 000 na Jordânia (aproximadamente a terça-parte da população do país); 125 000 no Líbano e, finalmente, 105 000 na Zona Síria da República Árabe Unida. Esses países são desprovidos de grandes recursos, seus mercados de trabalho agrícola ou industrial são restritos, suas condições econômicas e financeiras deixam muito a desejar, de maneira que a solução é realmente complexa. A maioria dos refugiados vive em acampamentos e albergues por eles mesmos construídos. A deficiência atrasa a execução dos programas. A O.M.S. e a U.N.E.S.C.O. também, nesse caso, têm prestado suas colaborações dentro de determinados limites, fornecendo alimentação básica tipo rações padronizadas, remédios, vacinas e introduzindo princípios de higiene e sistema de prevenção contra determinadas doenças, bem assim serviço de assistência à infância e à maternidade. Até mesmo a divulgação de ensino e a instituição

de bolsas de estudo têm sido organizadas por essas entidades.

Múltiplos são os outros problemas criados pelos refugiados, fugindo à alçada do nosso trabalho. Fazemos, por outro lado, uma pequena referência ao Ano Mundial do Refugiado. Numa tentativa de chamar a atenção e a colaboração do mundo para a situação dos refugiados, foi criado o Ano Mundial do Refugiado por uma resolução aprovada em Genebra, em 26 de setembro de 1958, cuja ratificação foi feita na Assembléia-Geral das Nações Unidas de 5 de dezembro do mesmo ano, prevendo o início do referido ano em junho de 1959. A resolução conclama os países a darem o máximo apoio financeiro, humanitário e moral, público e privado, para o repatriamento do refugiado ou a sua integração no país em que se encontre, desde que assim o deseje. "O objetivo básico do plano é dedicar um ano todo de esforços intensificados a chamar a atenção pública e a aliciar o apoio, quer de governos, quer dos povos e das organizações filantrópicas de toda espécie, para a solução dos problemas dos refugiados, onde quer que se encontrem pelo mundo afora, sem levar em conta a categoria a que possam pertencer". ... "Quanto a outros problemas de refugiados, a iniciativa está em mãos dos governos interessados. Caso estes queiram levar tais assuntos ao conhecimento dos demais governos ou comitês nacionais dizendo o que estão fazendo ou solicitando ajuda, o Escritório das Nações Unidas para o Ano Mundial dos Refugiados, em Genebra, prestar-lhe-á, a pedido, toda a assistência".

O Ano Mundial não é tudo, não solucionará obviamente todos os problemas dos refugiados, mas prestará uma ajuda substancial desde que haja convergência de esforços e recursos de todos os povos como é de se esperar. ... "Não haverá fundo central em relação ao Ano Mundial do Refugiado. Cada governo, cada comitê nacional ou cada organização particular tem plena liberdade de decidir em que finalidades deverá ter aplicação a contribuição que fizer ao Ano Mundial do Refugiado".

Um levantamento das condições sociais do mundo foi levado a efi-

to pelas Nações Unidas em 1952. Resultou daí um documento importante, verdadeira fotografia da cruel realidade do panorama social do Universo, onde também ficaram registrados os remédios para os diferentes males, a recomendação da inadiável necessidade de sanar os cruciantes problemas mediante a cooperação internacional. Referindo-se a esse documento o renomado historiador inglês contemporâneo Arnold Toynbee diz que "os historiadores do futuro não lembrarão o século XX por seus conflitos políticos, nem seus inventos técnicos, e, sim, por ter sido a primeira vez em que a sociedade humana se atreveu a pensar no bem-estar da totalidade da raça humana como um objetivo prático".

NOTA: A importância do C.E.S. é muito grande e numerosas são as suas comissões e sub-comissões, conforme já vimos, não cabendo, porém, num trabalho de lances gerais que ora apresentamos, o desenvolvimento detalhado de todas. Dadas, por outro lado, a oportunidade e a natureza do assunto, que abrange toda a humanidade e sendo ainda uma conquista jamais conseguida pelos oprimidos e pelos explorados, achamos por bem fazer uma referência especial, num dos capítulos finais, sobre a Comissão dos Direitos Humanos do C.E.S., bem como transcrever a Declaração Universal dos Direitos Humanos.

— VII —

PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PROGRAMA AMPLIADO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

O objetivo máximo da ONU é a paz e a segurança internacionais. A Carta dedica, outrossim, vários artigos à questão dos direitos e liberdades humanas, também ao desenvolvimento econômico e social das áreas mais atrasadas do Globo. Mesmo porque sem a solução destes, num mundo de flagrante desigualdade de tratamento jurídico, social e econômico, para grupos densos de população espalhados por toda a parte, jamais será alcançado aquele objetivo máximo.

Criou-se, pois, o Programa de Assistência Técnica, ligado ao C.E.S., o qual constitui o meio pelo qual os diversos órgãos da ONU e vários das Entidades Especializadas coordenam e conjugam os seus esforços no sentido de procurar elevar o padrão econômico e social dos denominados países subdesenvolvidos, ou países jovens ou ainda países coloniais. É chocante, no mundo atual, o desnível, o descompasso existente entre esses países e os países industrializados e os superindustrializados. A tarefa é complexa, tendo por objetivo a melhoria dos padrões de eficiência dos primeiros. A aceleração do progresso dos países subdesenvolvidos vai, portanto, depender de uma série de operações para o qual o Programa se propõe executar como sejam: fornecimento aos países de técnicos e de técnica de trabalho, de conhecimentos especializados, enfim de tudo para criar condições para a implantação de uma infra-estrutura econômica, sem nos esquecermos ainda da técnica de planejamento, da instituição de bolsas de estudo, da distribuição de informações e publicações técnicas, da demonstração de projetos-pilotos, etc. etc.

De 1948 a 1950, a presença do Brasil se fez ressaltar sobremaneira nos debates e nas reivindicações do Programa de Assistência Técnica. Foi mesmo um país pioneiro neste setor, principalmente nas questões afetas à Ciência e à Arte da Administração Pública.

Criou-se, entre 1949 e 1950, o denominado Programa Ampliado ou Dilatado de Assistência Técnica, que teve a contribuição voluntária dos governos de 54 países em dinheiro e serviços, e também a colaboração da ONU e das Entidades Especializadas, daí resultando:

a) **FUNDO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA** — para onde são canalizados todos os recursos financeiros do Programa;

b) **JUNTA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA (T. A. Board ou J.A.T.)** — formada de representantes da ONU (Presidência e Secretariado) e um representante de cada entidade, cuja função é distribuir as quotas do orçamento do Fundo a cada uma das entidades especializadas e à própria ONU. Gere ou

administra o Fundo e coordena as atividades dos Programas, apresentando contas ao:

c) **COMITÊ DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA** (T. A. Comitee ou T.A.C) — que se compõe de 18 países, os mesmos do C.E.S. Tem, a seu cargo, o exame anual dos trabalhos da J.A.T., enviando os resultados ao C.E.S. É uma espécie de órgão fiscalizador. Exerce fiscalização e controle sobre o orçamento do Fundo. Vale notar que a própria ONU tem uma quota do Fundo. Em última instância, esse Controle e essa fiscalização são também exercidos pela Assembleia-Geral da ONU.

Visando à solução de problemas de natureza econômica, social e administrativa, são feitos, conforme descritos acima, os estudos e planejamentos regionais pelos técnicos da ONU que, uma vez devidamente terminados e aprovados, ficam com suas execuções a cargo dos países solicitantes ou interessados.

Exemplo da atividade do Programa de Assistência Técnica entre nós é o que se fez sentir no Convênio firmado entre as Nações Unidas e o Governo Brasileiro através da Fundação Getúlio Vargas, com a criação da Escola Brasileira de Administração Pública, onde, desde abril de 1952, instituíram-se vários cursos objetivando a formação de técnicos e especialização de funcionários mais antigos, nacionais e latino-americanos.

O corpo docente era constituído de professores estrangeiros e brasileiros, quase todos ex-bolsistas nos E.E.U.U. e na Europa.

Cresce de ano para ano o número de países interessados no Programa de Assistência Técnica. Milhares de Técnicos das Nações Unidas e das Agências Especializadas estão espalhados por todo o mundo, desempenhando funções ligadas ao Programa. Só no ano passado cerca de 2 400 técnicos procedentes de 77 países prestaram serviço ao Programa. Destes, 25 % eram oriundos de países subdesenvolvidos e desempenharam satisfatoriamente suas missões. A Índia recebeu no ano passado 146 técnicos da ONU e enviou ao exterior 109 técnicos próprios; o México recebeu 70 e mandou 64.

Vale lembrar que o Programa de Assistência Técnica não quer dizer intervenção política ou econômica de um país em outro, mesmo porque não são levados em consideração o regime político nem as questões sociais e religiosas do país que solicita a assistência técnica, tanto assim que de 1950 a 1954 mais de 120 países, de toda a parte do mundo, receberam ajuda técnica das Nações Unidas. É sobretudo o Programa Ampliado uma obra internacional humana e social e técnica que conta com a cooperação das Nações Unidas e das Entidades Especializadas.

“Eficiente ajuda externa com pouca verba” é o título de um artigo publicado no número de junho de 1960 da revista *Seleções*, páginas 91 a 101, onde nos informa, com uma série de interessantes exemplos e fatos dados, de como se processa na prática a aplicação do Programa Ampliado de Assistência Técnica.

Também não existe o monopólio da técnica e sim o intercâmbio de técnica e de técnicos, conforme se verifica da transcrição que se segue:

“Entretanto, não se deve deduzir que os peritos enviados pelas Nações Unidas e agências especializadas para os países subdesenvolvidos procedem exclusivamente das nações mais prósperas e de técnica mais avançada. Nenhum país isolado, nenhum grupo de países

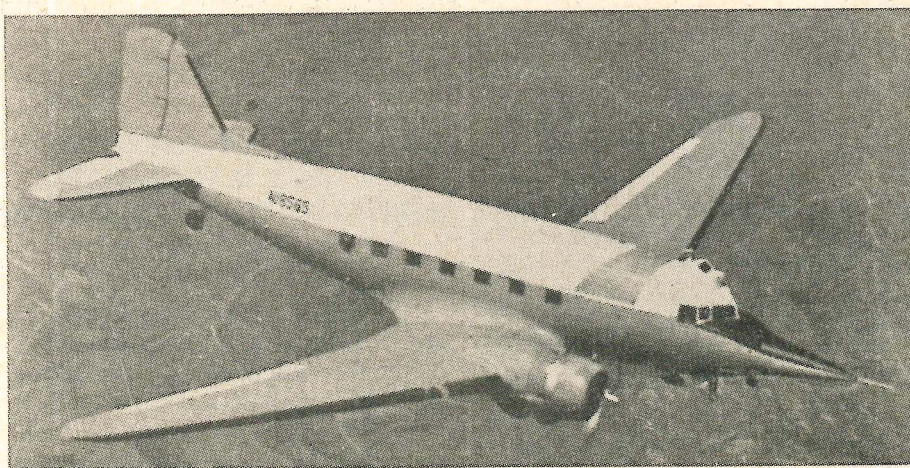
possui algo que se aproxime ao monopólio da perfeição técnica, necessário, em toda a parte, ao desenvolvimento social e econômico. A experiência demonstra que dificilmente existirá um país, qualquer que seja o seu grau de progresso, que não possa contribuir com certa dose de conhecimentos especializados, de eficiência ou de experiência, para auxiliar outro país a melhorar os seus padrões de vida.

O Haiti, por exemplo, tem um dos seus especialistas em café trabalhando na Etiópia, de acordo com os programas das Nações Unidas; da Rodésia, um técnico em estatísticas agrícolas foi enviado para a Líbia; o Ceilão empregou os serviços de um engenheiro naval da Islândia; e um técnico finlandês auxiliou o governo de El Salvador na reconstrução do aeroporto de San Salvador.

Em 1952, a Índia, que se vem beneficiando consideravelmente com os programas das Nações Unidas e das agências especializadas, contribuiu com 84 técnicos para serviços no exterior; o Egito ofereceu 26 dos seus melhores especialistas. O Brasil 20 e o Equador 10.

Pelo menos 35 dos 60 e poucos países que receberam auxílio desses técnicos, no decorrer de 1952, forneceram especialistas para auxiliar o desenvolvimento de outras nações”.

(Continua no próximo número)



METENDO, AINDA, SEU NARIZ NAS NOTÍCIAS — O incrível DC-3 salienta-se mais uma vez, agora com nova fachada. Este híbrido aeronáutico é o “Lockheed” DC-3 de transporte equipado com radar de nariz de F-104G. É o veículo de ensaio para avaliação do equipamento de controle de tiro e radar avançado do “Super Starfighter”. O nariz de oito pés de comprimento leva equipamento eletrônico intermutável. A fuselagem leva uma nacela completa do F-104G e bancos de equipamento de ensaio, medidas e leitura. A saliência acima do compartimento dos pilotos aloja o visor ótico de infravermelho do F-104G. Estão previstos mais de 50 vôos de ensaio para o programa completo.

EXPLICAÇÃO

SÔBRE COLABORAÇÕES

A **Revista de Aeronáutica** é publicada bimestralmente pelo **Clube de Aeronáutica**; o editor espera poder mantê-la nesse ritmo, a despeito das dificuldades de toda sorte que às vezes atrasam a publicação e a distribuição da revista.

Solicitamos aos nossos leitores que enviem suas publicações, pois a **Revista** é o porta-voz dos oficiais da Aeronáutica.

A **Revista** aceita colaborações em primeira mão sôbre: a AERONÁUTICA e as ciências correlatas, de caráter científico, técnico e opinativo; Cultura Geral; Cultura Militar; Aviação Civil; Literatura e Belas Artes; Esportes; Humorismo e Noticiário. A colaboração assinada é de responsabilidade integral dos seus autores, não refletindo, em qualquer hipótese, as opiniões da **Revista** ou do seu editor.

Pedimos aos nossos colaboradores que cooperem conosco, obedecendo às instruções abaixo, a fim de simplificar o nosso trabalho de edição e publicação:

- a) as páginas devem ser datilografadas em papel branco, de um só lado, com espaço duplo ou triplo e com margem de, pelo menos, 3 cm de cada um dos quatro lados;
- b) é preferível colocar os símbolos utilizados no texto

antes do início do documento;

- c) as iluminações devem ser bem nítidas, em fotografias ou desenhos, e, sempre que possível, com largura, no máximo de 9 cm; quando forem maiores, não devem ultrapassar 19 cm;
- d) as fórmulas e equações deverão ser escritas nitidamente, a fim de que não haja necessidade de interpretação por parte do pessoal da composição;
- e) alguma parte que possa ser omitida no texto, sem prejuízo para a boa compreensão do trabalho, deve ser marcada a lápis vermelho pelo autor; no caso de necessitarmos cancelar alguma parte do mesmo, para aproveitamento de papel — que nos é muito dispendioso — as partes marcadas serão as suprimidas;
- f) os trabalhos a serem usados como referência serão relacionados sempre no fim do artigo.

As colaborações deverão ser enviadas de modo que possam chegar à sede do Clube de Aeronáutica antes do dia 15 de cada mês, e no envelope deverá constar a indicação de que são destinadas à **Revista**.