

REVISTA DE **AERONÁUTICA**



ANO 5 — N.º 20
MAIO - JUNHO DE 1963

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 5 - N.º 20 - MAIO - JUNHO
1963

DIREÇÃO

Diretor:

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

Redator-Chefe:

Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO

Redatores de Cultura Geral:

DEOCLÉCIO LIMA SIQUEIRA — Cel Av

ALOÍSIO NÓBREGA — Maj Av

Redator de Cultura Militar:

IVO GASTALDONI — Cel Av

Redator de Medicina de Aviação e Espacial:

Dr. WALDEMAR BASGAL — Cel Med

Redator de Cultura Técnico-Científica:

FERNANDO CAGGIANO HALL — Cel Av Eng-Ext

Redator de Cultura Desportiva:

HELIO CELSO CARDOSO LOUZADA — Ten Cel Av

Secretário:

ILDEFONSO PATRÍCIO DE ALMEIDA — Ten Cel
Av R/R

Tesoureiro:

ÉZIO DE LUNA FREIRE — 1.º Ten I Aer

Revisora:

GLASSY MATTOS DE CARVALHO

Encarregado da Impressão e Ilustração:

JOAQUIM DIAS CORRÊA

Impressor:

CARLOS SERPA

FOTO DA CAPA

Vista no solo do avião Morane Saulnier 760, "Paris", mais conhecido entre nós como "Jatinho".

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Av. Graça Aranha, 174

s/1116-Telefone 42-6807

Rio de Janeiro — Brasil

SUMÁRIO

	Páginas
Major-Brigadeiro Anysio Botelho — Nôvo Ministro da Aeronáutica	2
Editorial	3
Iauareté — Um dos Tesouros da Amazônia — Protásio Lopes de Oliveira — Ten Cel Av	4
Entrevista: Padre Ávila explica Solidarismo — Reportagem de Aloísio Nóbrega — Maj Av	11
Um gênio militar italiano — General Giulio Douhet — Geraldo Labarthe Lèbre — Ten Cel Av	13
Serviço de Busca e Salvamento (Espacial, no futuro?) — James H. Winchester — Tradução da Revista "Grumman Horizons", por José L. Pinheiro	21
A FRONAPE — Entrevista concedida pelo Cnte. Júlio César de Sá Carvalho	25
32.º Aniversário do Correio Aéreo Nacional — Geneviève Hoffer	31
Nosso Clube — Reportagem	32
Almôço da Família Aviatória — Reportagem	35
Colête de Sobrevivência — Dr. Roberto Carvalho da Motta Teixeira — 1.º Ten Med Aer	37
Porta-Aviões — Maj Brig R/R Raphael Leocádio dos Santos	39
O Primeiro Herói — Rui Moreira Lima — Cel Av	41
As Razões do Racionamento	45
Concluídos os Ensaios Estruturais do avião brasileiro "Regente"	47
Asas ou Algemas — J. Menezes Moura	49
Aviação, Propriedade e Soberania sobre o espaço — Paulo Ernesto Tolle (conclusão do n.º 18)	53
O Aeroporto de Viracopos recebe nôvo equipamento	57
Manual de Ensaios em Voo — MANENV — Notícia	59
Palavras Cruzadas	60
Belém integra-se na Era do Jato	62
Notícias da Aeronáutica	63

MAJOR-BRIGADEIRO ANYSIO BOTELHO

NÔVO MINISTRO DA AERONÁUTICA



Major-Brigadeiro ANYSIO BOTELHO

No curso da recente reforma ministerial, foi nomeado o Major-Brigadeiro Anysio Botelho para exercer as altas funções de Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica. A escolha do Presidente da República recaiu nesse Oficial-General, possuidor de larga fôlha de serviços prestados à Aeronáutica Brasileira.

O nôvo titular da Pasta nasceu na cidade de Cuiabá, no Estado de Mato Grosso, tendo iniciado

os seus estudos no Grupo Escolar de Rosário Oeste. Coursou, depois, o Liceu Cuiabano e matriculou-se na Escola Militar do Realengo, no ano letivo de 1928. O Major-Brigadeiro Anysio Botelho é possuidor dos seguintes cursos: Escola Militar; Escola de Aviação Militar; Observador Militar, tirado com a Missão Militar Francesa em 1931; Aperfeiçoamento de Oficiais, no qual obteve o 1.º lugar da Turma em 1932;

Tática Aérea, tirado na Base Aérea de Orlando, Flórida, EE.UU.; Estado-Maior, tirado durante a Segunda Guerra Mundial, em Forte Leavenworth, EE.UU.; e Curso Superior de Comando da ECEMAR, no qual obteve o 1.º lugar, em 1948.

Durante a sua distinta carreira militar, exerceu diversas comissões de relêvo, entre as quais a de Comandante da Base Aérea de S. Paulo, Comandante do 2.º Grupo de Patrulha, Comandante da Base Aérea de Belém, onde desempenhou a missão de recebimento, em nome do Governo Brasileiro, da Base Aérea Americana de Val de Cans. Exerceu, também, por três vêzes, a Chefia do Estado-Maior da 4.ª Zona Aérea e foi o primeiro Comandante da Escola de Especialistas de Aeronáutica em Guaratinguetá. Em 1953, foi designado para chefiar a Comissão Aeronáutica Brasileira sediada em Washington D.C., EE.UU. Na Administração do Ten Brig Vasco Alves Secco, desempenhou as altas funções de Chefe do Gabinete do Ministro. Promovido a Brigadeiro-dô-Ar, em julho de 1957, foi designado Comandante do COMTA, tendo, por espaço de três anos e meio, confirmado, nesse importante setor da FAB, as suas distintas qualidades de Chefe. Em março de 1961, foi o Brigadeiro Botelho nomeado Comandante da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda sediada em Curitiba. Em agosto de 1962, foi designado para comandar a 4.ª Zona Aérea. Promovido a Major-Brigadeiro, acabou de ser distinguido pelo Governo para integrar o nôvo Ministério.

Não faltam ao Major-Brigadeiro Anysio Botelho os atributos para o exercício de tão nobre comissão. O Ministério da Aeronáutica tem um relevante papel a desempenhar na esfera da Segurança Nacional. Fazemos votos muito cordiais, no sentido de que o nôvo titular possa, em tôdas as oportunidades, traduzir os anseios da nossa Organização que hoje, mais do que nunca, necessita do trabalho sereno e fecundo de todos os seus integrantes.

Reformulação da Doutrina Militar Brasileira

Ninguém discorda que muitas estruturas, ainda vigentes entre nós, já chegaram ao momento oportuno de serem substituídas por outras mais capazes de atender à missão específica, de forma objetiva e menos dispendiosa. Temos bem presente que é preciso reformular a Doutrina Militar Brasileira. Todos nós sentimos que as Forças Armadas também se acham contagiadas pela ânsia de reformas que domina os diversos setores da vida do País, neste momento histórico em que a quase totalidade dos brasileiros está afinada com o imperativo de consolidar as bases democráticas da Nação, a fim de propiciar as condições espirituais, morais e materiais indispensáveis ao nosso desenvolvimento sócio-econômico.

— Não há dúvida que está reservado ao EMFA um papel decisivo na concretização das medidas que vimos preconizando, sob a inspiração dos ensinamentos recebidos na Escola Superior de Guerra. Cabe a esse órgão de planejamento de primeiro grau a reformulação da Doutrina Militar Brasileira. Esta deriva da Doutrina de Guerra, estabelecida em decorrência da doutrina "mater", quer dizer, da Doutrina de Segurança Nacional. Baseia-se a Doutrina de Guerra no Conceito Estratégico Nacional, particularmente na Concepção da Guerra para as Hipóteses admitidas, em decorrência da Avaliação Estratégica da Conjuntura feita à luz dos Objetivos Nacionais. A Doutrina Militar, por seu turno, fundamenta-se na Concepção Geral das Operações. Trata-se de um documento essencial, válido para determinada época, dado o seu caráter eminentemente evolutivo, dependente da sucessão dos fatos, no âmbito interno e na esfera internacional. Daí a necessidade da sua revisão periódica. Não é demais recordar que a Doutrina Militar orienta, disciplina e coordena, dentro de uma compreensão uniforme, a organização, o preparo e o emprego dos instrumentos da Estratégia Militar, vale dizer, as Forças Armadas.

Insistimos em que é chegada a hora de reformular a nossa Doutrina Militar, pois estamos assistindo às providências tomadas aqui e acolá, por esta ou aquela das nossas Corporações Militares, no sentido de aperfeiçoar e modernizar as suas estruturas, em obediência a doutrinas particulares, não derivadas, em toda linha, da Doutrina Militar Brasileira. A nossa atual Doutrina Militar não está suficientemente difundida. Até hoje, pelo menos, os seus principais documentos têm classificação sigilosa e até mesmo poucos oficiais de estado-maior estão realmente familiarizados com eles. É aquele velho costume brasileiro de fazer segredo de tudo. Não se pode abusar da classificação de sigilo, pois, do contrário,

chegaremos ao exagêro de subtrair do conhecimento dos quadros e da tropa até mesmo aqueles assuntos que todos precisariam saber de cor.

Já fizemos presente que a finalidade da Doutrina Militar é estabelecer uma orientação para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. "Deve atender, não só às particularidades militares da Nação, como também às de seus prováveis inimigos, sobretudo de suas possibilidades e características de ação; deve considerar os acordos e alianças militares, e as prováveis áreas estratégicas e operacionais; sua formulação é para uma época, de modo a fazer face a possíveis conflitos previstos nas HG admitidas, e não para atender a guerras teóricas; sua evolução é fruto do aparecimento de novos engenhos de guerra, da adoção de novas técnicas na arte militar, das alterações da Política de Segurança Nacional e do saldo de uma experiência que a história sempre oferece". Ainda mais: a Doutrina Militar "procura obter a coesão das FA em torno de uma concepção geral das operações, concomitantemente com a maior adesão possível de todas as camadas sociais do país". A idéia de uma doutrina-dogma deve ser totalmente abolida e os ensinamentos das guerras passadas, embora representem sábias lições, não devem jamais constituir modelos. Cabe acrescentar, também, que a Doutrina Militar tem de ser própria de cada país. É a bem dizer como que a roupa que vestimos. Se vamos tomá-la emprestada, corremos o risco de vê-la apertada ou grande demais. Muito embora cada uma das nossas forças singulares procure, na melhor das intenções, efetuar o reequipamento, modificar a organização, traçar novos planos de preparo e emprego, temos de convir que certos aspectos transcendem às decisões unilaterais de cada ministério, pois são problemas derivados da Estratégia que, em última análise, "coordena as expressões do Poder para uma ação eficiente e harmônica, de modo a alcançar os objetivos fixados pela Política". Cabe, ainda, lembrar a esse respeito esta síntese muito apropriada, de autoria do General Augusto Fragoso, conceituado estudioso da matéria: "A Política é realizada pela Estratégia, segundo normas e princípios fixados pela Doutrina".

Acreditamos, sinceramente, que é necessário fortalecer, cada vez mais, a ação do EMFA. As nossas Forças Armadas, hoje mais do que nunca, precisam da comunhão de pontos de vista, da ordenação de esforços, da coerência com os compromissos assumidos pela Nação, enfim, da fidelidade à Política e à Estratégia nacionais, que só podem realmente ser alcançadas através de uma oportuna reformulação da Doutrina Militar Brasileira.

IAUARETÉ - Um dos Tesouros da Amazônia

História de uma viagem ou de um sonho.

Colação de grau de 24 índios em plena selva amazônica.

PROTÁSIO LOPES DE OLIVEIRA - Ten Cel Av

A Região Amazônica, esta parte maior do Brasil, continuará ainda por muitos anos sendo a Grande Desconhecida; onde as lendas e as verdades se confundem e o homem se anula perante a imensidão da Natureza.

Os que a observam para a estratégia de uma conquista sentem que no domínio pelo ar está o primeiro tentáculo para o domínio completo que se deseja.

Os que nela habitam também sentem que somente por este meio poderão vir, com eficiência, os primeiros reforços que necessitam para o seu progresso.

E está na tentativa deste domínio pelo ar a síntese da atuação da Força Aérea Brasileira, através da Primeira Zona Aérea, no trabalho que a identifica com a região: Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), Correio Aéreo Nacional da Amazônia (CAN/AM) e Trinômios de Fronteira.

Mas, ao examinar este trabalho, certas modificações são notadas nos elementos humanos que o realizam. Estas modificações são ditadas por uma filosofia local, muito pessoal e particular de cada um, adquirida no contacto com a região e com seus problemas. É uma filosofia que não é transmitida por outrem, nem aprendida em livros, mas ensinada diretamente pela Natureza e sedimentada pela própria experiência, pelo passar dos anos em contacto com esta

Amazônia indomável, desconhecida e, às vezes, impenetrável, nos seus mistérios e na pujança de sua extensão, mais vasta que o resto do País.

São as surpresas, é o contraditório, é o inesperado que a todo momento se apresentam ao "amazonidense" da Primeira Zona Aérea, e que lhe modelam esta filosofia, quase sempre incompreensível para os brasileiros de outras longitudes.

Na Amazônia as coisas, realmente, são diferentes. De nada valem as "idéias preconcebidas" e, às vezes, carecem de valor até as próprias "experiências amadurecidas".

Diz-se mesmo que "na Amazônia tudo é difícil e tudo é diferente; o impossível acontece e a exceção tornou-se regra".

Não fugiu, portanto, à rotina a surpresa do Comandante da Primeira Zona Aérea e dos seus Oficiais, ao receberem aquele

convite para colação de grau de uma índia da tribo dos Tucanos, em seu colégio, em Iauareté, em plena selva, às margens do rio Waupés, afluente do rio Negro, na fronteira com a Colômbia.

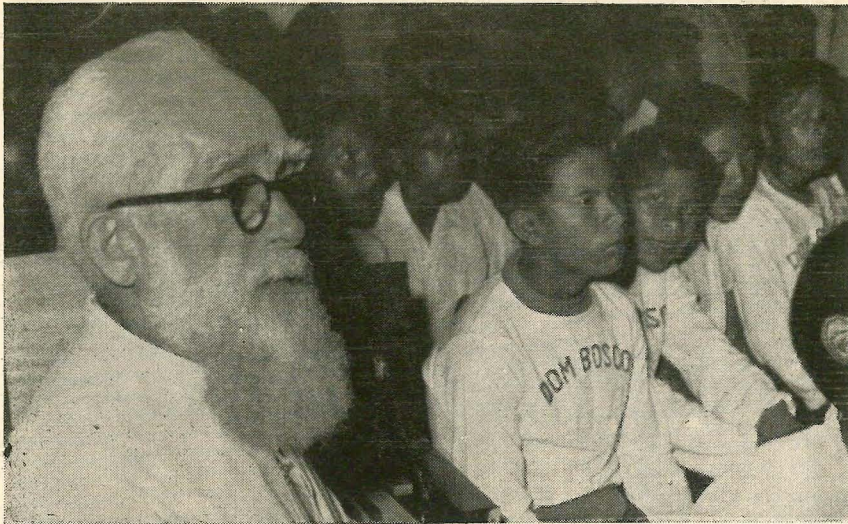
Entrando em detalhes — não muitos — o convite esclarecia que se tratava da conclusão do Curso Profissional de 15 índios e 9 índias que, como milhares de outros, em idade escolar, estudam nos colégios das várias Missões Salesianas, localizadas às margens do rio Negro e seus afluentes. Como seus companheiros, após seis anos de estudos, havia concluído o curso com aproveitamento, e todos pediam, por seu intermédio, a presença da FAB, através do Comandante da Primeira Zona Aérea, para abrilhantar a sua festa de formatura.

Era difícil não atender àquele convite. Os serviços da FAB, através do CAN/AM, da COMARA e dos TRINÔMIOS, estão demasiado ligados aos problemas da região, para não despertarem desejos incontidos de conhecer e incentivar uma obra de tal natureza e de ver de perto uma novidade tão estranha.

Uma formatura de índios, no próprio "habitat" indígena! Como imaginar o deslocamento dos mesmos para as aulas? Com livros e cadernos debaixo do braço! Iriam a pé, pelo meio da



Mesa que presidiu a Cerimônia de Colação de Grau ouve a declaração de um dos recém-diplomados



Padre Antonio Giacone simboliza o missionário Salesiano. Estudioso das línguas e dos costumes dos índios do rio Negro, tem vários livros publicados. Mais de trinta anos de sua existência vêm sendo dedicados à catequese e educação de gerações indígenas

selva? Ou de canoa? E o vestuário nas aulas? Que língua falaria? Que aprenderiam?

Seria mesmo colégio? Seria Iauareté uma cidade indígena, do estilo Inca? Ou, talvez, nem fossem índios! Quem sabe, caboclos...

Com estas e outras perguntas e num clima geral de expectativa, rumou para a fronteira amazônica uma comitiva de cinco oficiais, um jornalista e seis senhoras, entre estas a própria senhora do Comandante, formando a representação da Zona Aérea nesta original e nunca vista festa de formatura.

Após um pernoite em Manaus, a comitiva prosseguiu no C47, pousando em Tefé, no rio Solimões; daí até Pari-Cachoeira, no rio Tiquiê, para, finalmente, com 05:20 horas além de Manaus, avistar o campo de pouso da Missão Salesiana de Iauareté.

Pequeno campo de 700mx20m, muito bem arrumado; visto do alto, mais parecia um jardim, onde sobressaía um tabuleiro vermelho de piçarra, salpicado de balizas brancas, cercado de grama verde, tendo, no pátio, uma inscrição em grama roxa: **IAUARETÉ — SALVE A FAB.**

As condições técnicas do campo, no entanto, não eram tão agradáveis, pois, de um lado da pista havia um razoável precipício; do outro lado, pequenas

elevações e depressões; numa cabeceira, o barranco íngreme do rio; e na outra, um morrote de areia com cerca de 10 metros de altura; a pista também apresentava uma baixa acentuada, no centro, pouco depois do pátio.

Já sabíamos da história e da missão deste campo de pouso. Ele fôra construído pelos próprios índios, com recursos exclusivamente locais, para receberem os benefícios do avião da FAB. Durante oito longos anos, meninos, meninas, índios velhos, padres, freiras, enfim toda a Missão, utilizando pequenos caixotes, jogaram atêrro entre duas pequenas elevações, a fim de encher o vale de cerca de seis metros de profundidade por quase cem de comprimento, e vinte de largura. Desde a inauguração, passara a ser pouso normal, cada quinzena, dos aviões do CAN/AM; e a operação inicial era fruto, apenas, do arrôjo, da compreensão e do carinho dos pilotos do CAN/AM, para com os anseios daquela comunidade que, de maneira tão convincente, com tamanha tenacidade e à base de tantos sacrifícios, demonstrou o desejo e a necessidade que tinha de se comunicar, via aérea, com o resto do País, libertando-se, assim, do isolamento quase completo que lhe era imposto pelas imensas ca-

choeiras e corredeiras que obstruem a via fluvial.

Como no atêrro manual, executado sem orientação técnica, sistematicamente atolassem os aviões, e para que a operação não fôsse suspensa, foi estabelecida uma "NPA para o pouso" que consistia em "pousar curtíssimo e dar motor para passar em velocidade entre as 4.^a e 5.^a balizas; começar a frear na 6.^a baliza e, na 7.^a, fazer a curva de 180° sem pião, ficando na posição de decolagem; colocar tábuas sob as rodas, caso fôsse pernoitar".

Com o auxílio da COMARA, porém, foram transportados, via aérea, um trator de esteira e um pé-de-carneiro, cujo trabalho fêz melhorar as condições do piso, continuando no desmonte do morrote da cabeceira. Um avião de outra Zona Aérea que ali pousara, cujo piloto não conhecia as "condições locais", já desfrutara do benefício deste trabalho mecanizado, sem o qual, talvez, consequências graves tivessem de ser lamentadas.

O pouso da comitiva, portanto, foi sem preocupações maiores do que um pouso curto normal, e a recepção não poderia ser mais bela, cativante e comovedora.

Com uniformes de colegiais e de atletas, centenas de meninos e meninas ali estavam, em correta formatura, numa atitude irrepreensível, empunhando a Bandeira Nacional, um escudo com as Armas da República, um escudo com o nome da FAB e u'a "maquete" de um avião onde se lia a inscrição: "Voe pela FAB".

Durante o desfile, em homenagem à comitiva, com o garbo de uma tropa de elite, ritmado pelo som de um tambor, com tantas bandeiras, escudos e símbolos da mais alta evocação patriótica, tal foi a emoção causada aos visitantes que as lágrimas incontidas marejavam em suas faces, e foi unânime a certeza adquirida de que haviam descoberto a obra mais valiosa para o Brasil, existente na imensidão amazônica.

A emoção da recepção, o carinho, a alegria e as surpresas que a comitiva experimentou, no contacto mais íntimo com a Missão, foram sensações que jamais se apagarão da memória dos visitantes.

As dúvidas e incertezas anteriores foram logo, de pronto, esclarecidas, e o interesse e outras surpresas se avolumavam à proporção que se iam conhecendo maiores detalhes daquela comunidade. Eram evidentes os frutos de um trabalho de grande envergadura, na educação cívica, moral e religiosa daquelas centenas de crianças, nascidas em plena selva e que se preparavam para formar uma civilização modelar.

Verificou-se que existiam em Iauareté dois grandes colégios, onde estudavam, em regime de internato, mais de 500 crianças, todas índias. As meninas, no colégio feminino, sob a orientação das freiras, e os meninos, no colégio masculino, sob a orientação dos padres. Era a organização Salesiana imposta naquela selva distante, com o mesmo rigor e cuidado dos colégios das grandes cidades.

Soube-se, também, do interesse dos índios velhos pela educação dos filhos. Eles permaneciam irredutíveis nos seus costumes livres das florestas, mas compreendiam o benefício da educação dos missionários para os seus filhos, e viajavam, às vezes, semanas inteiras, de canoa, para matriculá-los no colégio, em fevereiro, e para vir buscá-los, em novembro, para as férias.

Presenciou-se o carinho e a firmeza com que os pequenos eram educados. Os cuidados com a saúde, com a alimentação, o largo emprêgo das vitaminas e do leite e de outros alimentos sadios transformavam em pouco tempo aqueles pequenos frutos das selvas, doentes, cheios de vermes e raquíticos, nos rapazes e moças que se viam, fortes, saudáveis e aptos, moral e fisicamente, para os trabalhos racionais de uma civilização ideal.

A visita às dependências da Missão começou pelo Hospital ou Santa Casa, onde alguns doentes, entre eles uma parturiente com dois gêmeos, desfrutavam do asseio, da medicação e do cuidado de uma verdadeira casa de saúde, dirigida por uma irmã enfermeira diplomada e auxiliada por ex-alunas índias especializadas.

No Museu estavam os mais variados objetos indígenas. É o local onde os missionários recolhem o material mais interessante e dedicam os raros momentos disponíveis da rotina educacional ao estudo das línguas e dos costumes das 10 raças de índios existentes na região.

Lá estava o padre Antonio Giaccone, uma relíquia missionária Salesiana, com seus quase quarenta anos dedicados à catequese e educação dos índios do rio Negro. Ativo, estudioso e trabalhador, o padre Giaccone é conhecedor profundo das línguas e costumes de todas aquelas tribos. Já publicou vários livros sobre assunto indígena, bem como alguns dicionários, dedicando-se especialmente ao registro das raças em declínio que se vão diluindo no contacto com outras mais importantes. A atenção da comitiva foi despertada para os catecismos e livros de iniciação escolar, escritos nas línguas indígenas, para facilitar o estudo

dos indiozinhos recém-chegados que não dominam o sentido das palavras em português.

Fato surpreendente que na ocasião foi relatado é o que acontece com a raça Macu, tida como inferior pelas demais, às quais servem desde crianças, como escravos, apesar de serem aparentemente mais fortes, bastante ágeis no manejo das armas, bons caçadores e deterem com exclusividade o segredo da fabricação do curare.

Por mais que se esforcem os missionários, ainda não conseguiram a harmonia, com igualdade de tratamento desta raça com as demais. Os próprios Macus, mesmo as crianças, são arredios e não aceitam o contacto diário com os outros.

Disse o padre Giaccone que na sua longa vida missionária apenas um índio e uma índia Macus conseguiram passar cinco anos na Missão. Os outros, às dezenas, já atraídos para os colégios, fogem sistematicamente, durante os primeiros meses de convívio.

A visita estendeu-se às salas de aula, às oficinas de alfaiataria, de carpintaria, de serralheria e ao artesanato das moças, sentindo-se que, ao lado da educação moral, cultural e religiosa, os índios aprendiam as profissões que lhes pudessem ser



Desfile dos alunos índios em homenagem à Força Aérea Brasileira



Turma de nove índias diplomadas pelo Curso Industrial da Missão Salesiana de Iauareté, em 1962

úteis na vida prática. Carteiras escolares, mesas, cadeiras, malas, roupas de homem, roupas de mulher, rédes, tapetes, colchas e muitas outras utilidades usando matéria-prima local e de fora, são confeccionadas com esmero e técnica pelos alunos, sob a orientação segura dos pais, freiras ou irmãos leigos, especializados em cada profissão.

Ao entardecer, os membros da comitiva separaram-se, com o fim de se prepararem para assistir ao ponto mais alto da viagem que era a cerimônia de colação de grau dos diplomados.

Este fato que tanto surpreendera anteriormente, depois de conhecer aquele ambiente e o trabalho educacional ali desenvolvido, tornou-se perfeitamente natural e a sequência lógica de um final de curso, a conclusão de uma etapa escolar, duramente conseguida pelo trabalho daqueles nobres representantes de D. Bosco. A cerimônia

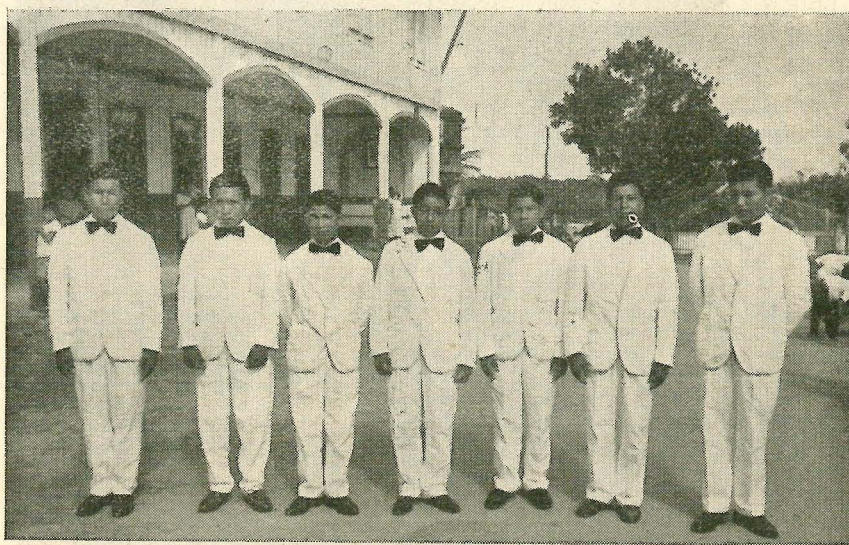
so, para que vá adiante aquele ideal de fazer o bem, de ensinar e de educar, sem outro objetivo pessoal além da recompensa no Reino dos Céus.

No salão do teatro estava reunida uma assistência bastante original. Além de pequenos índios-alunos, centenas de seus familiares que vinham de suas tribos buscar os filhos para as férias. Todos vestidos, alguns velhos até de paletó, estavam naquele recinto numa atitude tão normal como quaisquer outros seres realmente civilizados poderiam estar.

No palco, à mesa que presidia a solenidade, estavam, além, do Padre-Diretor, da Irmã-Diretora, a senhora do Comandante da Zona e os membros da comitiva visitante. A ornamentação refletia o cunho de exaltação patriótica que é constante na educação missionária salesiana. Ali estavam a Bandeira Nacional, o escudo com as armas da República e o símbolo da FAB.

Em baixo, no primeiro plano, estavam, de um lado a turma de 15 rapazes concluintes, todos em traje branco, com gravata preta, tipo "borboleta" e, do outro, as 9 moças, também de branco, com saia e blusa de seda e sapato preto de verniz.

A cerimônia foi iniciada com o Hino Nacional, seguindo-se a entrega dos diplomas aos con-



Índios das diversas tribos diplomados pelo Curso Industrial da Missão Salesiana de Iauareté, em 1962

cluintes. Discursaram na ocasião o Padre-Diretor, o orador da turma dos rapazes, a oradora da turma das moças e o Parainfo. Intercalados aos discursos foram apresentados vários números de declamação e cantos em conjunto que deram realce à maneira evoluída com que se educavam as crianças naqueles colégios.

O encerramento foi feito com uma homenagem à Força Aérea Brasileira, concluída com o Hino dos Aviadores, cantado por todos os alunos.

O dia seguinte não foi menos cheio de fatos surpreendentes. Começou com a multidão que assistia à missa, no mais profundo respeito. Centenas de comunhões ocuparam vários padres durante algum tempo. As orações das crianças, com a entonação característica que dão normalmente às palavras, produziam um colorido especial no desenrolar do ato litúrgico, ao qual davam maior imponência, suavidade e elevação espiritual.

Após o café, estava programado um passeio à Colômbia, na outra margem do rio. O pôrto onde se deveria tomar a lancha estava coalhado de canoas. Dezenas e dezenas haviam chegado com as famílias dos índios-alunos, estando tôdas elas alojadas na "hospedaria" que era um barracão junto ao pôrto, próprio para esta missão de hospedagem de estrangeiros.

A paisagem da Missão, vista do outro lado do rio, deixava um grande entusiasmo entre os brasileiros, pela diferença de apresentação entre as duas fronteiras. Em poucos locais, o confronto é tão favorável ao Brasil em relação aos nossos vizinhos. A imponência das edificações, a bela apresentação do conjunto, visto do outro lado do rio, deixavam bem evidente o que representava em trabalho, em dedicação e em perseverança, para se conseguir aquele resultado, com material vindo do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e, às vezes, da Europa, de cujos

locais o mais perto está a cerca de 4 500 km de distância.

Estava preparado para esta ocasião um espetáculo singular e deveras emocionante. Os missionários mantêm, entre os alunos, a prática dos costumes e esportes saudáveis que adquirem na vida livre das selvas. Entre estes, está o mergulho nas corredeiras, onde demonstram excepcional coragem, agilidade e sangue frio. Como demonstração, dois grupos de 10 alunos, que em duas canoas grandes acompanharam a comitiva no passeio, disputaram a maior audácia, em se jogando das pedras, dentro das corredeiras, e se deixando levar, em grande velocidade, pelas águas revoltas, nadando em fila indiana, livrando-se das pedras, paus, ou outros obstáculos, até encontrarem, a centenas de metros rio abaixo, o remanso das pedras mais salientes; onde descansavam um pouco, para continuarem nadando e, de remanso em remanso, atingirem a margem do rio Wau-pés, antes da confluência com o rio Papuri; pois, do contrário, teriam mais algumas centenas de metros de corredeiras a vencer, na foz razoavelmente larga e agitada deste afluente do Wau-pés. Após vários mergulhos, dados com visível prazer, foi feita a "alagação e salvamento" das canoas, no meio das corredeiras. Após a virada proposital da canoa, com todos dentro, no meio daquelas pedras, começava o trabalho de equipe, no controle da mesma nas corredeiras e nas providências para desemborçá-la e retirar a água, aproveitando os pequenos remansos das pedras. Jamais se poderia imaginar que aquele espetáculo pudesse terminar sem uma grave ocorrência para os participantes. Por isso, antes do regresso à Missão, foi pedido insistentemente que fôssem recontados os meninos, para se ter certeza de que nenhum tivera menos sorte e fôra tragado pela correnteza. Felizmente todos estavam salvos e sem um arranhão sequer.

Aquela tarde fôra consagrada às despedidas dos alunos. A alegria era geral e contagiante entre a criançaça.



Orador da turma de quinze índios diplomados em 1962

Uns carregavam malas, outros arrumavam trouxas; pegavam brinquedos, despediam-se dos missionários e dos amigos; falavam português, tucano, uanaína, dessano e outras línguas, das várias raças, numa algazarra e numa correria sem conta, nos jardins e pátios dos colégios.

Os padres e as irmãs não externavam a mesma alegria e diziam lamentar a saída das crianças, dada a solidão em que ficariam durante os quatro meses de férias dos meninos.

A rua do pôrto estava num movimento invulgar. Os alunos, com malas ou trouxas na cabeça, carregavam remos, cestas e vários outros utensílios, e, acompanhados de seus familiares, seguiam para a hospedaria e de lá para as canoas, rumando "para casa".

Que belo espetáculo, tão profundo em seu significado, ver aquelas centenas de canoas, saindo uma a uma, cheias de índios, levando para o seio da floresta aqueles pequenos que durante todo o ano foram orientados e educados em costumes tão diferentes, numa tentativa de modificar, pela base, a mentalidade e os costumes de origens seculares. Haveria algum resultado? Assimilariam alguma coisa?

O fato de regressarem no ano seguinte e em número sempre crescente já é promissor. Per-

dem alguma coisa, mas gravam maior número e deixam algum resquício entre os próprios velhos das tribos. Mas só a continuidade dos anos poderá resultar em efeito seguro. E D. Bosco, ao lançar-se nesta obra reudentora, previu cinco gerações para alcançar o êxito desejado.

É uma incerteza que agiganta o trabalho missionário. Pela paciência, tenacidade, rigidez dos costumes morais e religiosos, e, acima de tudo, pela sua resignação, ao lutar, com tanto sacrifício, por um trabalho que tem a certeza de não ver o resultado.

Com a saída das últimas crianças, ao anoitecer, os colégios ficaram vazios, e a Missão mergulhou na calma própria de um convento. Realmente acabados os trabalhos escolares, permaneciam os trabalhos religiosos com toda intensidade, na continuidade secular dos seus atos e costumes. Foi bastante evidente esta transformação e com ela foram aclarados repentinamente alguns aspectos daquele trabalho que pareciam incompreensíveis à primeira vista. É que o missionário é antes de tudo um religioso. E é na religião que ele cultiva as qualidades próprias e imprescindíveis para este trabalho. É na fé inabalável, é na manutenção dos seus costumes, é na cega obediência às leis e ordens religiosas que está toda a base do seu trabalho criador. E esta base, em se man-

tendo firme e indestrutível, estará capacitada a dar continuidade a qualquer trabalho, secular se for o caso, como secular é também a sua origem.

Daí a certeza de toda a comitiva, de que sem o trabalho missionário jamais se faria Iauareté. Não pelas suas edificações, pela sua apresentação material, mas pelos frutos educacionais, morais, espirituais e de civilização, conseguidos após dezenas de anos de dedicação, trabalho, sacrifício e persistência, de que só os verdadeiros missionários são capazes.

No dia seguinte, pela manhã, foi a despedida da comitiva. Pela vontade de alguns, a permanência prolongar-se-ia por mais tempo naquele ambiente de trabalho, pureza e harmonia.

A estada em Iauareté fôra realmente confortadora para todos os que ali estiveram. E a volta ao contacto com a civilização foi, para alguns, como o acordar de um sonho maravilhoso, em que visitavam um mundo irreal, sem nenhuma ligação com este nosso, chamado civilizado, cujo contraste logo se evidenciava, parecendo faltar uma orientação e um objetivo mais elevado que trouxesse aquela harmonia e aquela tranquilidade, somente alcançadas em ambiente de pureza e bondade como o que existia em Iauareté.

INSTALAÇÕES COMPLETAS DE PEDREIRAS — BRITADORES
— PENEIRAS — MANDÍBULAS — BROCAS "CARBODUR"

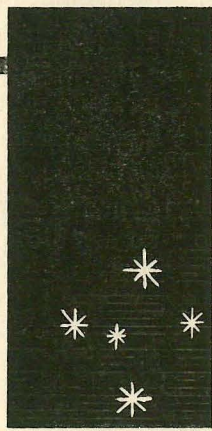
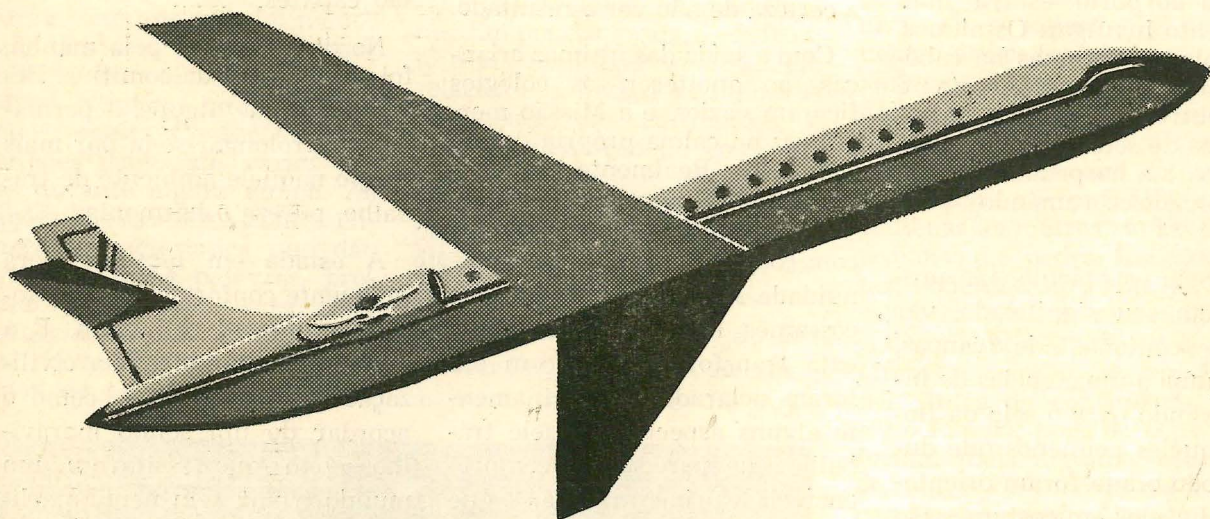


ERCIL S. A. COMÉRCIO E INDÚSTRIA

RIO DE JANEIRO
RUA DA ALFÂNDEGA, 111-A S/509

TELS. 43-0054 - 43-0050
TELEGR.: NICROMIT

CRUZEIRO A JATO



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

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

SERVIÇOS AÉREOS

CRUZEIRO DO SUL

na era do jato sempre uma boa viagem!

PADRE ÁVILA EXPLICA SOLIDARISMO

"SÔBRE REFORMAS DE BASE": "É INDISPENSÁVEL REFORMAR,
MAS A PARTIR DAS CONSCIÊNCIAS"

Sociólogo, Diretor da "Faculdade de Sociologia" da PUC, o Padre Fernando Bastos Ávila, SJ, está na vanguarda cristã que João XXIII impulsionou. "Mater et Magistra" e "Pacem in Terris" são bandeiras da PUC. A atualidade e oportunidade das teses desta Entrevista Exclusiva explicam a enorme difusão do Solidarismo que da Universidade se irradia a tôdas as camadas. A REVISTA DE AERONÁUTICA oferece, assim, aos seus leitores, oficiais, sargentos, a todos, a oportunidade de participarem da "Grande Conversação" do nosso século — reportagem de ALOISIO NÓBREGA.

P. OUVES-SE MUITO FALAR AGORA EM SOLIDARISMO. QUE É O SOLIDARISMO?

R. Solidarismo é uma idéia e uma realidade. A idéia fundamental do solidarismo é a da promoção integral da pessoa humana dentro das comunidades reais. A realidade é o fenômeno decisivo, que se vem deflagrando no Brasil, da conscientização comunitária.

P. MAS A PROMOÇÃO DA PESSOA HUMANA NÃO É, AO MENOS APARENTEMENTE, O OBJETIVO A QUE SE PROPÕEM TODOS OS SISTEMAS E MOVIMENTOS?

R. Existe uma tremenda exploração do termo. É o ponto de partida, o impulso primeiro do solidarismo é denunciar esta exploração. O capitalismo liberal se propõe promover o homem, mas se contentou em proclamar liberdades teóricas, sem se preocupar com criar condições reais, nas quais as liberdades fôssem autenticamente exercidas. Milhões de brasileiros ficaram à margem do desenvolvimento brasileiro. Isto porque, na ordem capitalista, o poder econômico decide: quem tem recursos tem abertas tôdas as possibilidades de promoção; quem não os tem é marginalizado. O neocapitalismo procura criar melhores condições, melhores relações de trabalho, mas detém ainda nas mãos do capital a última instância do processo histórico.

O solidarismo acha que isto ainda não é cristão.

P. DENUNCIAR O CAPITALISMO E O NEOCAPITALISMO NÃO É CORRER O RISCO DE NOS PRECIPITARMOS NO SOCIALISMO ESTATAL, CONCRETAMENTE NO COMUNISMO?

R. Aqui reside a originalidade da posição solidarista: ela é totalmente descompromissada. Ela reage contra o capitalismo pela única via que não conduz ao socialismo estatal. No capitalismo domina o capital; no socialismo estatal domina o Estado, órgão de poder do partido único. No solidarismo a hegemonia é atribuída às comunidades reais, em todos os níveis em que se realizam: comunidades de vizinhança, comunidades de trabalho, comunidades profissionais, municipais, estaduais e a comunidade nacional.

P. NÃO VEJO BEM COMO TAL IDÉIA FUNCIONA

R. A comunidade é aquela forma de associação da qual os homens participam na especificidade de seu ser, isto é, enquanto seres racionais e livres. A comunidade é o lugar natural onde os homens pensam e querem juntos, onde se realizam como homens. As comunidades existem, muitas vezes porém sem consciência de si, impedidas na sua conscientização por forças despersonalizantes ou divididas por interesses individualistas.

Uma vez tomando consciência de si, as comunidades e os homens que as integram se transfiguram e constituem uma força construtiva irresistível. O grande objetivo imediato do solidarismo é acelerar este processo de conscientização comunitária, agindo desde as bases. Uma comunidade nacional, composta de comunidades de base ativas, cujos destinos são pensados e decididos pelos seus componentes, é uma nação dotada de alto teor de politização, isto é, de capacidade de decidir consciente e livremente de seus destinos.

P. O SOLIDARISMO CONCORDA COM AS REFORMAS DE BASE?

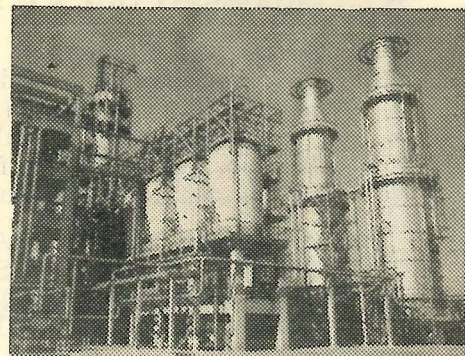
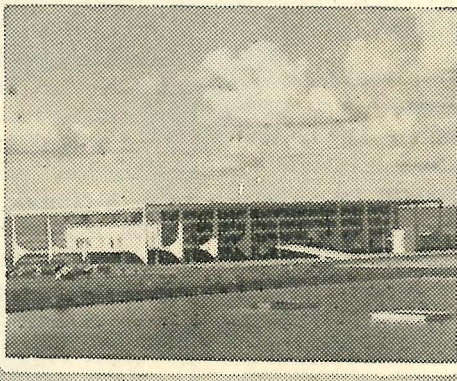
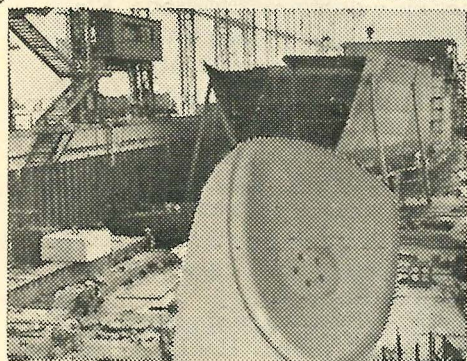
R. No que toca às reformas, a posição solidarista pode resumir-se nos seguintes termos: sem moralidade, de pouco valem as reformas, mas só moralidade não basta; é necessário reformar as estruturas. É indispensável reformar, mas a partir das consciências. As consciências corrompidas corrompem as estruturas e estas, por sua vez, funcionam como um mecanismo automático de corrupção.

P. MAS COMO ENCARA O SOLIDARISMO A CONCRETIZAÇÃO DESTAS REFORMAS?

R. Precisamente pelo processo de conscientização comunitária. As duas tremendas raízes de corrupção são o dinheiro e o poder. Enquanto dispersos em comunidades inconscientes, os indivíduos são as vítimas fáceis da corrupção pelo dinheiro no capitalismo e da corrupção pelo poder nas ditaduras de direita ou de esquerda. Integrados em comunidades conscientes, os indivíduos constituem-se uma força irresistível de moralização de reforma.

P. CRÊ POSSÍVEL QUE O SOLIDARISMO POSSA INFLUIR EM TEMPO NO PROCESSO DE RADICALIZAÇÃO DAS EXTREMAS A QUE ESTAMOS ASSISTINDO?

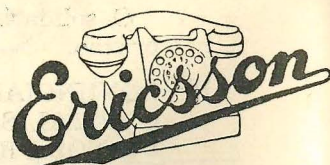
R. Primeiro, não acredito que este processo obedeça a um esquema rígido, de um determinismo inevitável. Acredito que ele é trabalhado internamente pelas forças da liberdade humana, que podem modificar de modo imprevisível o desenvolvimento de um processo histórico. A seguir, devo notar que o solidarismo não se propõe a criar forças novas; apenas procura dar consciência a forças existentes, vivas; pretende apenas funcionar como um catalizador. Enfim, devo deixar claro que a consciência de estar engajado na verdadeira linha de promoção e plena realização do homem é o grande estímulo do movimento solidarista comunitário. É nobre lutar por uma tal causa. E talvez aquilo de que o mundo hoje mais precisa é de um pouco mais de nobreza.



Desde 1955, a Ericsson vem operando sua moderna fábrica brasileira para a produção de equipamentos telefônicos da mais alta qualidade. Sua experiência técnica internacional é, agora, dedicada ainda mais eficientemente ao desenvolvimento brasileiro, no importante campo das comunicações.

ERICSSON PARTICIPA DO PROGRESSO BRASILEIRO

Em mais de 300 cidades brasileiras, mais de 250 mil linhas telefônicas já foram instaladas pela Ericsson do Brasil. E muitas outras cidades estarão recebendo, em breve, as chamadas do progresso, através de equipamentos telefônicos produzidos pela Ericsson.



Fabrica sempre os melhores telefones

UM GÊNIO MILITAR ITALIANO

GENERAL GIULIO DOUHET

GERALDO LABARTHE LÈBRE — Ten Cel Av

O DOMÍNIO DO AR

Em março de 1930, a Itália perdeu o seu grande Pioneiro do Poder Aéreo: o General Giulio Douhet.

Em 1921, encorajado pelo Marechal Armando Diaz, Douhet publicou, por conta do Ministério da Guerra da Itália, a sua obra famosa: "O Domínio do Ar".

Esta obra, que se tornou clássica, provocou polêmicas intermináveis que o autor sustentou com argumentações cada vez mais veementes.

A conceituação do Poder Aéreo continuou a apaixonar os círculos militares em todo o mundo e as publicações e as vidas de Douhet, Trenchard, Billy Mitchell e Seversky, para citar os mais importantes, ilustram os primórdios da História do Poder Aéreo, que hoje se transforma em Poder Aero-espaial.

A segunda edição de "O Domínio do Ar" foi impressa, ampliada, em 1926 e foi traduzida para o inglês, francês, alemão e espanhol.

Em julho de 1930, a "Biblioteca del Oficial de Mariña", na Argentina, publicou "O Domínio do Ar", traduzido pelos Tenentes-de-Fragata Raúl Masón Lugones e Exequiel T. del Rivero.

Em 1932, A. Mondadori, em Milão, publicou a terceira edição do citado livro, incluindo u'a monografia, publicada em abril

de 1928, sob o título: "Os prováveis aspetos da guerra do futuro" e a condensação dos mais controvertidos artigos de Douhet sob o título: "Recapitulação". Nesta edição também se encontra o artigo publicado por êle pouco antes de março de 1930 na "Rivista Aeronautica": "A guerra de 19...".

A tradução inglesa desta terceira edição foi feita por Dino Ferrari e publicada por Coward-Mc-Cann, New York, 1942.

Alguns conceitos de Douhet, extraídos da sua obra clássica, podem dar uma imagem do valor que êles representam, quer para os historiadores da vida dos Pioneiros do Poder Aéreo, quer para os analistas que estudam as conseqüências do emprego do Poder Aéreo na 2.ª Guerra Mundial, quer para os estrategistas contemporâneos, quer para os responsáveis pela elaboração das Doutrinas Militares.

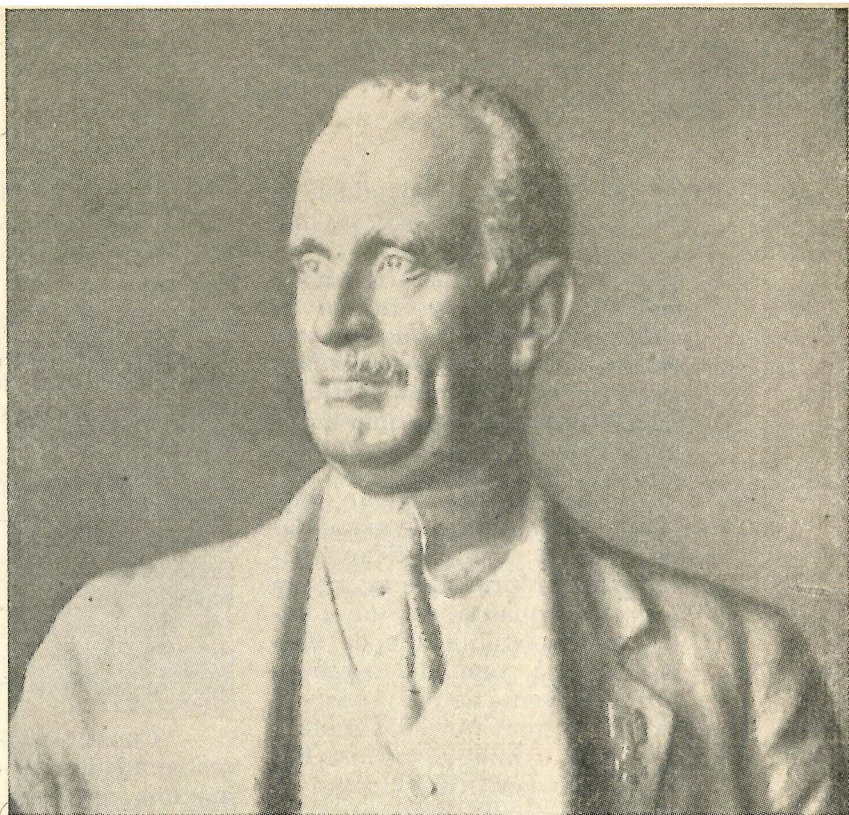
O que interessava era fazer conhecer esta verdade: "que a aviação apresentava a possibilidade de cumprir ações de guerra com seus próprios meios, além e fora do raio de ação das armas terrestres e marítimas, e por isto era necessário consti-

tuir uma Fôrça Aérea independente do Exército e da Marinha".

— "O engenho aéreo, por sua independência de superfície e por sua velocidade de deslocamento, é superior a qualquer outro meio; é a arma ofensiva por excelência."

— "A superfície terrestre representa a costa do oceano atmosférico. As condições são perfeitamente análogas, porque a superfície terrestre sólida e líquida não se prepara contra a ofensiva aérea inimiga disseminando sôbre toda a superfície canhões e aviões, e sim impedindo ao inimigo voar, isto é, conquistando o domínio do ar. Tal é o conceito justo, lógico e razoável que se deve admitir também em teses de simples defesa; impedir o vôo do inimigo, ou seja impedi-lo de cumprir ação alguma no ar ou do ar".

— "Conquistar o domínio do ar significa, pois, pôr-se em condições de levar contra o inimigo ações ofensivas de ordem tal que sejam superiores a todas que possa imaginar a mente humana; vale dizer pôr-se em condições de separar o Exército e a Esquadra inimigos de suas bases, impedindo-lhes não



General Giulio Douhet

só de combater, mas também de viver. Significa proteger de modo seguro e absoluto todo o próprio território e mar contra tal ofensiva, manter a eficácia do próprio Exército e da própria frota; permitir ao próprio país viver e trabalhar na tranqüilidade mais completa; quer dizer em suma: vencer."

— "Ser vencido no ar, vale dizer, reduzido à impossibilidade de voar, significa ficar separado do próprio Exército e da própria Esquadra, ver um e outra na impossibilidade de operar, estar à completa mercê do inimigo, sem defesa possível, exposto à mais formidável ofensiva que o inimigo poderá desencadear por tôdas as partes com a máxima facilidade e o mínimo risco. Quer dizer, em resumo, estar vencido e obrigado a aceitar qualquer condição que ao inimigo ocorra impor. Tal é o valor do domínio do ar."

— "Dominar o ar significa encontrar-se em condições de impedir o vôo ao inimigo, conservando essa faculdade para nós mesmos."

— "Mil aviões, transportando duas toneladas de bombas cada um, ainda admitindo que cada um dêles possa custar um milhão de libras, resultam custar um bilhão, ou seja, o custo aproximado de um único encouraçado."

— "A unidade de bombardeio deve ter a potência de destruir completamente um objetivo de determinada superfície."

— "É de se prever que, dentro em pouco, existirão aviões capazes de transportar cerca de dez toneladas de carga útil, ou seja, uma carga de bombas igual ou superior à bordada de um encouraçado."

— "Na preparação da defesa nacional, deve-se mudar completamente de diretivas, porque a forma das guerras do futuro será completamente distinta das guerras do passado."

— "Tudo o que uma nação está disposta a fazer para assegurar sua defesa deve orientar-se até o fim no sentido de pro-

vê-la daqueles meios que, em caso de guerra, sejam convenientes para a conquista do domínio do ar."

— "A defesa nacional só pode ser assegurada pela Fôrça Aérea apta, em caso de guerra, para conquistar o domínio do ar."

— "Para conquistar o domínio do ar é necessário destruir todos os meios de vôo do adversário, seja em vôo, seja em suas bases ou hangares, seja nos centros de produção, seja enfim em qualquer parte onde existam ou possam ser construídos."

— "Constituição da Arma Aérea: unidade de bombardeio na máxima quantidade possível e unidades de combate em proporção à possível reação inimiga."

— "As unidades de combate têm por missão limpar o caminho da possível oposição aérea do inimigo, a fim de que as de bombardeio possam cumprir sua missão."

— "A arma aérea, por suas características próprias, é a que, em caso de conflito — e todos concordam com isto — entrará em jogo primeiro, imediatamente, e talvez, quem sabe, antes da declaração de guerra."

— "Por isto a arma aérea deve conservar-se sempre pronta para ter "mobilidade" e "dispersar-se"."

A PREPARAÇÃO, 1910

Em 1909, Douhet escrevia: "A nós que temos vivido até agora ligados à superfície terrestre; a nós que temos sorrido, quase com compaixão, do esforço dos precursores, a quem considerávamos visionários, se bem que fôssem videntes; a nós que possuímos somente Exército e Marinha, é forçoso reconhecer, embora nos pareça estranho, que a atmosfera pode resultar num campo de combate não menos importante que a terra e o mar. Porém, devemos-nos habitar, desde logo, a esta vida e prepararmo-nos desde já para a nova luta."

Se podem existir nações sem fronteira marítima, não podem existir, por outro lado, sem fronteira aérea. Teremos, pois, no futuro, três campos de luta em vez de dois, bem distintos e bem definidos.

Em cada um dêles, a luta, por mais que difiram os meios, deverá ser coordenada para um único fim e este fim será sempre o mesmo: Vencer. Atualmente temos plena consciência da importância do domínio do mar; não menos importante será, dentro em breve, a conquista do domínio do ar, porque só possuindo o domínio do ar podemos usufruir as vantagens que se resumem nesta frase: de cima se vê bem e se fere facilmente, vantagens que não podemos gozar plenamente enquanto não tivermos obrigado o inimigo a permanecer ligado à superfície.

Combater-se-á pois, e violentamente, pelo domínio do ar. E para este fim as nações civilizadas prepararão e reunirão os meios convenientes; e como em toda a luta para a igualdade, em igualdade de outras condições, prevalece o número, assim como sucedeu e sucede com Exércitos e Marinhas, estabelecer-se-á, entre as Fôrças Aéreas, uma competição incessante, somente limitada pelas exigências de ordem econômica.

Em virtude desta competição inevitável, as Fôrças Aéreas irão paulatinamente crescendo e tornando-se importantes.

O Exército e a Marinha não devem, pois, ver na Aviação somente um meio auxiliar capaz de lhes ser útil em determinada circunstância. Não! Exército e Marinha devem ver na Aviação o aparecimento de um irmão, mais jovem, porém de não menor importância, na grande família guerreira."

Em 1910, Douhet escrevia: "A guerra aérea compreende, além da resolução do problema técnico do meio aéreo, numerosos problemas de preparação, organização, emprêgo, etc., das Fôrças Aéreas, isto é, requer a Aviação, "ex-novo", uma ter-

ceira parte da arte da guerra, aquela que precisamente se pode chamar: a arte da guerra aérea."

Os conceitos transcritos acima foram publicados pelo Major Giulio Douhet, em Roma, em 1910: "I problemi dell' aeronavigazione" (Os problemas da aeronavegação), extrato do Diário: "A Preparação".

A VIDA DE GIULIO DOUHET

Douhet nasceu em 1869 em Caserte. Como Tenente de Artilharia passa pela Escola de Guerra e depois pela Escola Politécnica de Turin, onde termina o curso superior de eletrotécnica. Um trabalho seu sobre Cálculo de motores lhe valeu ser classificado em primeiro lugar, ao terminar o curso. Observando os melhoramentos dos automóveis, ele escreve sobre o aproveitamento e a utilização de viaturas pesadas no Exército.

Em Spezzia, como Capitão, lança-se nas pesquisas sobre baixas temperaturas. Representa seu Governo no Congresso Internacional do Frio, em Paris, tendo feito uma conferência na Sorbone sobre a separação do oxigênio e do azoto do ar para liquefação.

Assim como havia estudado o automóvel e seu emprego pelos exércitos passa a estudar o avião.

Numa conferência, em 1913, na Escola Politécnica, afirma:

"Uma nova arma nasceu, a arma do ar. Um novo campo de batalha se abre: o céu. Um novo fato se produz na história da guerra, o nascimento de um princípio, o da guerra do ar.

Se nosso dever de soldado nos impõe estarmos presentes na luta, nosso dever de cidadãos de uma Nação civilizada nos impõe estarmos preparados contra as surpresas da civilização futura."

Em 1913, Douhet é nomeado Comandante do Batalhão de Aviadores da Itália. Em 1915, quando a Itália entrou na guerra, ele é Tenente-Coronel e Che-

fe do Estado-Maior da Divisão de Milão, partindo para o "front".

Douhet, por ter enviado um relatório criticando as operações ao Ministro Bissolavati, é preso e submetido a julgamento.

Um Tribunal Militar condena o Coronel Douhet a um ano de prisão, que ele cumpre em Fenestrelle, em 1916. Em plena guerra ele se vê forçado à inanição, mas não cessa de alertar contra o modo como estavam sendo conduzidas as operações militares. Sai da prisão em outubro de 1917 e pouco tempo depois o desastre de Caporetto abalou a Itália.

A investigação oficial desta catástrofe concluiu que suas causas eram exatamente as apontadas por Douhet e pelas quais havia sido condenado.

Servindo ao Exército em 1918, é designado para a Comissão Geral de Aeronáutica. Alguns meses depois do armistício, Douhet, a pedido, passa para a vida civil.

Em novembro de 1920, o Tribunal Superior da Guerra e da Marinha revê o julgamento de 1916 e reconhece que Douhet agiu somente na crença que a conduta das operações colocava em perigo a existência da Itália e que este oficial "sacrificara seu interesse pessoal e os laços da disciplina pelo bem da Pátria". É promovido a General em 1921. Mais tarde chegou a ocupar a função de Comissário da Aviação.

O General Douhet faleceu em Roma, em março de 1930, e, alguns dias mais tarde a "Rivista Aeronautica" publicou: "A Guerra de 19... ", seu último estudo.

DOUHET COMO COMANDANTE DO BATALHÃO DE AVIADORES

Como Comandante do Batalhão de Aviadores, em 1913, escreveu: "Instruções para o emprego dos aviões na guerra".

Mais tarde o Estado-Maior do Ministro da Guerra da Itália obrigou-o a cortar a profética

palavra "arma" onde quer que ele a tivesse empregado para fazer referência ao avião.

Em 1914, o italiano Caproni propôs a Douhet a construção de um avião de bombardeio trimotor. Este submeteu os planos ao Ministro da Guerra que os rejeitou por lhe parecer que o avião era falho tecnicamente e sem valor militar. Por insistência de Douhet e contra as hostilidades das autoridades, Caproni construiu nas Oficinas do Batalhão de Aviadores o primeiro avião "Caproni" que seria o precursor de todos os multimotores que surgiram depois.

Não existiam, nem existiriam, por bastante tempo, aparelhos de caça, e, portanto, um avião capaz de levar uma grande carga de bombas teria podido, naquele tempo, ser utilizado, esplendidamente, em "ações aéreas não-auxiliares".

Douhet, ao animar Caproni na realização de sua idéia técnica, pensava na utilização deste tipo de avião em Trentino. O modelo experimental foi construído, as provas realizadas em outubro de 1914, satisfatoriamente, e, quando a Itália entrou na 1.ª Guerra Mundial, o avião de bombardeio "Caproni" estava pronto. Esse avião era, na época, o mais avançado existente no mercado mundial.

Douhet propôs, em novembro de 1914, sem sucesso, a construção de 40 "Caproni" (Ca.300).

No fim de 1914, por divergências com os dirigentes da nascente aviação, entusiastas do "mais rápido", foi afastado do Comando do Batalhão de Aviadores. Depois que a França adquiriu o direito de produção do avião de bombardeio "Caproni", a Itália resolveu empregá-lo, e somente em fins de agosto de 1915 chegaram ao "front" os primeiros três "Caproni".

A Inglaterra e os Estados Unidos adotaram-no também.

O DIÁRIO DE GUERRA

Em 1915, Douhet era Chefe do Estado-Maior da Divisão de Milão. Começou então a registrar suas impressões da guerra num diário.

No dia 5 de junho de 1915 registrava: "Tenho a impressão de que nem o Alto Comando nem o Ministro da Guerra têm uma clara compreensão do caráter da presente guerra."

Ele acreditava que a vitória não viria somente da batalha, mas resultaria também do inteligente e econômico emprego dos recursos materiais e morais e da exaustão dos recursos semelhantes do inimigo.

Acreditando ardentemente na eficácia do bombardeio aéreo, procurou autorização para voar sobre Viena e lançar, sobre aquela cidade, panfletos que impressionassem os austríacos com suas possibilidades.

Consultado por eminentes homens do Estado, ele expôs suas idéias franca e vigorosamente, sem respeitar interesses pessoais.

Em 3 de julho de 1915, encaminhou ao General Cadorna um memorial em que propunha a constituição de uma Força Aérea de 500 "Caproni", com a qual deveriam ser atacados "os pontos mais vitais, mais sensíveis e menos protegidos do inimigo". Afirmava a necessidade do emprego em massa da aviação, baseando-se no princípio da concentração de meios e dos efeitos sobre os pontos decisivos.

No seu plano pretendia cortar as comunicações ferroviárias no saliente Trentino (território ao norte da Itália que a Áustria ocupava e que representava uma cunha). Dada a situação aviatória da época, assim como o tipo de avião proposto, que naquele momento era o mais potente que existia, e a pequena distância entre os adversários, o projeto teria podido realizar-se com êxito (como lembraria Douhet em 1921) e teria podido impedir aos austríacos, muito provavelmente, a formidável concentração de meios bélicos que permitiu sua ofensiva em 1916.

Em outro memorial, a 13 de janeiro de 1916, intitulado "Tipo de guerra moderna", também enviado a Cadorna, argu-

mentava sobre os mesmos conceitos e desenvolvia-os favorecido pela desconcertante situação em que a guerra de posição deixava os beligerantes. O memorial não foi atendido.

Em outro, a 4 de fevereiro de 1916, intitulado "Propostas concretas em ordem à organização, ao emprego e ao desenvolvimento da nossa Aviação Militar", partindo do conceito que é do máximo interesse adquirir o domínio do ar, afirma que o primeiríssimo objetivo deveria ser o de destruir os meios aéreos adversários e, para isso, a missão fundamental das esquadilhas de ofensiva deveria ser a de destruir os campos de aviação, os hangares, as fábricas de materiais aeronáuticos, etc.

Declara que a mais eficaz defesa aérea consiste em atacar os meios adversários, os seus abrigos e em destruir as fontes de produção, obtendo-se tudo isto com os meios aéreos ofensivos.

Este memorial mereceu um elogio do General Porro, Subchefe do Estado-Maior do Exército, e foi também arquivado.

Em 23 de junho de 1917, terminava um estudo intitulado: "A grande ofensiva Aérea", em que defendia a constituição de uma Força Aérea Interaliada em proporções às possibilidades financeiras das várias Potências Aliadas e das simpatizantes não-beligerantes. Esta Força seria constituída de 10 000 aviões de primeira linha e 10 000 aviões de reserva e seria empregada em massa, oportunamente dosada, de acordo com o objetivo a perseguir, para cortar a artéria dos Impérios Centrais. Preconizava o conceito de que: "o emprego dos aviões como arma ofensiva por excelência devia ser orientado pelo princípio geral de concentrar as ofensivas no espaço e no tempo".

O projeto foi arquivado.

AS OBRAS DE DOUHET

De 1909 a 1930, Douhet, sem esmorecimento, defendeu seus pontos de vista aprimorando

conceitos sobre o emprego da aviação, mostrando a importância de a arma aérea ser independente e defendendo o avião de bombardeio.

O conjunto das suas obras revela a dedicação com que defendeu desassombradamente e com brilhante raciocínio a sua teoria:

— "Os Problemas da Aeronavegação", extrato do Diário "A Preparação", Roma, 1910;

— "Instruções para o emprego dos aviões na guerra", 1913;

— "Come finì la grande guerra" (Como a Grande Guerra terminou). Roman. Casa Editôra da Revista L'Eloquenza. Roma, 1918;

— "Il dominio dell'aria" (O Domínio do Ar) 1.^a edição "Stabilimento Poligrafico per L'Amministrazione della Guerra", Roma, 1921. 2.^a edição: C. De Alberti, 1921;

— "Diario critico di guerra" (Diário crítico da guerra), 2 volumes, G.B. Paravia e C.^o Turin, 1922;

— "La Difesa Nazionale" (A Defesa Nacional), Anonima Libreria Italiana, Turin, 1923;

— "Sintese critica della grande guerra" (Síntese crítica da Grande Guerra), G. Berlutti, Roma, 1925;

— "Probabili aspetti della guerra futura" (Aspectos prováveis da Guerra Futura), Remo Sandron, Palermo, 1928;

— "Le profezie di Cassandra" (As profecias de Cassandra), coletânea dos escritos do Gen Douhet, elaborada pelo Gen Gherardo Pantano e publicada por Lang e Pazano, Genes, 1931;

— "Guerra Geral", coletânea de artigos do Gen Douhet selecionados e coordenados pelo Ten Col Canevari, publicada por Franco Campitelli, Roma, 1936.

— Artigos na "Rivista Aeronautica", Ministério do Ar, Roma:

1927, dezembro, "A Armada do Ar";

1928, abril, "Aspetto provável da guerra futura";

1928, setembro, "Caça, Combate, Batalha";

1928, novembro, "Contra-Ofensiva";

1929, fevereiro, "A Inglaterra e a Defesa Aérea";

1929, abril, "A Proporção das Armas";

1929, julho, "Defesa Aérea e Proteção Contra Avião";

1929, novembro, "Recapitulação";

1930, março, "A Guerra de 19..."

— Em maio de 1929 na "Rivista di Artiglieria", é publicado "O Novo Princípio Fundamental".

— Nas coleções de 1927 a 1930, encontram-se, ainda, artigos de Douhet nas seguintes publicações:

"Rivista Militare Italiana", "Rivista Marittima", "Echi e Commenti", "L'Aviazione", "Le Forze Armate".

A INFLUÊNCIA DE DOUHET

Douhet lançou uma teoria, afetou a estratégia da guerra e difundiu conceitos para a formulação das doutrinas militares, após o advento do Avião. O próprio Douhet admitia, em "O Domínio do Ar", que o seu pensamento era, naturalmente, aplicável à situação da Itália e à eventualidade de um possível conflito entre a Itália e alguns de seus prováveis inimigos.

No entanto, cada nação, levando em consideração sua situação específica, e adaptando a teoria de guerra aérea, preconizada por Douhet, mais perto poderia aproximar-se da vitória do que se considerasse a Aviação Militar uma arma auxiliar e seguisse os defensores do avião mais leve.

Vincenzo Liroy, em excelente artigo na "Rivista Aeronautica" (Ano XXXV, n.º 3, março 1959), relata que, em 1922, tendo em vista o conteúdo de "O Domínio do Ar", Mitchell a êle se re-

feriu como "uma grande impressão". Esta opinião foi transmitida pelo Tenente-Coronel Alessandro Guidoni, Adido Aeronáutico da Itália em Washington, ao editor da autorizada revista "Aviação", Luigi Gardner.

Werley Frank Craven e James La Cate, no livro "As Forças Aéreas do Exército na II Guerra Mundial", assinalam que o trabalho de Douhet, colocado à disposição do Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos de uma forma completa, mimeografada, traduzida para o inglês de uma versão francesa, fazia parte da literatura absorvida pelos instrutores da Escola Tática por volta de 1935 (pág. 71, vol. I, do livro citado de Craven e Cate, publicado em espanhol, em 1952, pelo Círculo de Aeronáutica da República Argentina).

O Tenente-Coronel R. Liris A. Sigaud publicou: "Douhet e a Guerra Aérea", em inglês, G.P. Putman's Sons, New York, 1941.

O mesmo oficial publicou: "Poder Aéreo e Unificação" (Princípios de Guerra por Douhet e sua aplicação nos Estados Unidos), em inglês, publicado por "The Military Service Publishing Co. Harrisburg", Pennsylvania, 1949.

A partir de 1927, em vários números do jornal francês "Les Ailes" são transcritos artigos de Douhet e em particular a série de artigos sobre "A Guerra de 19..."

O Tenente-Coronel P. Vaultier publica em 1930, em francês, o livro "O Perigo Aéreo e o Futuro do País", editores Berger-Levrault, Paris.

"La Revue Maritime", em julho de 1930, publica: "As Tendências Atuais da Aviação Italiana", do Ten Moullec.

Em 13 de julho de 1930, "Le Temps" publica: "A Itália e a Guerra Aérea" de Edmond Delage.

Em 1932, o jornal "Les Ailes", em Paris, publica: "La Guerre de L'Air" do General Douhet. Este livro contendo "Os princí-

pios da guerra do ar" e "A Guerra de 19..." tem uma apresentação de Étienne Riché, Subsecretário de Estado da Defesa Nacional, um prefácio do Gen Tulasne e foi traduzido por Jean Romeyer.

Em 1935, surge o livro do Coronel Paul Vaultier "A Doutrina Militar do General Douhet", publicado em francês pelos editores Berger-Levrault, em Paris.

Em italiano, os melhores trabalhos sobre Douhet são de Vincenzo Liroy, publicados pela "Rivista Aeronautica":

— "O pensamento militar de Douhet na sua prioridade e na sua aplicação", 1956.

— "Prioridade Italiana no conceito do Poder Aéreo", parte do artigo:

"Cinqüentenário da Aviação Italiana", 1959.

Para a perfeita compreensão dos conceitos de Douhet e análise da sua influência na evolução do Poder Aéreo, é recomendável a leitura dos livros de autores que estudaram as suas obras, razão pela qual são mencionados neste trabalho.

O estudioso dos assuntos de guerra aérea deve, também, ao analisar a Doutrina de Douhet ter sempre em mente a época em que cada trabalho foi escrito e o adiantamento da aviação naquele período.

Douhet, que defendeu a Força Aérea Independente, mostrou a importância do avião de bombardeio e divulgou a estratégia da guerra aérea, é considerado o primeiro a expor a técnica da "Blitzkrieg", conforme cita o Dicionário Biográfico Webster.

Um estudo sobre a obra de Douhet não pode ser completo sem a leitura do livro "Makers of Modern Strategy", de Edward Mead Earle, publicado em 1952, pela Princeton University Press. Neste livro a teoria de Douhet é analisada cuidadosamente, bem como as obras de Mitchell e de Seversky.

O PODER AÉREO E DOUHET

Não seria justo invocar o testemunho de qualquer outro Pioneiro para reforçar com alguma citação o valor do Poder Aéreo: Billy Mitchell, Frank Andrews, Hugh Knen, George Kenney, Jimmy Doolittle, Carl Spaatz, Ira Eaker, Hap Arnold, Joe Mc Narney, William Bradford Huie, Seversky, Ponony, Eugene M. Emme e tantos outros, nos Estados Unidos e Trenchard, Portal, Dowding, Leigh-Mallory, Coningham, Tedder, Harris, Saundby, Barnes Wallis e Slenor, entre outros, na Inglaterra.

Bastar-nos-ia citar Montgomery: "Antes de tudo é preciso vencer a batalha do ar", declarou o General Montgomery, sucintamente, no fim de 1943. E explicou: "Isto deve vir antes de se iniciar um simples combate terrestre ou naval. Se examinarem a conduta das minhas campanhas, ver-se-á que nunca desfechamos a batalha terrestre antes que a batalha do ar tivesse sido vitoriosa".

Tal conceito é citado por Alexander P. de Seversky em "Poder Aéreo, Chave para a Sobrevivência", Simon and Schuster, N.Y., 1950.

Montgomery declarou também: "O poder aéreo é fator dominante da guerra; se perdermos a guerra do ar, perdê-la-emos total e rapidamente".

E Montgomery não era aviador...

Não nos cabe examinar os argumentos dos opositores às teorias de Douhet. Na própria Itália, Mecozzi defendia a tese do "mais ligeiro", em matéria de aviação.

A história da guerra mostrou a importância do bombardeio aero-estratégico e, ainda hoje, a "ESTRATÉGIA DA DISSUAÇÃO" é baseada no emprêgo de mísseis e aviões que apresentam características de MOBILIDADE, DISPERSÃO, CONCENTRAÇÃO DE EFEITOS, realçados por Douhet na sua teoria.

Não cabe neste pequeno trabalho examinar a atuação na guerra e o preparo anterior à mesma, das Aviações Militares da França, Itália, Alemanha, Rússia e Japão até o término da 2.^a Guerra Mundial. Nem o trabalho árduo, às vezes cheio de sacrifícios e incompreensões, que os Pioneiros do Poder Aéreo desenvolveram nos Estados Unidos e na Inglaterra. Estas Nações, graças à aplicação de corretos conceitos no emprêgo do Poder Aéreo, vislumbraram o sorriso da Vitória.

Em 1949, no seu célebre discurso em Boston, Sir Winston Churchill afirmou: "O domínio do ar é atualmente a expressão por excelência do poder militar e as esquadras e os exércitos, se bem que sempre necessários, devem aceitar um lugar inferior".

Aos nomes de Maquiavel, Clausevitz, Napoleão e Mahan é comum encontrarmos nos compêndios sobre estratégia militar o nome de Douhet, principalmente após o término da 2.^a Guerra Mundial.

As palavras de Douhet, no Prefácio de "O Domínio do Ar", bem mostram a força de suas convicções: "as idéias contidas na segunda parte parecerão indubitavelmente atrevidas e, talvez, também estranhas. Sem embargo, estou seguro de que elas também terminarão por abrir caminho, como o fizeram todas as que expus antes. Será simplesmente questão de tempo".

Num artigo intitulado: "Esclarecimento do Gen Douhet a seu livro 'O Domínio do Ar', publicado na 'Revista Aeronautica', encontramos: "Hoje são flôres, rosas. Hoje se discute, e quando se discute se admite o objeto da discussão. Os oficiais jovens da Aeronáutica não se dão conta do ponto a que chegava o cepticismo em torno da arma aérea; direi somente, para dar-lhes uma pálida idéia, que em 1912, quando fui nomeado Comandante do Batalhão de Aviadores, corri o risco de não entrar de nôvo no Exército Real por haver aceito tal cargo..."

O PODER AERO-ESPACIAL E DOUHET

Estamos vivendo num século em que a Ciência e a Tecnologia alcançaram um ritmo de progresso assombroso.

O estudioso da arte da guerra acompanha as notícias sobre mísseis, energia nuclear, satélites, cosmonautas, submarinos, aviões supersônicos, aviões-foguetes e eletrônica. O aviador medita sobre os orçamentos militares das grandes Nações, que revelam maior empenho na construção de mísseis do que em aviões tripulados. Examina os progressos na evolução do avião-foguete e especula sobre as possibilidades das cápsulas dos cosmonautas, verdadeiros "14 Bis" da nossa década.

As palavras do General White, que foi Comandante-em-Chefe das Forças Aéreas Norte-Americanas, são oportunas:

"Os empreendimentos de êxito do poder aéreo, realizados nos últimos cinquenta anos, têm sido pedras fundamentais nos alicerces do programa espacial da nossa Nação. Esta era, que chamamos a era do poder aéreo ou a era do ar, é, na verdade, tão somente um período de transição, um prelúdio à aurora inevitável da era do espaço" (*Revista de Aeronáutica*, março-abril, 1961).

Em 1921, em: "O Domínio do Ar", Douhet escreveu as seguintes palavras iniciais: "A Aeronáutica, abrindo ao homem um nôvo campo de ação, o campo do ar, devia necessariamente levar o homem a bater-se também no ar". Na nossa década já é lícito afirmar: A conquista do Espaço, abrindo ao homem um nôvo campo de ação, o campo do espaço, deverá necessariamente levar o homem a bater-se também no espaço...

O fortalecimento do Poder Aero-Espacial exigirá a concepção de novas Doutrinas Militares Nacionais. Na perfeição desta tarefa repousará, talvez, a segurança do mundo ocidental.

Já mais devemos esquecer quantos bravos a Eterna França perdeu por ter adotado a

Doutrina da Linha Maginot, baseada na experiência da primeira guerra e por não ter adotado a adequada doutrina, que lhe teria indicado o preparo conveniente da sua Força Aérea.

Não é nossa intenção, ao reconhecer o gênio de Douhet, deixar a impressão de que uma Doutrina Militar seja estática.

Por mais genial que ela tenha sido ou seja, a Doutrina Militar é dinâmica. A sua elaboração é missão vital e, quando obsoleta, irá acarretar fatalmente o insucesso da Política de Segurança Nacional.

No entanto, seria tentador examinar a estratégia de guerra aérea concebida por Douhet, face aos novos meios que a pesquisa tecnológica e a ciência colocaram à disposição do Poder Militar e face aos ensinamentos colhidos na 2.^a Guerra Mundial, na Coréia, em Suez, na Índia-China e na Argélia. A extrapolação da teoria de Douhet, no entanto, escapa ao âmbito deste estudo.

Nada mais admirável e fascinante, ainda, seria estabelecer a arte da guerra espacial.

Em 1927, em Roma, Douhet afirmava: "Para a vitória, é condição necessária e suficiente o domínio do ar".

Se este domínio deverá ser conseguido por mísseis, mísseis-antimísseis, satélites, naves espaciais, etc. isto não é problema dos Pioneiros do Poder Aéreo e sim missão dos Pioneiros do Poder Aero-Espacial, nossos contemporâneos.

TRÊS DEMONSTRAÇÕES POUCO DIVULGADAS DO GÊNIO DE DOUHET

Douhet previu que a Alemanha se encaminharia para novas armas, após a 1.^a Guerra.

Em "O Domínio do Ar", podemos ler (1921):

"A arma aérea permite levar explosivos, venenos químicos e bacteriológicos a qualquer ponto do território inimigo, semeando sobre todo o país adversário a destruição e a morte. Se considerarmos esta possibilidade

atual — que o futuro não pode deixar de aperfeiçoar — é forçoso reconhecer que a experiência da Grande Guerra só nos pode servir de ponto de orientação, já muito distante, porém nunca como base para estabelecer a defesa nacional. Esta deve organizar-se visando às necessidades futuras. Convém ter presente que existem certas condições de fato que favorecem a investigação técnica e experimental destas armas novas e estas condições são aquelas em que foi colocada a Alemanha.

A Alemanha foi desarmada de suas velhas armas e foi-lhe vedado ter forças do antigo modo. E como dificilmente se resigna a um estado de inferioridade, ver-se-á obrigada, por força, a procurar, para a "revanche", meios distintos daqueles que lhe foram proibidos. A Alemanha tem a primazia mundial tanto no campo químico-bacteriológico como no campo mecânico; há já sintomas que permitem deduzir que a Alemanha pensa nisto, e é de prever-se que acabará por aperfeiçoar, com esta intensidade e seriedade de trabalho que a distinguem, a nova arma em seus gabinetes científicos e experimentais, ali onde todo controle é vão. Porém, independentemente de quanto possa fazer a Alemanha está o fato de que não é possível ignorar o valor da nova arma e empregar este valor na preparação da defesa nacional. Para tê-lo em conta, é necessário, antes de tudo, formar-se uma idéia precisa e exata deste valor, seja em absoluto, seja com relação às forças de mar e de terra".

No dia 3 de outubro de 1942, um foguete A4, que seria conhecido por V-2, foi lançado com sucesso na Estação Experimental do Exército Alemão em Peenemünde.

Os sucessos do General Dornberger, que dirigia Peenemünde, e de Von Braun, que chefiava a equipe de engenheiros, estão relatados no livro de Dornberger "V 2" (Ballantine Book).

Abria-se na história da tecnologia uma nova era: o espaço havia sido invadido por um foguete!

Esta data marcaria o início do emprego dos mísseis como arma destinada a modificar a estratégia da guerra e como veículo para a conquista espacial.

No entanto, uma adequada doutrina de emprego é essencial como também assinalou Douhet ao declarar: "é necessário antes de tudo formar-se uma idéia precisa e exata deste valor".

E os nazistas, que chegaram a empregar a V2, haviam falhado numa outra tarefa: a concepção do emprego do Poder Aéreo na guerra. Haviam preferido concebê-lo baseado nas suas experiências na Guerra Civil Espanhola. Embora tivessem adotado a idéia de Força Aérea Independente, os nazistas deram grande importância ao avião tático de apoio às forças terrestres e não seguiram a doutrina de Douhet, com relação ao avião de bombardeio.

A aviação de bombardeio dos nazistas era inadequada. Eles não foram capazes de impedir o desembarque dos aliados na África, e a Batalha da Inglaterra mostrou a supremacia da RAF.

Os aviões de bombardeio estratégico dos ingleses e dos americanos, bombardeando Peenemünde e o território alemão, cobraram aos nazistas um erro inicial: doutrina de emprego do Poder Aéreo inadequada.

As bombas V2 e os jatos da Luftwaffe tornaram-se operacionais muito tarde para enfrentar as democracias e seus aliados.

Douhet preconizou a coordenação das Forças Armadas.

Em 1923 ele escreveu um livro para realçar a necessidade da coordenação das Forças Armadas: "A Defesa Nacional". O último capítulo começa assim:

"Recapitulando quanto temos dito até agora sobre a Defesa Nacional, acreditamos necessárias as seguintes previsões do Governo:

1.^o — Extensão a todos os cidadãos, de qualquer idade, sexo e condições físicas e

sociais, a obrigação de, em caso de guerra, pôr-se à disposição do Estado com alma, corpo e bens.

2.º — Criação de um Ministério único da Defesa Nacional, com autoridade sobre o conjunto desta Defesa e capaz de fazer frente ao problema da preparação para a guerra em conjunto.”

Era pensamento de Douhet que a cooperação das Forças Armadas tem por finalidade um objetivo que ultrapassa o interesse direto de cada uma das três forças. Visa mais alto: à vitória da Nação. Este aspecto da obra de Douhet é pouco divulgado. Isto porque os maiores divulgadores dos conceitos sobre Poder Aéreo são aviadores.

Em geral, cada representante de uma atividade profissional procura realçar os aspectos positivos de sua profissão. A competição entre os entusiastas das diferentes armas leva-nos, ao ler um livro, a examinar, primeiro, a profissão do autor. Mas, o próprio Douhet disse:

“Os problemas devem ser enfrentados com mente aberta”.

Os aviadores, se bem que reconheçam as vantagens da aplicação do princípio da Unidade de Comando, receiam ser afetados pelo estabelecimento de uma estrutura em que, em pontos-chaves, possam vir a ser colocados elementos não-familiarizados com as doutrinas de emprego de sua arma, com as possibilidades, limitações e necessidades do Poder Aero-Espacial. Em 16 de outubro de 1949, Baldwin expressou sua própria convicção de que: “uma das tragédias da unificação é que não há, no alto nível, homens que realmente conheçam o bastante sobre cada um dos serviços para avaliar todos estes serviços” (Air Power and Unification).

O pensamento militar moderno entende o Poder Nacional como a integração dos Poderes Político, Econômico, Psico-Social e Militar.

E o Poder Militar compreende os Poderes Terrestre, Naval e Aero-Espacial.

No terreno doutrinário, a integração deve ser equacionada para o sucesso da Política de Segurança Nacional.

Douhet previu a importância de uma escola de guerra única.

Em 1928 propunha, na “*Rivista Aeronautica*”, a necessidade de criar uma escola de guerra única, para formar “os técnicos da guerra em geral”.

Escrevia: “existem técnicos de guerra terrestre, técnicos de guerra marítima e técnicos de guerra aérea. Não existem ainda técnicos de guerra”.

“E a guerra é uma, como um é o seu fim... Seria oportuno criar os técnicos de guerra em geral, porque só dêsses pode ter vida a nova Doutrina de Guerra... que deverá fundar-se, necessariamente, sobre a Unidade de emprego das Forças Armadas...”

“...necessidade de preparar homens idôneos para o manejo deste tríplice instrumento, ou seja de constituir um Estado-Maior composto de oficiais técnicos sobre a guerra em geral” (“O Domínio do Ar”).

Pelo livro de Eisenhower, “*Cruzada na Europa*”, é possível avaliar as complexidades de um Quartel-General Interaliado.

Em âmbito nacional, há necessidade de os militares das três forças trabalharem juntos, para o fortalecimento do Poder Militar.

Em virtude dos Tratados Internacionais e dos problemas de Defesa Continental, surge a importância dos QG constituídos com militares de várias nacionalidades, de diferentes armas e de diversas especialidades.

A NATO e a OEA procuram especializar os componentes de seus Estados-Maiores.

Em quase todos os países há cursos para o aprimoramento dos militares das três forças, organizados pelos estabelecimentos de mais alto nível do ensino militar.

A importância do Estado-Maior Combinado foi uma das Lições da 2.ª Guerra Mundial e

que a ONU continuou a valorizar na Coréia, em Suez, no Congo, etc...

A imagem que mais ilustra a falta de um Estado-Maior Combinado seria a Torre de Babel... Ninguém se entendendo, a missão deixa de ser cumprida e a derrota é certa.

CONCLUSÃO

A Inglaterra, atenta às atividades do Aeroclube de França, aos vôos de Santos Dumont, Henri Farman, Tissandier, Glenn Curtiss e outros e às experiências dos Irmãos Wright nos Estados Unidos, assiste à travessia do canal da Mancha por Louis Blériot, em 1909.

A 13 de maio de 1912, o Rei George V criou o “*Royal Flying Corps*”, que se transformaria na famosa RAF.

A Itália, acompanhando o exemplo da Inglaterra e as idéias de Douhet, constitui primeiro o “*Comisariato*” e depois o Ministério do Ar.

Assim, antes de 1922, a Itália tinha a sua Aviação independente, precedendo a França nesta medida.

Embora “*O Domínio do Ar*” tenha sido traduzido somente para o inglês, francês, alemão e espanhol, os aviadores brasileiros tiveram conhecimento desta obra e dos conceitos nela defendidos.

No Brasil, com a fusão da Aviação Militar e da Aviação Naval nasceu a Força Aérea Brasileira, independente, ao ser criado o Ministério da Aeronáutica, em 25 de janeiro de 1941.

Não se pode deixar de ter presente que os aviadores brasileiros receberam, também, a benéfica influência técnica da Força Aérea Americana e, através desta, da RAF.

Em 10 de dezembro de 1958, foi aprovada a “*Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira*”.

A FAB, dentro do princípio da Unidade de Comando, tem

(Conclui na pág. 33)

SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

(ESPACIAL, NO FUTURO?)

O Serviço de Busca e Salvamento da Força Aérea norte-americana, atualmente em fase de aperfeiçoamento de novas técnicas, prevê futuramente o salvamento de astronautas e seus engenhos.

Artigo de James H. Winchester, publicado na Revista "Grumman Horizons".

Tradução de JOSÉ L. PINHEIRO

O Serviço de Busca e Salvamento, por tradição, é uma organização para emergências, destinada a salvar prontamente qualquer pessoa onde quer que seja. Hoje em dia, entretanto, para acompanhar o progresso das variações tecnológicas e estratégicas dos aviões de todos os tipos, providos de raio de ação maior e mais seguros, a missão desta unidade de âmbito mundial, subordinada ao Serviço de Transporte Aéreo Militar, está sendo reorganizada. O ponto básico destes novos conceitos reside na recuperação do equipamento militar dispendioso, empregado em pesquisa e desenvolvimento. Há em perspectiva a eventual necessidade das operações de busca e salvamento de satélites e veículos espaciais a distâncias que variam entre 300 e 100 000 milhas da Terra.

Não estamos empenhados apenas nas buscas que costumávamos fazer, afirma o Coronel Theodore P. Tatum, subcomandante do Serviço de Busca e Salvamento. O vôo, de modo geral, está muito mais seguro, principalmente na Força Aérea. Temos tido muito menos missões de emergência atualmente do que tivemos em 1958. Por outro lado, em virtude de tantas missões adrede planeadas, como o nosso apoio ao Mercury e outros projetos espaciais, achamos que nossas horas de vôo aumentaram grandemente. Por exemplo, há quatro anos passados, apenas um quarto de nossas missões era planejado. No ano passado, representou sessenta por cento de nossos vôos.

Passando por rápidas alterações, ao mesmo tempo, estão as técnicas de recuperação de pessoas e de engenhos. O pessoal médico especializado do Serviço de Busca e Salvamento possui, atualmente, treinamento sobre o uso dos aparelhos de respiração automática embaixo d'água, podendo saltar a qualquer momento para prestar auxílio aos tripulantes espaciais que caírem no mar ou em terras distantes, salvando cápsulas de foguete e seus dados científicos insubstituíveis. Foram exatamente dois destes especialistas do Serviço de Busca e Salvamento que saltaram de pára-quedas no Caribe, em maio de 62, para prestar auxílio ao Comandante Scott Carpenter, quando este ultrapassou a área planejada para sua recuperação umas 200 milhas. Foi fixado um dispositivo de flutuação na cápsula do Mercury que permaneceu com o astronauta no bote salva-vidas até chegarem os helicópteros para completar o salvamento. Trabalhando em íntima cooperação com a Administração Espacial sobre todos os projetos espaciais, o Serviço de Busca e Salvamento opera presentemente mais de sessenta aviões, equipados e tripulados com receptores especiais e turmas providas de aparelho de respiração embaixo d'água para dois homens, com capacidade para captar sinal de uma cápsula numa distância até sessenta milhas. Estes aviões de salvamento, uma quantidade dos quais se constitui dos Grumman SA-16, são colocados em posição para atingir qualquer

ponto no mundo embaixo da órbita da cápsula, dentro de oito horas, cujo encaminhamento para o local é feito pelo rádio automático. No Pacífico, as equipes de Busca e Salvamento estão ativamente empenhadas na recuperação marítima do satélite Descobridor, sem tripulante, juntamente com atribuições aero-espaciais em outros locais.

Em setenta e cinco bases aéreas norte-americanas, através do mundo, e seu número está aumentando mensalmente, o Serviço de Busca e Salvamento oferece um novo e revolucionário serviço aéreo de salvamento. As Unidades de Busca e Salvamento locais oferecem proteção para tripulantes e passageiros, nos locais de acidente onde o equipamento de superfície não pode atingir ou chegar cedo bastante. Helicópteros de construção especial, equipados com turbinas que não requerem aquecimento, equipamento especializado e refinadas técnicas, constituem seu sucesso. A tarefa destas Unidades não é a de extinguir incêndios, e sim a de salvar pessoas acidentadas ou presas aos destroços, salientou o Coronel Tatum. Muitas das vítimas dos acidentes aeronáuticos sobrevivem ao choque inicial do impacto para morrerem depois em consequência do incêndio. Estas Unidades de Busca e Salvamento estão sempre em estado de alerta. O seu velho lema é "em operações de salvamento, minutos significam vidas". É comum ao helicóptero, com seu equipamento de 1 000 libras, à base de espuma para extinção de incêndio, estar pronto para baixar próximo ao local de incêndio e entrar em ação em menos de três minutos após comandar o botão do arranque para virar o motor.

Uma vez atingido o local do incêndio, o equipamento de supressão é pôsto em funcionamento. Em seguida o helicóptero desembarca seus bombeiros e médicos. Decola novamente e pára no ar contra o vento a distância do incêndio. Os motores turbo-jato T-53 Lycoming, usados nos helicópteros especiais Kaman "Huskie", adaptados pa-

ra este arriscado serviço, possuem grande reserva de potência que lhes possibilita parar no ar em alta temperatura e reagir rapidamente face a explosões que geralmente ocorrem em incêndios desta natureza. A função primordial do helicóptero, depois que o equipamento de supressão e o pessoal de salvamento é desembarcado, é usar a rajada de vento produzida pelas pás do rotor para afastar chamas, fumaça e vapor e abrir caminho entre os escombros, para o pessoal espalhar a espuma e continuar avançando.

A eficiência deste sistema já foi gráficamente demonstrada muitas vezes com o salvamento de grande número de vidas. Para fins de exemplificar, em 27 de outubro de 1961, o piloto de um caça-interceptor, ao aproximar-se da Base Aérea de Seymour Johnson, declarou-se numa situação de emergência em vôo. A pista foi liberada e o piloto fez a aproximação para o pouso. Quando o avião tocou na pista, o trem recolheu, a fuselagem partiu-se em duas logo na frente das asas, os tanques de combustível arrombados explodiram e as chamas propagaram-se. Cena típica de um outro acidente aeronáutico fatal. Todavia, quando foi declarada a situação de emergência, o helicóptero da Unidade de Busca e Salvamento local movimentou-se e ficou esperando na cabeceira da pista o caça pousar. Quando o avião tocou na pista, o helicóptero estava logo atrás, e ao partir-se a seção da cabina de comando e ser envolvida pelas chamas, o pessoal de salvamento estava pronto. O equipamento de supressão de incêndio e os bombeiros foram desembarcados. A seguir, o helicóptero empregou as pás dos rotores para afastar as chamas e o calor, à medida que os homens espalhavam a espuma sobre os escombros. Alguns minutos após o avião tocar a pista, foi aberto caminho através das chamas até à cabina de comando. O piloto foi rapidamente retirado e seus ferimentos reduzidos a queimaduras relativamente pequenas. O acidente ocorreu às

09:26; o piloto foi socorrido às 09:28.

Embora esteja ainda em sua fase de experiência e desenvolvimento, o sistema de recolhimento, denominado "pick-up system", para pessoas humanas e objetos, do ar para o ar e na superfície, está sendo considerado pelos planejadores do Serviço de Busca e Salvamento como instrumento principal para a próxima década. O sistema de recolhimento, que se destinará primordialmente para homens e material, possuirá um grande garfo (ou forqueta) montado horizontalmente no nariz do avião. Inicialmente, o avião de salvamento sobrevoa o alvo, quer seja em terra, quer no mar, e lança um conjunto de material. Juntamente com este equipamento por si só explicativo e quase automático, encontra-se um arnês para ser usado como um macacão. Este é fixado a um cabo de suspensão preso a um balão que é cheio por meio de uma pequena garrafa de gás-hélio, acionada ao ser puxado um pino de segurança. O balão sobe como se fôsse um papagaio. O piloto de salvamento avista o balão a uma distância de cerca de 500 pés e sua aproximação é idêntica ao pouso num porta-aviões. Na perna do vento, o avião está a cerca de 50 pés acima do balão. Desce para o mesmo nível na perna-base e, finalmente, faz a interceptação aproximadamente a 50 pés abaixo do balão, a cerca de 125 nós. O cabo de suspensão é apanhado pelo garfo existente no nariz do avião e puxado para baixo. O cabo é, depois, trazido para dentro da cabina, fixado ao guincho, e o sobrevivente é içado para dentro do avião. No caso de equipamento, desce um homem de pára-quedas com os apetrechos para fazer a fixação, aguardando, depois, o seu recolhimento.

Uma das principais vantagens deste sistema de recolhimento é que seu equipamento necessário pode ser montado, rapidamente e com facilidade, em qualquer tipo de avião de grande raio de ação e de alta velocidade. Existem outros sistemas de recolhimento em estudos. Os en-

genheiros da Grumman, por exemplo, estão atualmente trabalhando numa nova técnica de um cabo circundante sob um contrato para estudo com a Administração Espacial. Muitos recolhimentos humanos têm sido efetuados mediante estes e outros métodos. Tecnicamente, os sistemas já estão muito adiantados e continuam a ser aperfeiçoados. Existe, entretanto, o fator psicológico que precisa ser controlado, pois a maioria das pessoas receia ser lançada no ar segura na ponta de um cabo. Na verdade, este receio, afirma o pessoal de salvamento, não tem fundamento. Pessoas que já foram recolhidas declaram ser o lançamento suave, sem sacudidela. A aceleração não é nem a metade da que se experimenta num salto de pára-quedas.

Uma das vantagens do sistema de recolhimento é que o mesmo pode ser empregado em qualquer terreno, embora os especialistas em busca e salvamento estejam atualmente prevendo seu emprêgo na recuperação de objetos espaciais e não de pessoas. Neste novo tipo de equipamento, o mecanismo de sobrevivência é lançado automaticamente, faróis novos e mais aperfeiçoados e também equipamento de busca estão em andamento, e mais versatilidade está sendo planejada para aviões numa área de alvo em que são essenciais três horas de busca. As comunicações, atuais e futuras, continuam a ser um grande problema para o Serviço de Busca e Salvamento. Dispositivos eletrônicos aperfeiçoados para busca constituem uma grande necessidade. Muito necessário, também, entre outras coisas, é um rádio tipo pessoal que possa ser transportado como parte do equipamento. Deve ter um alcance de 100 milhas, ao contrário dos atuais aparelhos que possuem um alcance de 20 milhas. Neste sentido, os resultados do projeto da Força Aérea para busca e salvamento, usando satélites, estão ainda sendo analisados pelo Serviço de Busca e Salvamento. Este programa, elaborado pelo "Space General Corporation" para a Divisão dos

Sistemas Espaciais da USAF, tem como princípio um pequeno transmissor, tamanho de uma carteira de cigarros, podendo ser transportado pelos tripulantes. O receptor do satélite em órbita captaria os sinais deste transmissor, se a pessoa fôsse lançada, e os retransmitiria para uma estação de salvamento. O grande problema que existe nisto é a construção de um receptor apropriado para captar um pequeno sinal de um transmissor de tão baixo watt.

A medida que aumenta a capacidade dos aviões militares, o Serviço de Busca e Salvamento precisa também de aviões de maior velocidade. Nós não precisamos emparelhar com os jatos de grande velocidade, afirma o Major Robert Clark, chefe da Divisão de Pesquisas e Desenvolvimento do Serviço de Busca e Salvamento, mas precisamos de aviões que se aproximem da casa dos 300-400 nós e que possam rapidamente atender às emergências e manter vigilância sobre os aviões em pane durante o voo. Precisávamos, também, de aviões com maior raio de ação. À medida que o homem se aprofunda cada vez mais no universo, idéias inteiramente novas terão de ser concebidas. Estudos, planos e equipamentos já se encontram em andamento para atender a este grande desafio do espaço.

A área de operações do satélite nas proximidades da órbita, de 300 até 10 000 milhas no espaço, será talvez a área de maior concentração para o Serviço de Busca e Salvamento. Nesta altura, o tráfego de veículos (inclusive da superfície para órbita, transferência interorbital e recuperação) ver-se-á a braços com muitos problemas de navegação. Os defeitos dos sistemas durante as manobras de empuxo concorrerão para as complexidades de escape e sobrevivência.

Para dar busca a tais satélites ou veículos espaciais em dificuldade nesta faixa, bem como para satélite de elevada altitude e sistemas lunares e interplanetários de 10 000 até 100 000 milhas de distância da Terra, o

Serviço de Busca e Salvamento terá de empregar veículos da mais alta maneabilidade, capazes de atingir a órbita ou interceptar seus alvos. Estes veículos poderiam operar de suas bases terrestres ou de outros satélites. De qualquer modo, terá de ser usada uma combinação de ambos. Equipamento de computação e localização será usado nos satélites com o objetivo de determinar as características orbitais do veículo em dificuldade. Tais informações seriam depois fornecidas ao veículo espacial de salvamento ao ser lançado da Terra, orientando-o até o local. Uma vez interceptado o alvo, o plano mais provável seria lançar um foguete tripulado menor, de maior maneabilidade, que se apegaria ao alvo, faria o salvamento, voltaria ao seu veículo e depois a outra plataforma espacial ou retornaria à Terra.

Conforme recentemente frisou o especialista em salvamento espacial, Norman V. Peterson, em documento apresentado ao Segundo Simpósio Internacional sobre Física e Medicina da Atmosfera e do Espaço, na Escola de Medicina de Aviação na Base Aérea de Randolph, no Texas, "o emprêgo operacional de veículos para missões de busca e salvamento exigirá a adoção

de veículos de um alto grau de maneabilidade e um eficiente sistema de comunicações para operações de longa duração".

Na próxima década, as novas disposições para o Serviço de Busca e Salvamento exigirão os seguintes pontos principais: helicópteros de salvamento nas bases locais, providos de equipamento de supressão de incêndio e tripulantes especiais; novos equipamentos e técnicas de recuperação, tais como: sistemas de recuperação do ar para o ar e na superfície; melhores faróis de bordo e equipamento de busca, certamente com satélites; mais versatilidade, raio de ação e velocidade para aviões nas áreas de busca; melhor trabalho de lançamento através de sistemas automáticos do mecanismo de sobrevivência de bordo; e estudo e desenvolvimento do salvamento espacial.

Enquanto estes assuntos estão sendo estudados, os respeitadas Grumman SA-16, Albatroz, continuam sendo a arma principal do Serviço de Busca e Salvamento. Não existe ainda substituto para os aviões SA-16 neste setor de atividades, afirma o Coronel Tatum. Não encontramos outro veículo que se possa desincumbir desta missão com tanta eficiência e segurança e sob as mais diferentes condições.

MÓVEIS KASTRUP

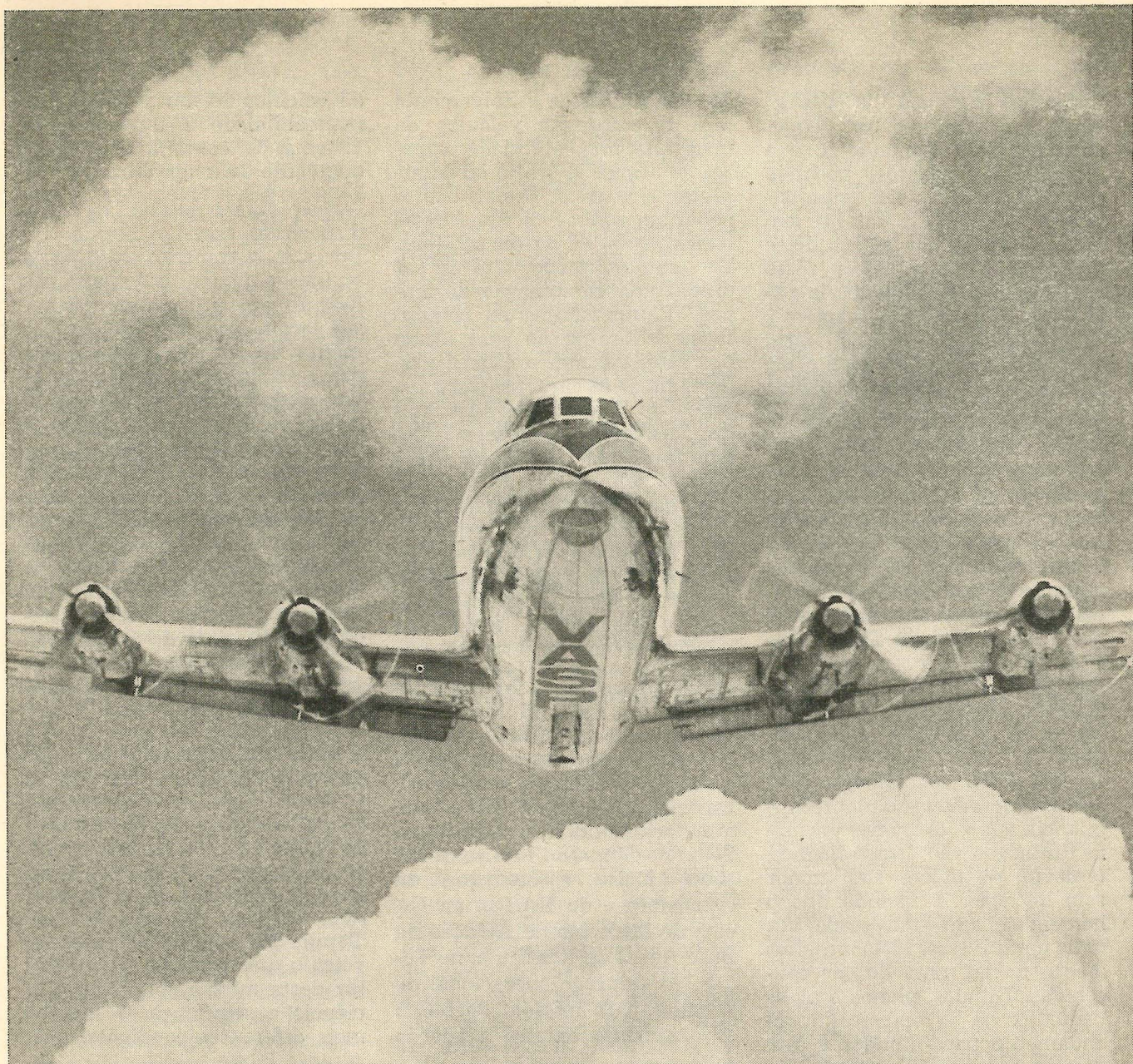
Fazendo amigos com a venda de QUALIDADE

Poltronas para cinemas
Carteiras Escolares
Móveis para Escritórios
Móveis para Repartições

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

FILIAIS:

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



VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TERMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PASSEIRO. POR ÊSTE PRISMA, O PONTO BÁSICO É: VIAJAR BEM, DE E PARA TODO O BRASIL. PEGAR UM AVIÃO, CERCAR SEU NOME COM LETRAS OU NÚMEROS, E OFERECÊ-LO APENAS ALGUMAS VÊZES POR SEMANA, PARA APENAS ALGUNS LUGARES, NÃO RESOLVE ESSA QUESTÃO. O VISCOUNT RESOLVE. ÊLE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS MAMOS A CONFIAR E QUE VOCÊ PREFERE NO MUNDO INTEIRO). TÊM O SERVIÇO DETÊM O PIONEIRISMO DA ERA DO



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

VIAJE BEM... (VIAJE VISCOUNT) VIAJE

VASP

A MAIOR FROTA A TURBOÉLICE DA AMÉRICA LATINA... SERVINDO VOCÊ NO BRASIL!

em 103-897

A FRONAPE



Cmt. Júlio Cesar de Sá Carvalho, Superintendente da FRONAPE

A Revista de Aeronáutica publica a entrevista que gentilmente nos foi concedida pelo Cmt. Júlio Cesar de Sá Carvalho, atual Superintendente da FRONAPE. Terão assim os nossos leitores a oportunidade de avaliar a importância e o grau de desenvolvimento dessa Organização que vem prestando cada dia melhores serviços ao País.

FATO QUE ANIMOU A CRIAÇÃO DA FRONAPE

A constituição da Frota Nacional de Petroleiros encontra-se historicamente vinculada ao Plano Salte, formulado em 1948. As iniciativas anteriores, da parte de empresas privadas e entidades governamentais, limitaram-se à aquisição de alguns navios-petroleiros sem sentido de formação de uma frota especializada.

Os mais altos sentimentos patrióticos ligados ao desenvolvimento econômico do País e aos princípios logísticos da Segurança Nacional indicaram aos estudiosos e responsáveis pela política econômica da Nação a criação da Frota Nacional de Petroleiros como um dos mecanismos indispensáveis para vencer as dificuldades e transpor as barreiras do subdesenvolvimento.

Surge assim, em 1950, a Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), subordinada ao Conselho Nacional de Petróleo, que tem prestado inestimáveis serviços ao Brasil.

PORQUE NÃO SE ARRENDARAM NAVIOS DE BANDEIRAS ESTRANGEIRAS

A razão de não se optar pelo arrendamento de navios de bandeiras estrangeiras prende-se pelas incertezas que então cercavam a produção nacional de petróleo bruto e o elevado dispêndio de divisas com a importação de produtos refinados orientando os elaboradores do Plano Salte para as atividades que mais rapidamente contribuíram para reduzir os gastos no exterior: implantação da indústria do refino e aquisição de uma frota de petroleiros.

Não se podem alhear dessas razões imediatas e fundamentais muitas outras intimamente ligadas à Defesa e Segurança Nacional.

PARTICIPAÇÃO DA FRONAPE NO CONJUNTO DAS ATIVIDADES DA PETROBRÁS

A Petrobrás cresce auspiciosamente, influyendo decisivamente em todos os setores da vida sócio-econômica do País. E o monopólio estatal do petróleo credencia-se como fator dinâmico do desenvolvimento nacional, refletindo o acerto da política petrolífera implantada no Brasil com a promulgação da Lei n.º 2 004.

Como unidade de transporte marítimo da Empresa, a Frota Nacional de Petroleiros vem apresentando uma taxa de crescimento bem satisfatória no conjunto Petrobrás. Sua contribuição para o progresso geral da Empresa tem sido relevante.

Convém assinalar que, do progresso obtido pela FRONAPE, muito se deve aos sucessivos administradores, os quais, com idealismo patriótico, trabalho denodado e zelo, possibilitaram que as atividades da unidade se efetuassem nas melhores condições de eficiência e custo, superando as previsões mais otimistas.

Operando com excelente índice de rentabilidade, vem cumprindo suas finalidades de realizar o transporte de cabotagem de petróleo e seus derivados e de participar do transporte em longo curso das importações e exportações de petróleo e seus derivados, em apoio à política nacional de petróleo.

Mais do que as palavras, os quadros que a seguir apresentamos demonstram, de modo insofismável, a participação efetiva e crescente da FRONAPE no conjunto Petrobrás.

I — LIBERAÇÃO DE DIVISAS

LIBERAÇÃO DE DIVISAS PROPORCIONADA PELA INDÚSTRIA NACIONAL DO PETRÓLEO NOS SETE ÚLTIMOS ANOS (A FRONAPE ENCONTRA-SE REPRESENTADA NO ITEM "TRANSPORTE MARÍTIMO")

VALORES EM US\$ 1.000,00

ESPECIFICAÇÃO	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961 (1)
Produção	5 601	11 283	30 511	99 274	67 492	79 916	88 500
Refinação							
Petrobrás	13 101	36 701	40 578	38 811	45 832	53 314	69 000
Particulares	12 950	19 360	26 862	20 168	25 411	30 173	26 000
Transporte Marítimo (2)	866	3 745	5 338	6 631	4 808	13 035	14 000
T O T A L	32 518	71 089	103 289	124 884	143 543	176 438	197 500

(1) — Estimativa baseada nos valores efetivos do período janeiro/outubro.

(2) — Liberação Líquida (receita menos custeio em moeda estrangeira).

II — FATURAMENTO BRUTO

PARTICIPAÇÃO DA FRONAPE NO CONJUNTO DAS ATIVIDADES DA PETROBRÁS NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS

ESPECIFICAÇÃO	Faturamento Bruto em Cr\$ 1 000			% Sobre o Total		
	1959	1960	1961	1959	1960	1961
I — Petróleo Bruto de Derivados						
1. Exportação (Valor FOB)	3 169 245	1 408 905	5 098 628	8,65	2,94	4,19
2. Vendas no Mercado Interno	20 210 432	37 754 780	96 942 042	79,71	78,83	79,68
Total 1.	32 379 677	39 163 685	102 040 670	88,36	81,77	83,87
II — Nitrocálcio e Outros Produtos Nitrogenados	300 000	556 169	672 245	0,82	1,16	0,55
III — Gás Natural	44 482	48 618	43 512	0,12	0,10	0,04
IV — Fretes Marítimos (Fronape)	3 922 963	8 123 325	18 913 295	10,70	16,97	15,54
T O T A L	36 647 122	47 891 797	121 669 722	100,00	100,00	100,00

III — VENDAS E RECEITA BRUTA DE FRETES

PARTICIPAÇÃO DA FRONAPE NO ANO DE 1962 NA FORMAÇÃO DAS VENDAS E RECEITA BRUTA DE FRETES

	Cr\$ 1 000	% Sobre Total
1 — Escritórios Comercial de Petróleo e Derivados	14 005 237	5,79
2 — Região de Produção da Bahia	26 043 243	10,78
3 — Refinaria Presidente Bernardes	76 081 744	31,48
4 — Refinaria Landulfo Alves	25 821 132	10,68
5 — Refinaria Duque de Caxias	59 448 461	24,60
6 — Frota Nacional de Petroleiros	35 441 940	14,66
7 — Terminal Alves Câmara	387 785	0,16
8 — Terminal Almirante Tamandaré	1 238 715	0,51
9 — Conjunto Petroquímico Getúlio Vargas	3 246 109	1,34
10 — Serviço Regional do Nordeste	1 270	0,00
T O T A L	241 716 086	100,00

IV — FORMAÇÃO DO RESULTADO

PARTICIPAÇÃO DA FRONAPE, NO ANO DE 1962, NA FORMAÇÃO DO RESULTADO DA PETROBRÁS

E S P E C I F I C A Ç Ã O	M I L H Õ E S D E C R U Z E I R O S							
	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Receita Bruta de Operações	4 666	9 594	15 959	24 870	41 702	54 499	146 293	241 716
Custos Totais	4 184	7 494	12 232	18 482	30 270	40 907	117 132	204 613
Saldo	482	2 100	3 727	6 388	11 432	13 592	29 161	37 103
Receitas Diversas	70	66	184	177	428	605	1 537	6 583
Soma	552	2 166	3 911	3 565	11 860	14 197	30 698	43 686
Amortizações	381	312	167	1 178	2 383	3 478	—	—
Resultado do Exercício	171	1 854	3 744	5 387	9 477	10 719	30 698	43 686
Reversões de Reservas e Lucros	—	—	264	7	42	21	375	9
Suspensos de Exercícios Anteriores	—	—	—	—	—	—	—	—
Resultado Final do Exercício	171	1 854	4 008	5 394	9 519	10 740	31 073	43 695
F R O N A P E								
Resultado Final	— 145	159	9	12	1 076	1 537	3 061	9 961
% S/Resultado da Petrobrás	— 84,80	8,58	0,22	0,22	11,30	14,31	9,85	22,80

SITUAÇÃO EM TONELAGEM COMPARATIVA ÀS CONGÊNERES ESTRANGEIRAS

A FRONAPE, dispondo de 40 navios com.... 534 097 TDW a serviço do Brasil, situa-se como a maior frota especializada da América Latina.

Comparativamente com suas congêneres estrangeiras, apresentamos o quadro abaixo, demonstrando a capacidade total da frota mundial de petroleiros (dados revelados até julho de 1962), excluídos os barcos de menos de duas mil toneladas.

EPECIFICAÇÃO	Milhares de Toneladas	% do Total Mundial
Libéria	10 787	16,10
Grã-Bretanha	10 383	15,50
Noruega	9 751	14,50
Estados Unidos	9 126	13,60
França	3 283	4,90
Panamá	3 253	4,90
Itália	2 875	4,30
Japão	2 604	3,90
Grécia	2 344	3,50
Holanda	2 092	3,10
Suécia	2 086	3,10
Rússia	1 379	2,00
Dinamarca	1 361	2,00
Alemanha Ocidental	1 036	1,50
Brasil (Fronape)	519	0,80
Outros Países	4 261	6,30
	67 140	100,00

Constituição atual da FRONAPE e capacidade de carga dos seus navios:

- 7 superpetroleiros de 32 945 a 34 557 TDW
- 2 petroleiros de 20 570 TDW
- 10 petroleiros tipo T-2 de 15 960 a 16 785 TDW
- 6 petroleiros de 10 000 TDW
- 6 petroleiros tipo "Salte" de 1 970 TDW
- 3 petroleiros de 1 220 a 6 676 TDW
- 3 petroleiros de 1 220 a 6 676 TDW
- 2 petroleiros p/gás liquefeito de 2 145 TDW
- 1 petroleiro p/gás liquefeito de 900 TDW

— Capacidade de Transporte

Além dêstes navios, afretou a FRONAPE, em 1962, 40 outros no mercado internacional, em regime "Time Charter-Party" (afretamento com prazo determinado, dos quais 16 foram reentregues durante o exercício em curso). Isso significa que a FRONAPE opera com cerca de..... 1 000 000 de TDW, entre navios próprios e afretados.

EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO: ASPECTOS ECONÔMICOS, RENTABILIDADE, DADOS ESTATÍSTICOS

a. Fundação

A Frota Nacional de Petroleiros, criada em 1950, representou a primeira e vitoriosa iniciativa de vulto para o equacionamento e a solução do problema do transporte marítimo de produtos petrolíferos.

Inicialmente ligada ao Conselho Nacional do Petróleo, foi, nos termos da Lei 2.004, incorporada à Petrobrás como uma das suas unidades de operação, em 1954.

A tonelage inicial da FRONAPE foi fixada em 220 000 TDW. Doze unidades de 16 000 a 20 000 TDW atenderiam as linhas de longo curso; dez pequenos navios de cerca de 2 000 TDW se encarregariam de transportar na cabotagem.

b. Expansão da Tonelage

A partir de 1955, a situação evoluiu rapidamente. As refinarias nacionais entraram em operação regular e a capacidade de refino foi sendo continuamente aumentada com a produção de óleo baiano, expandindo-se e superando as previsões mais otimistas.

O próprio progresso do País, aumentando o consumo dos combustíveis líquidos, tem obrigado a FRONAPE, com a grande responsabilidade de servir ao progresso econômico da Nação, a prestar sua colaboração no transporte de álcool, asfalto e óleos vegetais. A expansão da tonelage própria e o maior número de afretamentos no mercado internacional, para atender ao impulso que se verificou a partir de 1958, têm sido uma determinante histórica na sua orientação econômica e administrativa.

No período de 1952/1958, foram acrescentadas 4 unidades: 2 navios para o transporte de G.L.P. de 2 145 TDW, 1 para o transporte de lubrificantes, com 1 425 TDW, e 1 com 1 023 TDW, para a distribuição de produtos na pequena cabotagem.

Em 1957, foi iniciado o primeiro grande programa de expansão da tonelage da FRONAPE com a encomenda de sete superpetroleiros de... 33 000/34 000 TDW à Holanda e ao Japão e um navio de 6 675 TDW, de construção alemã, sendo todas essas unidades incorporadas ao transporte no período compreendido entre janeiro/59 a abril/60, totalizando 247 795 TDW.

c. Novas Incorporações e Encomendas

Em 1959, foram encomendados na Dinamarca 6 navios de 10 000 TDW.

Esses navios foram projetados para satisfazer às condições específicas da nossa cabotagem no que se refere à capacidade de carga e calado.

Essas seis unidades foram entregues entre julho/60 e abril/61.

Em agosto de 1961, foi celebrado contrato entre a Petrobrás e a Fuginagata Ship-Building Engineering Company Ltd., para a construção de três navios para transporte de G.L.P., sendo incorporados em janeiro, março e maio de 1963.

Também foram adquiridos 2 navios em estaleiros Iugoslavos para entrega e incorporação em 1963. Em fins de 1962, foi encomendada aos estaleiros nacionais a construção de 6 navios de 10 500 TDW, os quais deverão ser entregues em cerca de 20 meses.

Prosseguindo nesse processo de expansão, novas encomendas serão colocadas, e prossegue o estudo para a construção de navios de 60 000 TDW, os quais deverão ser construídos no Brasil.

I — EXPANSÃO DA TONELAGEM DA FRONAPE DURANTE OS NOVE ÚLTIMOS ANOS

1950	21 940	TDW
1951	67 990	"
1952	224 235	"
1956	229 950	"
1957	230 973	"
1958	370 005	"
1960	522 030	"
1962	540 000	"

II — TRANSPORTE

CARGA TRANSPORTADA PELOS NAVIOS DA FRONAPE, NA CABOTAGEM E NO LONGO CURSO NOS ÚLTIMOS NOVE ANOS

1954	2 619 996	t/métricas
1955	2 766 264	"
1956	3 240 444	"
1957	3 825 696	"
1958	3 484 200	"
1959	6 206 124	"
1960	9 876 888	"
1961	14 925 636	"
1962	19 591 980	"

1954/62 66 537 228 t/métricas

III — PRODUÇÃO

TONELADAS-MILHAS PRODUZIDAS, NO LONGO CURSO E NA CABOTAGEM, DURANTE OS ÚLTIMOS OITO ANOS, PELOS NAVIOS DA FRONAPE

1955	8 679 610 872	t/milhas
1956	7 970 913 204	"
1957	8 019 239 688	"
1958	11 616 224 052	"
1959	13 718 876 796	"
1960	30 878 557 464	"
1961	51 060 024 864	"
1962	62 874 820 596	"

1955/62 194 818 267 536 t/milhas

IV — OPERAÇÕES

MILHAS NAVEGADAS, NO LONGO CURSO E NA CABOTAGEM, DURANTE OS ÚLTIMOS OITO ANOS, PELOS NAVIOS DA FRONAPE

1955	1 216 752	Milhas navegadas
1956	1 313 796	"
1957	1 228 680	" "
1958	1 427 388	" "
1959	1 385 148	" "
1960	2 460 900	" "
1961	3 244 776	" "
1962	3 281 604	" "

1955/62 15 559 044 Milhas navegadas

V — RESULTADOS FINANCEIROS

RECEITA DE FRETES E CUSTEIO MÉDIO OBSERVADO DURANTE OS ÚLTIMOS NOVE ANOS (VALORES EM Cr\$ 1.000)

	RECEITA	CUSTEIO	SALDO
1954	294 840	377 772	— 127 932
1955	415 608	589 260	— 173 652
1956	915 600	749 904	+ 165 636
1957	1 692 444	1 146 492	+ 545 952
1958	2 692 836	1 985 676	+ 707 160
1959	3 630 972	2 939 292	+ 691 680
1960	7 602 228	6 318 960	+ 1 283 268
1961	17 335 356	13 751 568	+ 3 583 788
1962	31 240 944	21 946 008	+ 9 294 936

1954/62 65 775 828 49 804 932 + 15 970 836

POSSIBILIDADE DE CONSTRUÇÃO PELA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

Visando à ampliação da FROTA, contratou a Petrobrás, em 1962, a construção de seis petroleiros de 10 500 toneladas, sendo três nos estaleiros "Verolme Reunidos do Brasil" e três na "Companhia Comércio e Navegação". Convém assinalar que é a primeira vez que a indústria naval constrói navios para a FRONAPE. Já está em estudo a construção de navios de 60 000 TDW nos estaleiros nacionais.

Temos neste fato uma demonstração inequívoca da capacidade da indústria naval brasileira de atender futuramente às necessidades decorrentes do desenvolvimento brasileiro.

PERSPECTIVAS GERAIS

A FRONAPE tem o monopólio do transporte de cabotagem, tanto do óleo cru quanto de derivados. Seus navios são ainda utilizados no transporte, do exterior para o Brasil e do Brasil para o exterior, de óleo bruto e derivados. Atende ainda a Frota ao transporte de derivados na Lagoa dos Patos (Rio Grande do Sul) e no Rio Amazonas.

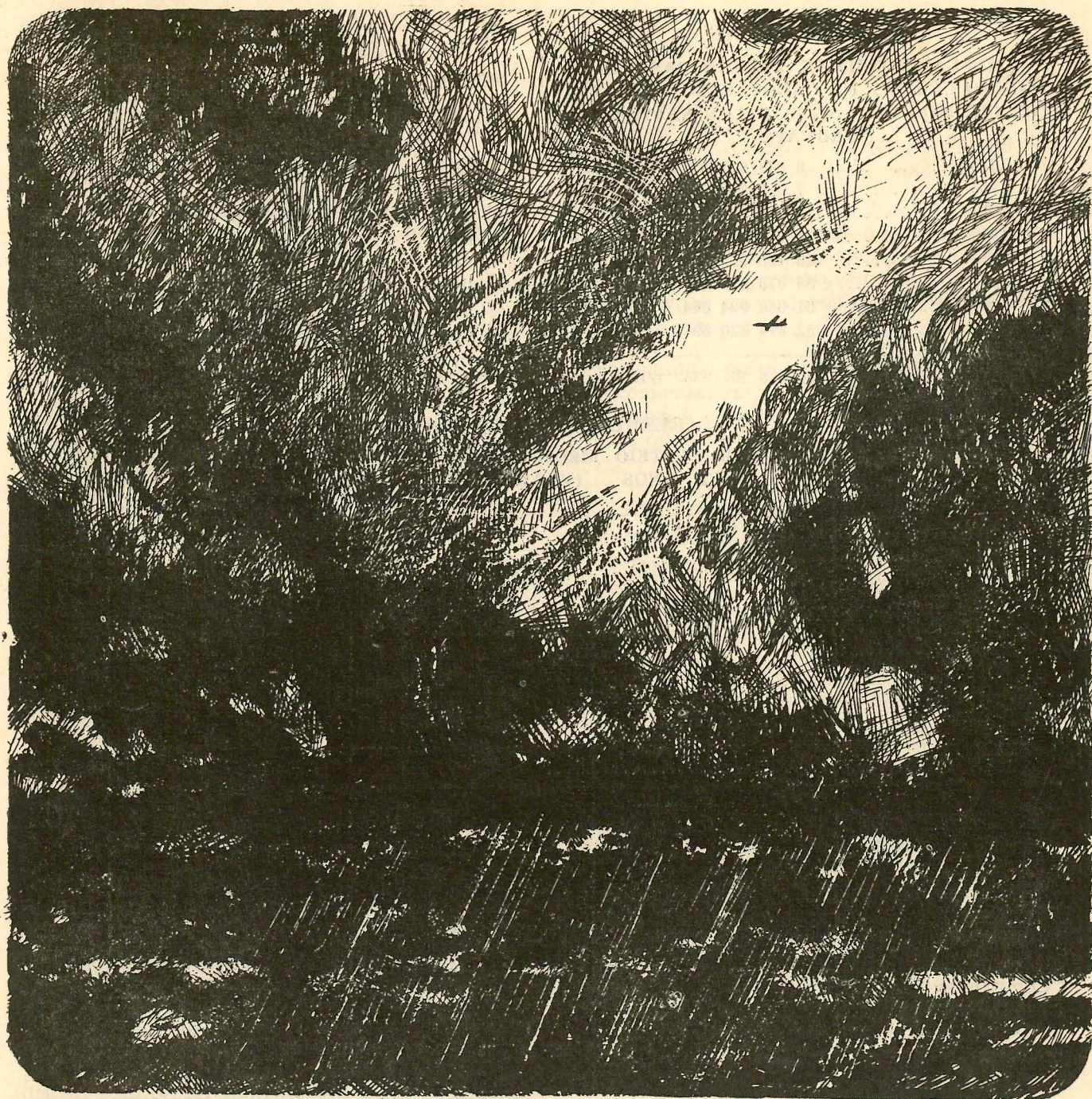
Acrescente-se, ainda, que a FRONAPE, além dos produtos petrolíferos, tem sido solicitada e

tem prestado a sua colaboração no transporte de álcool e de óleos vegetais.

Para atender a demanda crescente de transporte, a tonelagem tem-se manifestado insuficiente; daí a necessidade do recurso ao mercado de afretamentos (Time Charter-Party e Single Voyage).

Pelo exposto, verifica-se que as perspectivas gerais da FRONAPE nos orientam para determinantes promissoras sobre os vários aspectos do seu progresso econômico e financeiro. A possibilidade de vir a FRONAPE a transformar-se, da maior frota especializada da América Latina em uma das maiores do mundo, não é remota.

Podemos relacionar como fatos indicativos dessa previsão: o contrato firmado pela Petrobrás para construção de 6 navios petroleiros de 10 500 toneladas, cada um; um programa de aumento de sua capacidade substituindo alguns de seus atuais navios que já atingiram à idade-limite para operação com boa rentabilidade; estudos para encomendar aos estaleiros nacionais navios-tanques de até sessenta mil toneladas "dead-weight", os quais, sendo mais econômicos, permitirão à Empresa bases mais compensadoras, que terão como fatores estimulantes o aumento de capacidade de produção de nossas refinarias e a ampliação sempre crescente do mercado consumidor brasileiro.



Quando o gigante é ainda um pequeno ponto...

Ele é, ainda, um pequenino ponto na imensidão do espaço. Em poucos minutos, porém, quando aterrisar, voltará a ser o gigante que domina – com sua imponência – as pistas dos aeroportos. Essa operação, repetidas centenas de vezes diariamente, é orientada com toda segurança por modernos equipamentos de telecomunicação – produzidos com apurada precisão e técnica avançadíssima pela STANDARD ELECTRICA – que estabelecem perfeita ligação entre aviões e aeroportos e comandam a aproximação das aeronaves.

Esta é a contribuição da STANDARD ELECTRICA: segurança para o homem e progresso para o País. Possuindo o maior parque industrial do gênero na América Latina, a STANDARD ELECTRICA ressalta através do trabalho digno de milhares de brasileiros a importante missão da iniciativa privada em prol do nosso desenvolvimento industrial e econômico.



Standard Electrica S.A.

Padrão mundial em eletrônica e telecomunicações

ELETRÔNICA INDUSTRIAL ■ TELECOMUNICAÇÕES ■ APARELHOS ELETRO-DOMÉSTICOS

32.º Aniversário do Correio Aéreo Nacional

O Brigadeiro Hélio do Rosário Oliveira, Comandante do COMTA (Comando de Transporte Aéreo), organizou, por ocasião do 32.º aniversário do CAN, um voo especial para jornalistas, a fim de levar ao conhecimento do público a magnífica realização do Correio Aéreo Nacional.

Em 1931, o General Leite de Castro e o Major Eduardo Gomes fundaram o Correio Aéreo Militar, embrião da Fôrça Aérea Brasileira. A 12 de junho, um avião Curtiss Fleding, chamado "Frankenstein", inaugurou a linha Rio de Janeiro-São Paulo. Era o primeiro fio de uma extensa teia de aranha. Um voo transcontinental foi feito, a 11 de setembro, do Rio de Janeiro até Washington.

No início, os pilotos eram pouquíssimos. Dêsses poucos participou aquele que foi considerado "figura sublime do aviador de um valor moral e profissional sem par" — Mermoz.

Em 1934 foi criado o Correio Aéreo Naval.

O Ministério da Aeronáutica foi organizado em 1941. Em consequência da fusão do Correio Aéreo Militar com o Correio Aéreo Naval, passaram êsses serviços a ter a denominação de Correio Aéreo Nacional. O Comando de Transporte Aéreo está localizado no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro.

Desde 1946, o CAN é uma instituição prevista na Constituição Federal. Êle tem como finalidades: facilitar a atuação do Governo em prol da Unidade Nacional e desenvolvimento econômico do País; adestrar o pessoal navegante da FAB, mantendo a eficiência da pilotagem e a prática da navegação aérea; manter uma rede de campos de pouso, estações de rádio e abastecimento de gasolina pronta a ser utilizada pela FAB; facilitar as ligações das populações do interior com as capitais. Com suas asas marcadas pela esrêla verde-amarela, o CAN leva, a

cada distante recanto do Brasil, o médico e o remédio, o apoio para a missão desbravadora, a noção agrícola para o plantador primitivo, a solidariedade para o pôsto militar da fronteira. Único vínculo do Brasil remoto com a Sociedade, o CAN, em três décadas de trabalho, cobriu todo o Território Nacional, galgando os Andes, enquanto se espalhava para a América do Norte, a América do Sul a África e a Europa. O CAN atende aos problemas de transporte de carga e de passageiros. No caso de existir no lugar outros meios de comunicações, êle se dedica à gente pobre, para a qual chega como o símbolo da bondade, pois todos os serviços são gratuitos.

O CAN possui dois tipos de transporte. Um grupo é formado pelos bimotores C-47 que cobrem 17 linhas interiores e 4 internacionais; e o outro grupo é constituído pelos quadrimotores C-54 que servem 7 linhas interiores e 6 internacionais.

Na Primeira Zona Aérea, o Correio da Amazônia, CAN-AM, abrange 52% da extensão territorial do País. O famoso trinômio "FAB — Missionários — Indígenas" leva a civilização ao coração da mata.

Em 1962, o CAN realizou 1 438 viagens, percorrendo 6 595 974 quilômetros, sobre uma extensão de 359 626 km que abrangem suas linhas, voando 26 372 horas, transportando 69 090 passageiros, 2 766 752 kg de carga e 498 135 kg de correspondência.

A 30 de maio de 1963, nosso voo confortável no C-47 2046 foi de cinco dias:

1.º dia: Rio de Janeiro, Brasília, Aragarças;

2.º dia: Aragarças, Xavantina, Leonardo Villas-Boas, Xingu, Cachimbo;

3.º dia: Cachimbo, Jacaréacanga, Manaus;

4.º dia: Manaus, Jacaréacanga, Cachimbo, Aragarças;

5.º dia: Aragarças, Brasília, Rio de Janeiro.

GENEVIEVE HOFFER

Essa rota aérea atravessa a espinha dorsal do Brasil, cobrindo 7 818 km em um total de 26 horas e 45 minutos, e permite observar a ação vital de alguns homens dedicados que contribuem para o feliz funcionamento da Organização.

Um mesmo espírito de abnegação anima as tripulações do CAN e o pessoal do Serviço de Proteção ao Voo, civis e militares, heróis sem glória, cuja resistência física e moral é posta à dura prova pelos insetos, pelo clima e pela solidão. Os rádios dos Postos são os faróis que balizam as rotas aéreas. Como que tivemos a prova sobre Aragarças, Xavantina, Xingu, Cachimbo e Jacaréacanga. Sem êsses marcos, indicados a bordo pelo radiocompasso, os ventos desviariam os aviões para fora da rota pretendida, sobre a imensidão da floresta limitada somente pelo infinito do céu. Os radiofaróis H 24 funcionam 24 horas por dia. Os homens que constituem o contingente dêsses Postos são verdadeiros defensores da aviação, assim como os faroleiros protegem os navios em alto mar.

Sem exceção, os 19 jornalistas da comitiva ficaram admirados frente à importância do trabalho consumado, incluindo a representante do "Brazil Herald" que escreve êste artigo.

A 12 de junho de 1963 foi celebrado o 32.º aniversário do CAN.

A missa, no aeroporto do Galeão, foi seguida de formatura, entrega de diplomas "Amigos do CAN" e um coquetel no Cassino dos Oficiais.

Abrilhantando a festa, o Primeiro Grupo de Caça se fez representar por uma esquadrilha a jato. Houve também saltos de nove pára-quedistas da FAB.

Nesta ocasião, apresentamos ao CAN nossas sinceras felicitações pela maravilhosa obra humanitária que realiza a cada novo dia.

NOSSO CLUBE

O Departamento Recreativo do Clube de Aeronáutica fêz realizar no dia 11 de maio, na sede do Clube, um grande Bingo, com prêmios valiosíssimos, sobressaindo um automóvel "Gordini", uma geladeira "Climax", dois faqueiros de aço inoxidável, um aspirador de pó e outros.



Vista de uma ala do salão, aparecendo a mesa do Cel Coelho que comemorava, no mesmo dia, suas Bôdas de Prata



A Sra. Cel Costa Mattos, vencedora do Grande Prêmio, quando apresentava seu cartão à mesa



A mesa do Cel Costa Mattos, vendo-se à sua esquerda a grande vencedora do Bingo



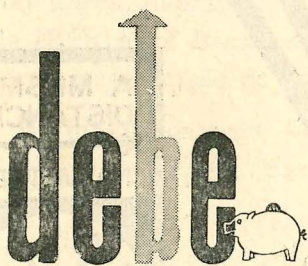
As fotografias que ilustram esta página bem dizem da animação e do comparecimento dos associados.

Outro aspecto do salão durante o Bingo

debe UMA REALIDADE



A esquerda, o Ten Cel Ascendino d'Avila fazendo sua inscrição para os novos pecúlios. À direita, o Departamento Beneficiente com seus novos Planos de Pecúlios em pleno funcionamento, recebendo inscrições de novos associados.



O Departamento Beneficiente do **Clube de Aeronáutica** acaba de concretizar um velho sonho de seus associados. Novos pecúlios, novos empréstimos na Seção Mutuária, além das Seções Jurídica e Médica, são, em resumo, as grandes novidades.

Os atuais sócios do DEBE passaram à categoria de sócios-fundadores, com isenção de jóia para o novo Pecúlio Simples Progressivo. Os demais sócios do Clube poderão ingressar como sócios-efetivos, ficando com o direito a promoções ao quadro de sócios-fundadores, à medida em que

as vagas forem sendo abertas, por falecimento ou demissão de sócios-fundadores.

Lembramos aos sócios do Clube que os Pecúlios são Progressivos, e, assim, as jóias vão crescendo — o que nos leva a recomendar as inscrições o mais rápido possível.

Outra inovação de grande profundidade foi a aceitação dos Mutuários-Mensalistas que vem permitir aos demais militares da FAB ou das outras Forças Armadas a garantia de um Pecúlio no DEBE, mesmo sem o ingresso no quadro social do Clube ou do próprio DEBE. Este benefício será também estendido aos funcionários civis do nosso Ministério que poderão assim

assegurar um futuro mais tranqüilo às suas famílias, sem terem que recorrer a organizações do mesmo gênero fora dos quadros da Aeronáutica.

O valor dos empréstimos rápidos e a longo prazo estão sendo reformulados em níveis permissíveis dentro do novo quadro de vencimentos já praticamente aprovado pelo Congresso Nacional.

A atual administração do DEBE está elaborando um vasto plano de esclarecimentos através de um Boletim Informativo que deverá circular, dentro em breve, com todas as informações sobre o DEBE, suas realizações e seus novos planos.

UM GÊNIO...

(Conclusão da pág. 20)

prestigiado o Estado-Maior das Forças Armadas e a Escola Superior de Guerra, órgãos de cúpula vitais para a Política de Segurança Nacional.

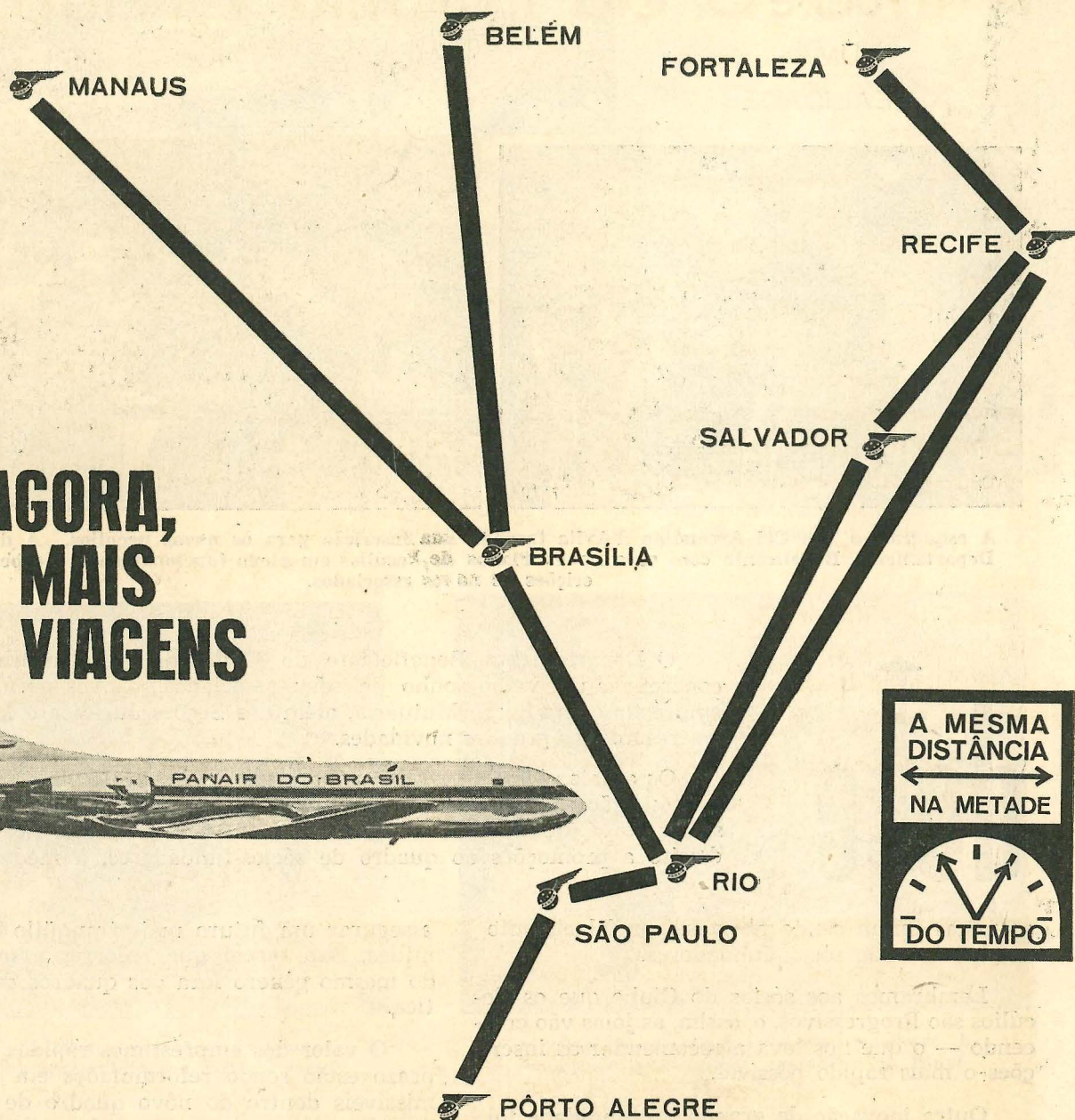
Os imigrantes italianos, que aqui chegaram, constituem famí-

lia, trabalham para o progresso do Brasil, representam elos que nos aproximam mais do povo italiano.

A guerra, que já vai longe, contribuiu para que, entre nós, o nome e a glória de Douhet não recebessem a divulgação merecida.

Ao gênio militar do General Giulio Douhet, apesar de terem sido pouco divulgados os seus livros, no nosso meio, os aviadores militares brasileiros devem o reconhecimento que a Cultura e a Inteligência Humana exigem quando o valor de uma obra genial ultrapassa as fronteiras de uma Nação!

**AGORA,
MAIS
VIAGENS**



NOVO CARAVELLE 6-R DA PANAIR



LIDERANÇA
NO TEMPO
E NO
ESPAÇO

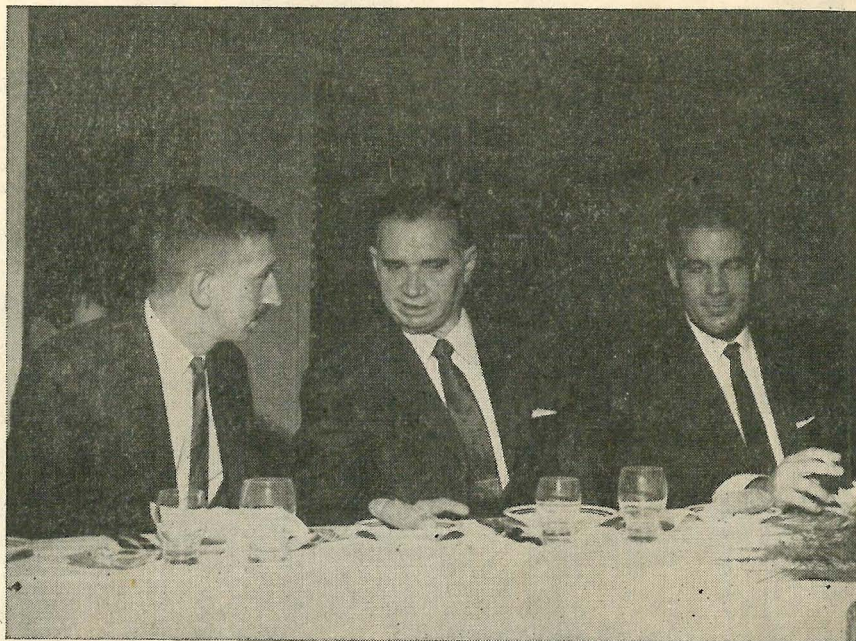
Os Caravelles da Panair foram adquiridos através do BNDE

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

Almôço da Família Aviatória

A Família Aviatória continua reunindo-se mensalmente num almoço de confraternização. A **Revista de Aeronáutica**, através do seu Diretor e do Redator-Chefe, vem comparecendo a essa festa já tradicional que sempre acontece com o brilho, a jovialidade e a distinção que caracterizam a Família Aviatória. No mês de abril, coube à IBÉRIA a organização do Almôço. O local escolhido foi o Restaurante da A.B.I. Estêve concorridíssimo. O anfitrião, Sr. Luiz Rey Carou, Representante Geral da IBÉRIA no Brasil, esmerou-se na organização do ágape.

No dia 30 de maio, foi a vez da Aerolíneas Argentinas. O Res-



Da esquerda para a direita: Sr. Juan Manoel Tedesco, Chefe de Operações da Aerolíneas Argentinas, Brig do Ar João Mendes da Silva e o anfitrião, Sr. José Chalén, Representante Geral para o Brasil dessa distinta empresa de aviação comercial



Outro aspecto do Almôço da Família Aviatória, vendo-se, entre os participantes, o jornalista Luís Vieira Souto, a aviadora Anésia Pinheiro Machado, o Dr. Trajano Furtado dos Reis, o Deputado Levy Neves, o Brig do Ar Manoel Borges Neves Filho e o nosso Diretor Maj Brig Raphael Leocádio dos Santos

taurante da Mesbla, como sempre, apresentou um serviço impecável. O anfitrião, Sr. José Chalén, Representante Geral da Aerolíneas no Brasil, recebeu com a sua costumeira distinção, e a nota marcante da festa foi a entusiástica salva de palmas pela passagem da data magna da República Argentina.

A **Revista de Aeronáutica** registra, com muito prazer, mais esta reunião, onde anotamos, entre outras, a presença do Mal. e Senhora Appel Neto, Deputado Levy Neves, representantes de todas as empresas de aviação, da Diretoria de Aeronáutica Civil e da CERNAL, além de grande número de membros da seleta Família Aviatória.



O 1.º Sargento-Enfermeiro Pedro Cassulino, do 2.º/10º G Av, numa demonstração prática do uso do Colête de Sobrevivência CS-1.

COLÊTE DE SOBREVIVÊNCIA

Dr. ROBERTO CARVALHO DA MOTTA TEIXEIRA - 1.º Ten Med Aer

O colête de sobrevivência é uma vestimenta curta, sem mangas, provida de bolsos capazes de abrigar o equipamento individual mínimo necessário para a manutenção da vida sob condições locais adversas.

A idéia não é nova. A infantaria inglesa usou na 2.ª Grande Guerra um colête onde eram levadas armas e munições. A aviação militar norte-americana tem um colête de sobrevivência clássico, de acordo com a definição acima. Entre nós, porém, o Colête de Sobrevivência CS-1 é a primeira tentativa de auxílio, sob este aspecto, do aeronavegante, tendo sido desenhado e executado visando à utilização de recursos nossos, de fácil aquisição e adaptados às condições que esses aeronavegantes irão encontrar em caso de acidente em locais ermos.

Preparado originalmente para uso da equipe aeroterrestre de salvamento do 2.º/10º G Av, esquadrão-padrão de Busca e Salvamento da Força Aérea Brasileira, poderá ser de grande utilidade para as tripulações civis, especialmente para os pilotos solitários de aviões monomotores, mormente quando sobrevoando as regiões Amazônica e Centro-Oeste do País.

O estudo do comportamento de tripulantes vitimados por acidente aeronáutico nas regiões citadas, feito através de inquéritos oficiais e da leitura de diários divulgados postumamente pela imprensa, evidencia, na quase totalidade dos casos, a falta de preparo e a precariedade de recursos desses tripulantes para enfrentarem a emergência surgida.

Freqüentemente, o preço dessa inaptidão tem sido a vida.

Parece-nos que o uso do Colête de Sobrevivência por tripulante de aeronave, militar ou civil, aumentará consideravelmente as possibilidades de sobrevida, em caso de acidente.

Esse é o motivo da publicação do presente trabalho.

O material usado deve ser forte e impermeável à água: lona ou "shantung" impermeabilizados. O "nylon" tem-se mostrado por demais quente.

A cor escolhida foi o "abóbora" vivo, cor internacional de Busca e Salvamento, bastante visível a grande distância.

O colête é feito em um tamanho único, com cadarço às costas, permitindo a ajustagem ao

corpo. Possui treze bolsos numerados, fechados com fecho "éclair".

DISTRIBUIÇÃO DO EQUIPAMENTO:

Bólso n.º 1 — Medicamentos: 07 tubos de plástico de ½ polegada/10 cm
02 tubos de plástico de 5/8 polegada/10 cm

n.º 2 — Espelho de sinalização
Repelente
Estôjo para costura
Lápis e papel
Estôpa embebida em parafina (isca para fogo), tiras de 5x15 cm
Vaselina - 01 tubo } Para limpeza
Pedacos de pano de } de armas de
05 por 15 cm - 02 } fogo
Escôva de dentes
Pasta dentifrícia

n.º 3 — Chocolate (12 tabletes de 25 g)
Caldo de galinha concentrado
(04 caixas com 02 tabletes cada)
Colher

n.º 4 — Pomada cutânea
Band-Aid (02 caixas)
Pomada oftálmica
Pomada de picrato de Butesin
Garrote
Ampola de soro antitetânico - 01
(5 000 unid.)
Solução otológica
Descongestionante nasal

n.º 5 — Leite condensado - 02 latas

n.º 6 — Leite condensado - 01 lata
Almôndegas ao molho - 01 lata
Fósforos - 02 caixas (Em recipiente plástico)

n.º 7 — Aparelho para barba
Pincel
Lâminas
Sabonete (Em estôjo plástico)
Pente

n.º 8 — Estôjo para pesca
Apito
Canivete
Bússola
Pedra para amolar
Abridor de latas

- n.º 9 — Algodão (Em recipiente plástico: mamadeira)
Munição (50 balas)
- n.º 10 — Equipamento pessoal diverso
- n.º 11 — Equipamento pessoal diverso
- n.º 12 — Chapéu para chuva
Mosquiteiro
Manual de Sobrevivência (Dobrado)
- n.º 13 — Capa impermeável para chuva
Luvas de couro (01 par)

OBSERVAÇÕES:

Medicamentos:

São os constantes do equipamento individual de sobrevivência, publicado na REVISTA DE AERONÁUTICA N.º 17, de novembro-dezembro — 1962.

Acondicionamento no bôlso n.º 1:

Tubos de matéria plástica transparente, adquiridos aos metros nas casas especializadas (Casa da Borracha).

07 tubos de ½ polegada com 10 cm de comprimento e 02 tubos de ¾ de polegada com 10 cm de comprimento. Os tubos são fechados com batoques torneados em madeira. O nome do medicamento é batido a máquina e colocado dentro do tubo, visível por transparência.

Dependendo do tamanho do comprimido de medicamento, alguns tubos podem ser usados com um batoque no meio e uma tampa em cada extremidade, servindo o mesmo tubo para duas qualidades de medicamentos.

Estôjo para pesca:

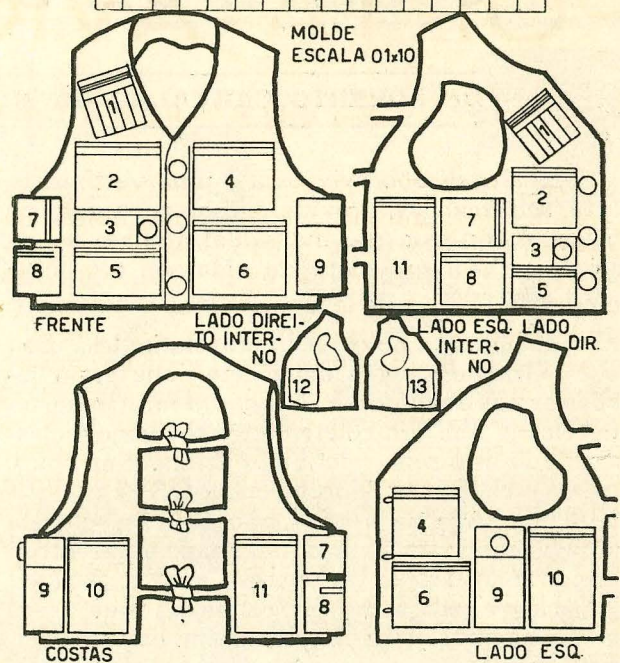
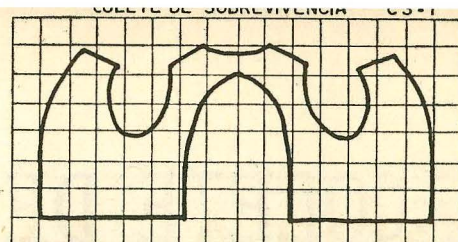
Deve incluir:

Anzóis n.º 1/0, 2/0, 5/0 e 6/0	02 de cada
Colheres n.º 01 e 03	01 de cada
Garatêia n.º 04	01
Destorcedor com grampo	06
Alfinêtes de fralda	08
Linha de "nylon" n.º 80	50 metros
Linha de "nylon" n.º 120	50 metros
Agulhas retas	06

Complemento do Colête CS - 1

Um cinturão de campanha com:

Cantil
Facão de mato ou machado
Faca (no cinto ou na perna)
Revólver ou pistola
Munição (além da do colête)
Canecão de 01 litro
Corda de "nylon" — 10 metros.



MORANE SAULNIER 760 "PARIS"

A MORANE SAULNIER, com larga experiência em tipos de aviões escola e treinamento, depois dos Moranes 130 e 147 que tantos serviços prestaram na formação dos nossos primeiros aviadores militares, volta às pistas brasileiras com o jato MS 760 "Paris", herdeiro à altura dos seus rústicos antecessores.

É êle um avião já bem conhecido dos nossos pilotos, trazendo na sua linhagem a robustez dos modelos anteriores e adaptados às exigências da aviação moderna.

Altamente versátil, desempenha missões de treinamento de pilotagem, navegação, acrobacia, vôo pelos instrumentos, tiro e ligação.

Pode-se dizer que passou na "prova de fogo" submetido que foi à intensa utilização na ligação Rio-Brasília e ao extenuante emprêgo na instrução dos Aspirantes-Aviadores na Base Aérea de Natal.

A versão aperfeiçoada, conhecida como PARIS II, apresenta as seguintes modificações:

1 — 2 reatores de 480 kg de empuxo cada um, o que lhe dá um aumento de 160 kg de empuxo estático a mais que o do PARIS I.

2 — Novos bordos de ataque nas asas, permitindo reservas suplementares de combustível num total de 440 litros.

3 — Acréscimo de um gerador sôbre o reator direito.

4 — Degêlo dos reatores e entradas de ar dos reatores.

Essas alterações vieram ainda mais melhorar as características do avião, aumentando-lhe os padrões de eficiência e segurança.

PORTA-AVIÕES

Maj Brig R/R Raphael Leocádio dos Santos

Se esta REVISTA circulasse apenas no meio militar, evidentemente, o título dêste artigo seria Navio-Aeródromo ou, melhor, N Ae, de acôrdo com a terminologia e as abreviaturas em vigor nas nossas Fôrças Armadas. Mas acontece que êste órgão dia a dia vem conquistando novos leitores nas camadas civis, tanto no Brasil como até mesmo no estrangeiro. Por isso, pedimos desculpas à nossa gloriosa Marinha de Guerra, pelo voluntário esquecimento do autêntico termo designativo do Porta-Aviões.

Até hoje resistimos ao desejo de dizer algumas palavras sôbre assunto tão discutido. Apenas quando tivemos a grata oportunidade de servir nos Estados-Maiores Combinados, como o EMFA e os Núcleos de Comando de Zona de Defesa, pudemos externar, sinceramente, mais como brasileiros do que como aviadores, integrantes da FAB, as nossas convicções acêrca do Porta-Aviões e do seu papel na guerra moderna. Em tôdas essas ocasiões, porém, encontramos os distintos camaradas da Marinha formando um bloco monolítico, recitando os mesmos conceitos doutrinários que também constituem a invariável argumentação dos Almirantes americanos, ingleses e franceses. Era inútil apresentar razões estratégicas e apontar que a conjuntura já evoluíra bastante, modificando princípios que tinham sido válidos durante a Segunda Guerra Mundial. Ficamos, realmente, muito impressionados durante um debate travado na sala de aulas do CEMCFA, na Escola Superior de Guerra. Um Oficial da Aeronáutica, dos mais brilhantes que possuímos e que aliás iniciara sua carreira militar na própria Marinha, usando uma linguagem elegante e convincente pela densidade da lógica, destruiu todos os argumentos apre-

sentados pelos debatedores navais, acêrca da necessidade dos Porta-Aviões e, no caso específico, de a nossa Armada possuir uma aviação própria. O companheiro da Aeronáutica apontava, então, como a reparação do mal (no caso a compra do "Minas Gerais") a necessidade de a nossa Marinha cavalheirescamente cumprir a doutrina vigente de cooperação entre as duas Fôrças Armadas. Precisamente, na questão em debate, o assunto estava pôsto nos seguintes termos: o Grupo de Aviação Embarcada da FAB deveria embarcar no Porta-Aviões "Minas Gerais" e, assim, esta Unidade recentemente incorporada ao patrimônio da Nação, com inauditos sacrifícios da Marinha e consequentemente do próprio País, passaria a ter certa expressão militar, pelo menos para fins de treinamento e de aprimoramento das relações de amizade entre marinheiros e aviadores. Nesta altura, porém, um inflamado debatedor da Marinha, estagiário do CEMCFA, declarou textualmente: "Coronel, os seus argumentos podem estar muito certos, mas o fato é que, quando um não quer, dois não casam. E a Marinha não deseja êsse casamento"! — Não havia mais nada a debater, depois de um aparte dêsses. A campanha tocou anunciando o término dos trabalhos. Deixamos o auditório, melancolicamente, levando, apenas, no fundo de nossos corações de patriotas, a esperança de que aquelas expressões tão contundentes fôssem apenas o desabafo de um companheiro que, à falta de proposições válidas para se contrapor a um teorista do gabarito daquele camarada da FAB, tivesse resolvido encerrar o assunto daquela maneira. Hoje, entretanto, depois de transcorridos mais de dois anos, chegamos à triste conclusão que aquilo também fazia parte da doutrina ardorosamente defendida pela

nossa Marinha. Daquela data em diante o diálogo tornou-se cada vez mais difícil entre as duas Fôrças Armadas, a respeito do problema da Aviação Embarcada.

Nisso tudo encontramos, todavia, um pequeno consôlo. Essas brigas de família, de irmãos que no fundo se admiram e se estimam, não ocorrem sômente no Brasil. O assunto "Porta-Aviões" apaixona realmente o mundo moderno. Compreendemos, até certo ponto, a atitude dos nossos marinheiros, mas sem esquecer que a organização, o preparo e o emprêgo das Fôrças Navais dependem, originalmente, da Estratégia e da Doutrina Militar. Não há espetáculo mais soberbo do que a largada dos aviões da pista de um N Ae. Aquêlo colorido, aquela vibração, aquêlo sentimento de grande poder, aquela vida cheia de aventuras, tudo isso arrebatava qualquer um, quanto mais o homem do mar que, por tradição, é um bravo, sempre disposto a partir em busca de novos riscos. O azar, porém, é que somos um País potencialmente rico, mas ainda acorrentado nas malhas do subdesenvolvimento. E Porta-Aviões só mesmo para os ricos, para as grandes potências, cujos homens de Estado nesta altura já se perguntam ansiosos se êsse investimento vale mesmo a pena. Será que na guerra futura o Porta-Aviões terá "chance" de desempenhar um papel que justifique plenamente os sacrifícios de uma Nação para construí-lo?

Tais conjecturas não são sômente nossas que a duras penas conseguimos comprar um Porta-Aviões e que, na ocasião em que tivermos saído do estol econômico-financeiro, possivelmente êle já não terá mais razão de existir no serviço ativo. Essas indagações, precisamente, são feitas pelo atual Ministro da Defesa dos Estados Unidos, Robert McNamara, ostensivamente ao próprio Presidente Kennedy e oficialmente à U.S. Navy, através de pedidos de informações. Foi isso que tivemos conhecimento pela leitura do "Times" do dia 29 de março dêste ano.

Não convencido, por um relatório da Marinha, sobre "o futuro papel do Porta-Aviões", McNamara ordenou que se procedesse a um novo estudo. A Marinha teria de justificar, até 15 de maio de 1963, o seu programa de construção de Porta-Aviões. A propósito, um auxiliar do Ministro declarou: "desejamos lógica e razões válidas, não palavrório".

Discorrendo sobre o tópico, "Meios menos dispendiosos", o "Times" escreveu textualmente: "No momento, McNamara não tem planos para pôr a pique a frota existente de Porta-Aviões da Marinha: 16 modernas unidades de ataque e 9 unidades do tempo da 2.^a Guerra Mundial. Entretanto, ele tem fortes dúvidas sobre se permitirá ou não que a Marinha continue seu programa de iniciar a construção de um Porta-Aviões de dois em dois anos. Diz um dos atilados analistas de McNamara: "É uma questão de saber quantos Porta-Aviões necessitamos. Quanto mais perguntamos, tanto mais se torna clara uma coisa: não estamos certos se a Marinha tem qualquer fundamento estratégico claro para construir mais Porta-Aviões. Estamos decididos a apurar isso." É evidente que McNamara desejava receber argumentos em termos de "eficiência em função do custo". Todos sabem que um Porta-Aviões moderno custa, pelo menos, 300 milhões de dólares, quer dizer 240 bilhões de cruzeiros, ao câmbio de 800 cruzeiros por dólar. É uma soma fantástica. Cada Porta-Aviões do último tipo transporta, normalmente, 100 caças a jato e exige para a sua segurança uma escolta composta de até seis contratorpedeiros e três navios de suprimento". Uma força-tarefa desse tipo custa mais de 1 bilhão de dólares e, segundo um dos assistentes de McNamara, "muitos dentre nós pensamos que pode haver meios mais baratos de executar uma grande parte do trabalho do Porta-Aviões".

Vemos assim claramente que, entre os homens responsáveis pela Grande Estratégia e conse-

qüentes planos militares do país mais rico do mundo, muitos já se mostram seriamente preocupados com o dispendioso programa de construção de novos Porta-Aviões. Isso nos Estados Unidos que, no desempenho da liderança do Bloco Ocidental, a qualquer momento podem ser obrigados a fazer face à agressão comunista em qualquer parte da terra. O "Times", entretanto, diz muito bem nas suas considerações que "para muitos almirantes, solicitar à Marinha que justifique a existência do Porta-Aviões é o mesmo que pedir-lhe para explicar a razão por que deve haver Marinha". Aliás, o Almirante George Anderson, Chefe de Operações Navais, disse com toda a convicção: "Não estou defendendo os Porta-Aviões; eles se defendem por si mesmos — para o bem dos Estados Unidos. Eles representam o único sistema de armas preparado simultaneamente para fazer a guerra generalizada, a guerra limitada, a guerra sub-limitada ou, simplesmente, para fazer uma demonstração de força, quando quer e onde quer que ela se torne necessária para apoiar nossa política nacional".

Achamos que esse Almirante tocou, realmente, num ponto essencial: a Política Nacional. Os americanos que a estudem detidamente e, depois, à vista da Grande Estratégia e da consequente Doutrina Militar do seu país, certamente encontrarão a resposta adequada às indagações sobre a necessidade ou não de mais Porta-Aviões. E é isso, exatamente, o que está faltando aqui entre nós. Qual é, afinal de contas, a nossa Grande Estratégia? E quanto à Doutrina Militar? — Temos a mania de trancafiar tudo a sete chaves, e, por esse motivo, os documentos relativos a esses assuntos normalmente permanecem no recesso dos cofres e não são do conhecimento da maioria dos Oficiais de Estado-Maior. Como, pois, dar cumprimento a uma doutrina que nem sequer se acha plenamente difundida entre aqueles que devem ser de direito os seus fiéis executores?

A nosso ver, estamos realmente precisando de reformas no campo da Segurança Nacional. A primeira delas, aventuramos-nos a dizer, deverá consistir numa reforma de mentalidade. Vamos aproveitar os ilustres oficiais das três Forças Armadas, egressos da Escola Superior de Guerra, pois, eles, sem dúvida, estão capacitados a integrar os grupos ecléticos de trabalho, no âmbito do Conselho de Segurança Nacional, destinados a analisar detidamente a conjuntura interna e externa, com vistas à formulação da nossa Grande Estratégia. Depois dessa tarefa essencial, o EMFA poderá rever a Doutrina Militar Brasileira e atualizá-la realisticamente. Uma vez que essas peças indispensáveis sejam sancionadas pelo Governo, diluir-se-ão, certamente, as disputas estereis que hoje ainda prejudicam a eficiência e até mesmo as cordiais relações entre as nossas Forças Armadas.

PRIORIDADE OPERACIONAL

O Ministro baixou portaria revogando e alterando instruções anteriores que dispunham sobre matéria disciplinada nas normas de tráfego aéreo, com referência e prioridade operacionais. De acordo com o ato ministerial, "a autoridade competente estabelecerá procedimentos para a concessão de prioridade na sequência de decolagem, dando tratamento preferencial às aeronaves: engajadas em operação de transporte de feridos e doentes, de Busca e Salvamento, de transporte do Presidente da República, militares de linha regular de transporte aéreo e de treinamento em voo local".

O Boeing 707 da Air India, que sofreu um acidente em Bombay, no dia 1 de dezembro último, acaba de retornar ao serviço, completamente recuperado.



Chegou a última turma ao Panamá e, com ela, o 2.º Ten Av JOHN RICHARDSON CORDEIRO E SILVA.

Como todos, também ele contou as últimas histórias do Rio de Janeiro e da FAB. Trouxe os jornais com as fotografias do embarque da penúltima turma. Trouxe-nos a alegria de sua personalidade marcante.

As histórias foram desfilar. Todos tinham perguntas para o JOHN.

— Conheci-o pela primeira vez quando se apresentou à Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos. Veio com o pai, como a maioria dos outros. Acerquei-me dos dois e pedi licença ao velho ANTONIO CORDEIRO E SILVA para conversar com o “Bicho”. Conduzi-o ao alojamento e iniciei o trote. Para surpresa minha e do cadete JOSÉ GUILHERME, o JOHN reagiu, indo ao extremo de aceitar a briga.

Como desfrutava de superioridade, era veterano, tinha um pouco mais de físico, estava no meu terreno, não aceitei seu desafio. Com calma, mostrei-lhe seu erro, explicando-lhe a finalidade que o trote sadio traz para as boas relações entre calouros e veteranos. Desculpou-se o “Bicho” CORDEIRO, ele que não era homem de andar pedindo desculpas.

Dêste dia em diante, tornamo-nos amigos. Passamos a ter os mesmos programas. Era raro o sábado à tarde que não tomávamos sorvete com toda a turma na Americana. Na Escola eram os papos e as peladas

O PRIMEIRO HERÓI

RUI MOREIRA LIMA - Cel Av

de futebol. Finalmente, dois anos depois, eu na Bahia e ele no Rio, sem nada combinarmos, nos candidatávamos como voluntários ao 1.º Gp Caça.

Assim, forjamos a grande amizade que ainda não terminou, pois tenho a honra de ser chamado de filho por seus pais. Voltemos à Base Aérea de Aguiar, no Panamá. Ali, o Exército Americano preparava seus pilotos de Caça. Começou o treinamento. Houve uma seleção dura para todos nós. CORDEIRO passou nas provas sem dificuldade. Excelente piloto que era, dominou o P40-C, destacando-se logo como um dos bons pilotos do 1.º Gp Ca.

Era rápido de raciocínio e mais ainda nas decisões que tomava na hora de emergência. Um dia veio pousar sem rodas. Falha mecânica do trem de pouso. Sua comunicação para a Torre de Controle veio calma e precisa. Era uma emergência.

O carro dos bombeiros e a ambulância estavam a postos. Nós estávamos silenciosos e apreensivos, aguardando o acidente. Com os olhos pregados no avião do JOHN, tentávamos adivinhar seu pensamento, acompanhando cada detalhe das manobras que executava.

Finalmente o P40-C prôou a pista. A habilidade do CORDEIRO trouxe a “garça” até o chão. A lataria fez um barulho infernal. Começou o incêndio ao primeiro contato com o solo. Alguns trambolhões mais, e o avião parou. Em fração de segundos o piloto estava fora da explosão iminente.

“Não sou de morrer”, foi logo dizendo, quando corremos para abraçá-lo. E não era mesmo, pois não morreu para seus amigos do 1.º Gp Caça.

Um dia, depois do último voo (1230), saiu diretamente de Operações, com o instrutor e demais membros da Esquadri-

lha, para o Rancho. A crítica dos vãos da manhã era realizada às 13h30m, em Operações. JOHN era tranqüilo à mesa. Comia vagarosamente, sem desprezar nos mínimos detalhes o que aprendera em casa.

O instrutor consultou o relógio e resolveu apressá-lo. Foi a conta para o CORDEIRO perder a calma e dizer-lhe, em bom inglês, como um homem educado deveria conduzir-se durante as refeições. Nunca o vira tão zangado. Tive pena do instrutor. Engoliu a pílula e deixou o JOHN comer em paz.

Terminou o curso. Recebemos a Asa Americana conferida aos seus pilotos e um diploma de piloto de guerra. Grande solenidade nas Caraíbas, à qual compareceram o Ministro SALGADO FILHO, o Adido no Panamá, Coronel ABOIM, e altas autoridades de Defesa da Zona do Canal.

Embarcamos em seguida para os Estados Unidos. Um navio, sem escolta, atravessou as comportas do Canal do Panamá e nos levou direto a New York. Havia perigo de ataque dos submarinos do Eixo. Ficamos no mesmo camarote, MEIRA, COELHO, eu, MEDEIROS, GOULART e o CORDEIRO. Viagem calma.

Atravessamos o Mar das Caraíbas, alcançando New York em apenas quatro dias. Fomos direto para “Camp Shank”, onde ficaríamos de quarentena por 48 horas. Nesse Campo, travamos conhecimentos pela primeira vez com os super-homens de HITLER. Os prisioneiros faziam a limpeza dos barracos e os serviços de cozinha. Havia um “orgulho ariano” em suas atitudes.

Um deles disse ao TÔRRES que não chegaríamos vivos à Europa. Disse-o com desdém, como se a guerra estivesse ganha. TÔRRES limitou-se a di-

zer-lhe: "Se fores curioso, encontrarás, na história da derrotada Alemanha, um Esquadrão de Caça Brasileiro, que correu com parcela sensível para esmagar esse orgulho desarrazoado e ridículo de vocês".

Deixamos "Camp Shank" em um trem vagaroso, diretamente para a nova base, Suffolk Air Force Base, em Long Island, New York.

Travamos conhecimento com o grande ás americano Cel JOHNSON — fã absoluto do P-47. Conhecemos também o P-47. A grande "garça" era imponente.

Por coincidência, ficamos juntos outra vez. Dormia o JOHN no beliche de cima. Tínhamos um rádio de estimação que nos acompanhou a guerra inteira. Hoje, por falta de sorte minha, está na casa do COELHO. Estará? Se o MARCOS EDUARDO COELHO DE MAGALHÃES soubesse o valor estimativo que ele representa para mim, dar-me-lo-ia de volta.

Enfrentamos o P-47. Como no velho P-40-C, o JOHN brilhou durante todo o treinamento. Sua Esquadrilha era a "Blue Flight" do Panamá, comandada pelo FORTUNATO, o FORTUNATO que criou o Avestruz do "Senta a Pua". A Esquadrilha era seu quindim. Que se falasse mal de tudo, mas que não se falasse da "Blue". Ele não o admitia.

Assim era o JOHN. Nada pela metade, era seu lema. Não havia meio têrmo. Amava e odiava com o mesmo ardor. Tinha boa-vontade para amar o próximo, e, mais ainda, se o próximo fôsse uma mulher bonita.

Acabou o treinamento. Fomos aguardar nosso comboio em "Patrick Henry", na Virginia. Um belo dia, em setembro, embarcamos em Norfolk, no US Columbie, rumo a Livorno, Itália.

Ainda nesta viagem permanecemos juntos. No conjunto de quatro beliches, nós dois estávamos lá. Foram dezessete

dias em um comboio de vinte e sete navios.

Tivemos oportunidade de conversar e de nos conhecer mais ainda. Contou-me sua vida, sendo exuberante nos detalhes. Falou-me dos pais e irmãos. Adorava as irmãs GLADYS e YONE. Escutava-o por horas e com prazer. Suas alegrias, tristezas, ansiedades e ambições foram mais de uma vez repassadas.

Profeticamente dizia: "Esta missão vai-nos marcar para a vida inteira. Quem sobreviver, viverá em tôrno disso. Vamos ter decepções. A inveja e a calúnia são armas do bicho-homem e, como somos poucos, vão usá-las contra nós". Se estivesse conosco, para sua tristeza, teria visto confirmado o que conversamos a bordo do US Columbie.

Chegamos a Livorno no dia 6 de outubro de 1944. Ali a guerra já deixara suas marcas. O pôrto estava pleno de navios afundados, de AAA e balões de barragem. Completando aquela tarde escura, caía uma chuva de pingos grossos e pesados. Alguns italianos chegaram até nós, pedindo "cigarreta" e "chocolata".

Embarcamos em um trenzinho ruim, vagaroso e desconfortável. O carro em que ficamos eu, CORDEIRO, MEIRINHA e COELHO parecia um paliteiro. Furos provocados pelas balas tedescas. Costa com costas, aconchegamo-nos até Tarquinia, nossa primeira Base de Operações na Itália.

Um sol morno e um céu da Guanabara em junho nos encontraram naquela manhã radiante. Esperavam-nos WANDERLEY, RUBE CANABARRO e o garoto AURÉLIO. Uma alegria geral se apossou dos rapazes do 1.º Gp Caça. O Comandante NERO MOURA foi o primeiro a descer. As ordens vieram às bateladas. Em poucos minutos dávamos início aos trabalhos do acampamento que ficou pronto antes do anoitecer.

Logo à noite nos encontramos no Rancho para o papo. Lá para as tantas, JOHN pro-

fetizou: "Aqui está o nosso futuro. Quantos ficarão pelo caminho? Te cuida Arataca, porque a Bruxa se aliou aos tedescos. Tenho vontade de ir até o fim para ver o destino desses bandidos". Referia-se a Hitler e Mussolini.

Em Tarquinia, estavam acampados em barracas mais três Esquadrões de Caça Americanos, equipados com P47. Nós completamos o quarto Esquadrão do 350.º Grupo de Caça.

Só iniciamos os vôos de reconhecimento uma semana após a instalação. Houve a distribuição dos aviões. Cada piloto tinha o seu. Ganhamos o nosso também.

Enquanto aguardávamos a ordem de voar, nossos vizinhos diariamente davam "show" sobre o campo. Tínhamos vontade de fazer o mesmo, para mostrar que estávamos em igualdade com eles. Na véspera da liberação do vôo, fomos chamados à barraca de operações para ouvir o comandante. Para desapontamento de todos, o Cel NERO, após algumas palavras de incentivo e de alguns conselhos, determinou que não haveria exibições sobre a Base feitas por pilotos do 1.º Gp Caça.

Olhei o CORDEIRO nos olhos e senti a reação àquela ordem. Quando terminou a reunião, foi-me dizendo: "Teu amigo será prêso amanhã após o vôo. Vou desmanchar a barraca do comandante com o meu P47". Não adiantaram meus rogos nem o dos seus amigos mais chegados. No dia seguinte JOHN estava prêso, por ter tentado desarmar a barraca do comandante, com passagens rasantes sobre a mesma.

Não me lembro da extensão da pena, mas me recordo perfeitamente de que, a partir deste dia, JOHN deixou de falar, de rir, de jogar futebol, de estar junto com o pessoal. Sentava-se isolado com um livro na mão e assim passava a maior parte do tempo. Talvez no isolamento meditasse sobre a indisciplina cometida, ele que nun-

ca cometera uma falta antes. Não consegui penetrar-lhe o pensamento. Tentei trazê-lo para nossos papos nos fundos da barraca da "Yellow Fligh". Nada. Era inútil; o homem era de fato dos extremos.

No dia 6 de novembro de 1944, houve alvoroço no 1.º Gp Caça. Os tenentes iriam operar pela primeira vez. A esta altura, NE-RO, PAMPLONA, JOEL, LA-FAYETTE, FORTUNATO, LA-GARES, KOPP, HORÁCIO, ASSIS e ISMAR já haviam sentido o gosto do combate. Haviam voado com os americanos para tomarem contato com o tipo de missão que iriam encontrar. O dia 6 foi o nosso batismo de fogo.

JOHN voou como ala de uma Esquadrilha do 345.º Esquadrão de Caça Americano. Voei em outro Esquadrão. Despedimo-nos emocionados. Nada falamos, pois a tensão era grande. O 345.º Esquadrão de Caça era conhecido por seu arrôjo e experiência no combate. Nêle nada respeitavam, e tanto isso é verdade que não respeitaram a inexperiência do CORDEIRO. Levaram-no a Bolonha, a cidade mais bem defendida por AAA do Vale do Pó, para realizar um ataque rasante, após um bombardeio picado em qualquer ponto do norte da Itália.

A AAA pegou o CORDEIRO no primeiro passe. Falou pelo rádio dizendo que o avião estava em chamas e que tentaria

saltar. Com a clareza de seu raciocínio, rumou imediatamente para a direção das linhas amigas. O motor estava bastante atingido para poder ganhar altura. Teve que tentar o pouso forçado. Seu dilema era saltar ou pousar. Não havendo altura suficiente para abertura do pára-quedas, optou pela segunda alternativa.

Percebeu que não haveria chance. Ao tocar o solo veio a explosão e, com ela, a perda do nosso JOHN.

Ao tomarmos conhecimento, mordemos os beiços para não chorar. Sua morte não nos abateu; antes nos aumentou a vontade de lutar. O alemão tirou-nos um dos pilotos mais queridos do 1.º Gp Caça; iria pagar caro por isso. E pagou. Não lhes

demos mais tréguas até o fim da guerra.

Quando me ajoelhei em Pis-tóia sobre seu túmulo, contei-lhe o fim de HITLER e MUS-SOLINI, e orei também. Escrevi uma carta a seu país. A resposta não se fez esperar. Tal qual o JOHN teria dito, a resposta do "Velho CORDEIRO" trouxe u'a mensagem de fibra, coragem e fé no futuro.

As cinzas do 2.º Ten Av JOHN RICHARDSON CORDEIRO E SILVA repousam no Monumento dos Mortos, na Praça do Congresso. Tive a honra de compartilhar, com sua família, na condução da urna que desfilou com todos os mortos na Campanha da Itália, em solenidade pública, pela Avenida Rio Branco, até o monumento.

FAB RECEBEU TROFÉU: MAIOR SEGURANÇA

Em solenidade realizada na Base Aérea do Galeão, com a presença do chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, do comandante do CAN e outras autoridades, o Major-General Lelands Stranathan, da Força Aérea dos Estados Unidos fez entrega do troféu "Segurança de Vôo" ao 1.º Grupo de Transporte da FAB, distinguindo o serviço do Correio Aéreo Nacional como o que menor índice de acidente registra ao longo de suas atividades.

Na placa alusiva à homenagem, lê-se: "Departamento de Força Aérea dos Estados Unidos da América. Por meritória conquista em segurança de vôo. 1.º Grupo de Transporte — Força Aérea do Brasil".

BI-REATOR O FUTURO DC-9

A Douglas Aircraft Co. anunciou que dará início, imediatamente, à produção de um avião comercial de duas turbinas a jato que será conhecido como DC-9. Essa comunicação, feita pelo "Chairman of the Board" — Donald W. Douglas, acabou com as dúvidas e "suspense" que se seguiram à proposta da Companhia de fabricar um jato compacto no ano passado, naquela ocasião denominado modelo 2086.

EXPOSIÇÃO

Sob o patrocínio do Ministério de Relações Exteriores e por iniciativa da Lufthansa, Linhas Aéreas Alemãs, será inaugurada em Hamburgo, no próximo mês de junho, uma exposição de 60 fotografias de Brasília.

SECURIT SIDEMA S. A.

COMERCIAL IMPORTADORA

ESCRITÓRIO :
Rua Francisco Serrador, 2 - 5.º and.
Tel. 42-6178

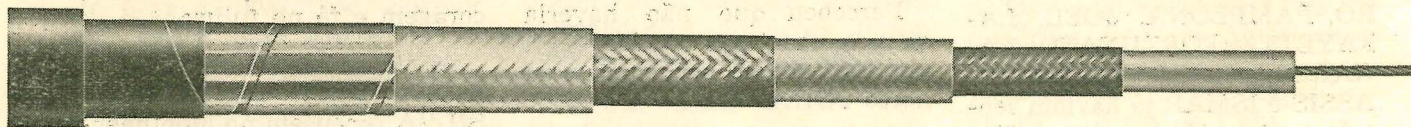
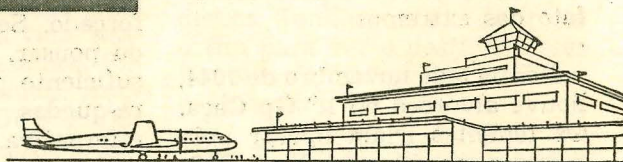
LOJA :
Rua México, 16 - Tel. 22-8412
Rio de Janeiro

PIRELLI

A PIRELLI S.A. — CIA. IND. BRASILEIRA — produz uma grande variedade de fios e cabos elétricos para as instalações e equipamentos de aeroportos, entre os quais se destacam os seguintes materiais, fornecidos aos nossos 2 maiores aeroportos internacionais:



Fio com isolamento de borracha e neoprene, para 5 kv., empregado nos circuitos de iluminação para o balizamento da pista do Aeroporto de Viracopos — Campinas.



Cabo especial blindado e armado para instalação submarina. Para ligação do rádio-farol do Aeroporto do Galeão — Rio de Janeiro.

A MARCA

PIRELLI

É GARANTIA DE QUALIDADE

Em seus empreendimentos, a PIRELLI conta com a valiosa colaboração do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

MÁXIMA
PERFORMANCE:
HELICÓPTEROS

WHIRLWIND DA WESTLAND 

ACIONADOS A TURBINA!

Resultante de uma versão anterior, acionada por motor a pistão, o helicóptero Whirlwind com turbina GNOME,

combina a potência desta com um sobejamente testado sistema de transmissão, para superar todas as suas performances anteriores.

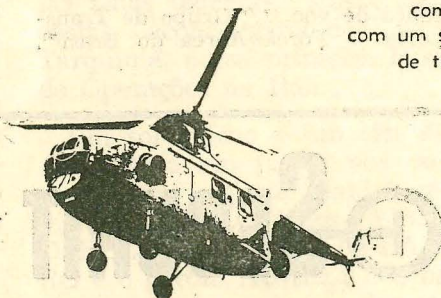
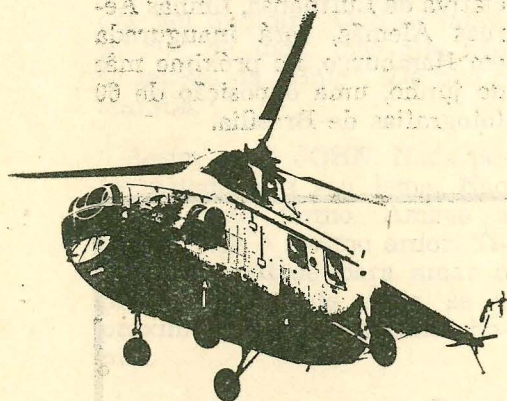
O menor peso total da turbina livre e a eliminação do sistema mecânico de embreagem, permitem o aumento da carga útil, além de proporcionarem maior rendimento sob altas temperaturas e em grandes altitudes.

A instalação da turbina reduz o ruído e as vibrações, além de proporcionar vida mais longa para todos os componentes e aumento da economia operacional. O Whirlwind pode ainda ser fornecido para operações civis e militares, seja

acionado por motor convencional a

pistão Alvis Leonides Major,

ou Pratt & Whitney R. 1.340



WESTLAND - O MAIOR NOME EM HELICÓPTEROS!

DEPT. DE AVIAÇÃO

MESBLA

RIO - RUA DO PASSEIO, 56 - 11.º ANDAR

RIO - SÃO PAULO - PORTO ALEGRE - BELO HORIZONTE - RECIFE - SALVADOR - BELÉM - NITERÓI - PELOTAS - FORTALEZA - VITÓRIA - MARILIA

As Razões do Racionamento

Quando os dirigentes da Rio Light verificaram que a vazão do Rio Paraíba era, no princípio do período de estiagem de 1963, inferior à do fim da estiagem do ano passado concluíram que a única solução para evitar uma crise de grave proporções no abastecimento de energia elétrica ao Estado da Guanabara seria a adoção do racionamento, medida pleiteada ao Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica e prontamente atendida, em face da seriedade da situação.

Na verdade, uma redução tão grande na vazão daquele rio — cujas águas movimentam quase todo o sistema gerador da Rio Light — causa problemas complicados à empresa concessionária, que conhece suas flutuações e sabe que, após o verão, a vazão do rio começa a reduzir-se e só volta a crescer no fim da primavera. Desta vez, porém, a estiagem começou com uma vazão inferior ao menor nível da estiagem passada.

Com todas as atenções voltadas para o racionamento recém-iniciado, um gerador de 70 mil quilowatts da Usina Nilo Peçanha, uma das principais do sistema, sofreu um defeito que lhe valeu a inutilização de várias bobinas. Os técnicos que localizaram a avaria estão bastante pessimistas quanto a um conserto rápido que possibilite melhoria imediata no sistema de abastecimento de energia elétrica ao Rio de Janeiro.

PROVIDÊNCIAS

É claro que, tendo em suas mãos a tarefa de produzir e distribuir energia para os cariocas, a Rio Light sabia que, independente da maior ou menor vazão do rio Paraíba, haveria uma crise de energia elétrica em 1963, desde que não fossem adotadas certas providências indispensáveis. Em abril de 1960, por exemplo, enviou carta ao Presidente da República, demons-

trando “a urgência da construção imediata de uma Usina Termoelétrica, com a capacidade mínima de 200 mil quilowatts, sem prejuízo da realização do projeto de Funil, já então objeto de consideração do Governo Federal”.

Depois de reafirmar os motivos da asfixia tarifária, que tolhiam, como tolhem, a expansão do sistema gerador, impedindo à Companhia de atender à necessidade de crescimento da capacidade produtora (desde 1955, todos os aumentos de tarifa tiveram o único objetivo de atender ao pagamento de aumentos salariais para os seus funcionários), a Rio Light sugeriu ao Presidente da República que lhe fosse atribuída a tarefa de construir a usina termoelétrica.

Quando se constituiu o Estado da Guanabara, a empresa voltou a alertar os poderes públicos, através do governador provisório Sette Câmara, para o quadro que, afinal, adveio em 1962-1963.

Pelo Plano de Eletrificação elaborado pelo Conselho de Desenvolvimento, em 1957, coube à Light a execução dos projetos de ampliação da Usina de Piratininga, a construção da segunda etapa da Usina Subterrânea de Cubatão e a construção da Usina de Ponte Coberta. Todas essas obras foram totalmente realizadas pela Light, que cumpriu, assim, a sua tarefa.

Em recente ofício ao presidente do Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica, a Light informa que se dedicou “até o extremo limite das suas possibilidades financeiras” a ampliar a capacidade produtora dos sistemas. Indica, ainda, o ofício que a necessidade da construção da Usina Termoelétrica, juntamente com a solução de emergência, relativa à construção da linha Guarulhos-São José dos Campos, foi oficialmente reconhecida.

Esclarece que a construção da Hidrelétrica de Funil e da Termoelétrica ficaram ambas a cargo da CHEVAP e a da linha Guarulhos-São José dos Campos a cargo das Centrais Elétricas de Furnas, obras consideradas essenciais para o suprimento do chamado Sistema-Rio.

O ofício acrescenta que, visando à execução do programa de emergência para o suprimento do Sistema-Rio, a São Paulo Light apresentou, em 15 de setembro de 1961, pedido de financiamento ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, mas este estabelecimento resolveu conceder a Furnas o empréstimo pleiteado na parcela referente a linhas de transmissão e estações transformadoras.

CONFIRMAÇÃO

A Light considera que se confirmaram, na atualidade, as previsões que indicou, “pela ausência oportuna das soluções preconizadas”.

“Torna-se concreta a perspectiva de um deficit da capacidade geradora e de energia, até que se efetive o plano de abastecimento de emergência, esposado pelas concessionárias e aprovado pelo Governo Federal, em 1961, consistente na transferência para o Sistema-Rio de energia disponível no Sistema São Paulo, quando da entrada em funcionamento de várias usinas do governo daquele Estado e da primeira etapa da Central Elétrica de Furnas”, declara a Light, acrescentando que a potência geradora do Sistema-Rio, incluindo-se as duas unidades da Usina Auxiliar de Lages, em Ponte Coberta, é de 834 000 kw.

Acentua que, para o bombeamento de 160 metros cúbicos por segundo de água do Rio Paraíba do Sul, nas Usinas de Recalque de Santa Cecília e Vigário, é necessária a potência de

98 000 kw, daí resultando que a capacidade disponível para o Sistema-Rio é de 736 000 kw. Todavia, a solicitação de carga, no Sistema-Rio, durante o corrente ano, deverá ser da ordem de 756 000 kw, em abril, devendo crescer, mensalmente, a partir dessa época, para alcançar o ápice de 792 000 kw em agosto, declinando em seguida. Verifica-se, portanto, o deficit que ocorrerá, no suprimento de energia elétrica, entre abril e outubro, e que, em agosto, atingirá o ponto máximo.

A Light disse mais ao CNAEE:

1) Justifica-se, em consequência, o desligamento de circuitos, em caráter de emergência; 2) até 31 de outubro (quando deverá

chegar a energia de Furnas e ocorrer o término da estação seca), a situação dependerá, em grande parte, das vazões que vierem a verificar-se nas bacias do rio Paraíba do Sul, e de Ribeirão das Lages, alimentadoras das usinas hidrelétricas do Sistema-Rio; 3) o deficit de energia entre 1 de abril e 31 de outubro será da ordem de 334 milhões de kwh; 4) o deficit poderá ser reduzido pelo bombeamento de maior volume de água do Paraíba do Sul, diminuindo a descarga a jusante de Santa Cecília, sempre que a vazão do rio atingir a volume inferior a 200 metros cúbicos por segundo; 5) impossibilidade de a usina Piraguê ser transferida para Niterói.

DISTRIBUIDORA



PRODUTOS DE PETRÓLEO S. A.

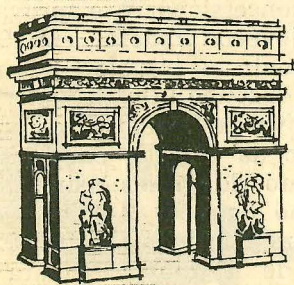
DISTRIBUIDORA DE
PRODUTOS DE
PETRÓLEO

TEL.: 22-4136

RUA SEN. DANTAS, 84 - 8.º

RIO DE JANEIRO

um cigarro de agrado internacional



minister

KING SIZE • FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ

DEXTROSOL

reabastecedor
das energias
do cérebro
e dos músculos.



Dextrosol restaura as
forças e clareia a mente
das pessoas de muita
atividade — torna o
trabalho um prazer.



100 gramas de DEXTROSOL = 100 calorias

CONCLUÍDOS OS ENSAIOS ESTRUTURAIS DO AVIÃO BRASILEIRO "REGENTE"

O Centro Técnico de Aeronáutica deu por concluídos os ensaios estruturais para homologação do avião brasileiro "Regente", projetado e construído pela Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva Ltda., sob encomenda do Ministério da Aeronáutica.

O Regente é um avião de 4 lugares, monomotor, inteiramente metálico, asa alta, trem triciclo, com uma autonomia da ordem de 5 horas e alcance de mil quilômetros.

Os ensaios estruturais obedeceram aos requisitos do regulamento CAM-3, categorias normal e utilidade, adotado nos EE.UU.

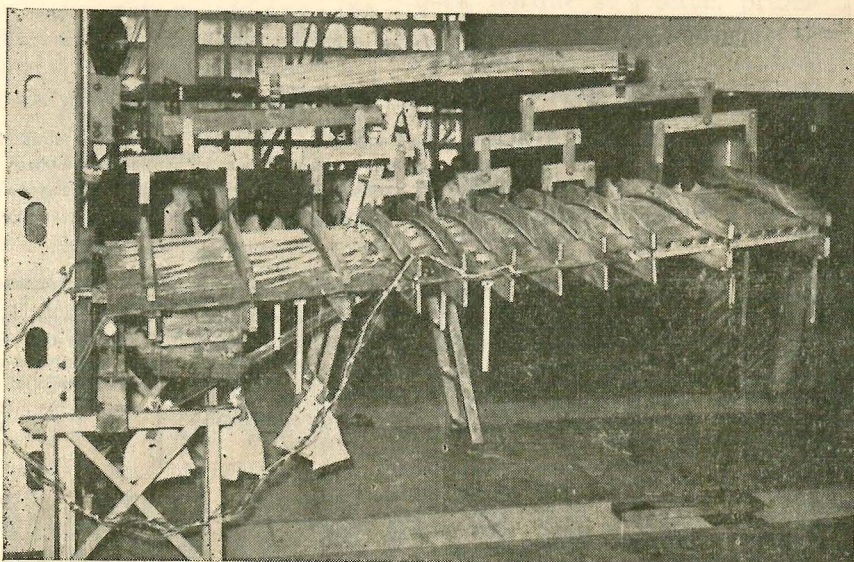
Para comprovação de obediência aos requisitos do CAM-3, foram realizados os seguintes ensaios estruturais: tração e compressão do montante da asa, flape e suas fixações, asa com flape defletido (condição F), aileron, asa em elevado ângulo de ataque positivo (condição A), asa em baixo ângulo de ataque positivo (condição D), asa em vôo invertido (condições E e G), ruptura final da asa, berços para motores de 180 HP e 145 HP,

leme de direção, empenagem horizontal, cone da fuselagem, deriva, seção central da fuselagem, trem de pouso principal (queda livre e carga estática), trem de pouso dianteiro (carga livre e carga estática), fixações e apoios das massas concentradas, estruturas-suportes das massas de comando, assentos e fixações dos cintos de segurança e dos assentos.

Foram concluídos, também, os ensaios de todo o sistema de comandos.

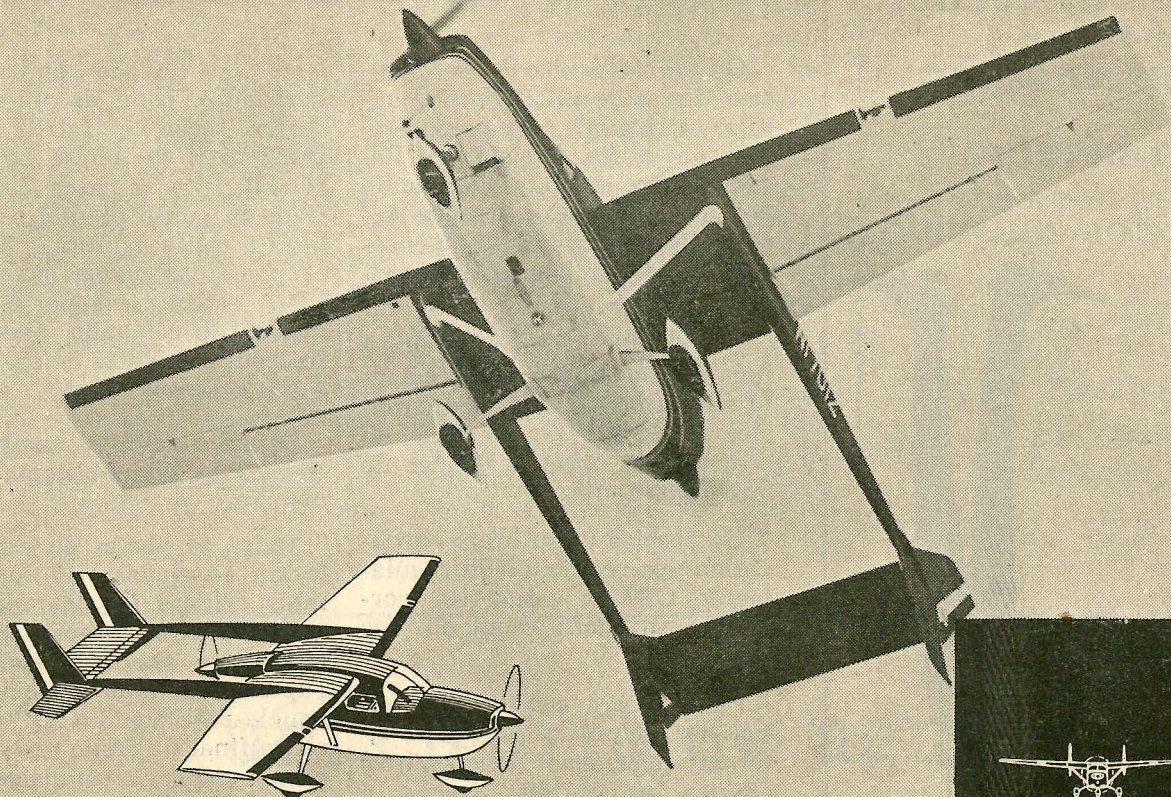
Tôdas as partes da estrutura foram ensaiadas nas condições mais críticas de operação, de acordo com as especificações do CAM-3, e algumas levadas à ruptura, quando exigido por aquele regulamento. O fator de carga final utilizado nos ensaios para a categoria utilidade foi de 6,6 e de 5,7 para a categoria normal.

Por solicitação da Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva Ltda., visando a ampliar os limites de utilização e operação da aeronave, o CTA está procedendo ao ensaio de uma nova asa que será levada, também, até à ruptura.



Ensaio da asa na condição "A" do Diagrama V_{xn} (alto ângulo de ataque positivo) com 140% da carga-limite

DIFERENTE! MODERNÍSSIMO! REVOLUCIONÁRIO!



Chegou o pujante **SKYMASTER**
CESSNA

— o ÚNICO BI-MOTOR do mundo, que vôle com a mesma ESTABILIDADE e SEGURANÇA, utilizando um ou dois motores!

DIFERENTE — em ultra-dinâmica e atrevida forma!

MODERNÍSSIMO — em todos os mais bem cuidados pormenores!

REVOLUCIONÁRIO — seus motores — colocados na frente e atrás do aparelho — ELIMINAM totalmente a assimetria de vôle, quando se passa a utilizar um só motor, aproveitando a totalidade da potência, e em quaisquer circunstâncias garantem um vôle impecável, implantando um novo "record" de segurança entre os bi-motores!

O **SKYMASTER** combina vantajosamente a segurança intrínseca e funcional do bi-motor com a simplicidade do manêjo do monomotor, pois oferece idêntica facilidade de manêjo e manobra do monomotor, decolando e aterrissando em quaisquer pistas de reduzidas dimensões!

Cabine absolutamente silenciosa, e de requintado, luxo para até 6 pessoas

Econômico em sua utilização e apresentando extraordinária facilidade de manutenção, o gasto total por unidade de distância e passageiros é comparável ao do monotor de preço máximo em sua categoria.

Conheça em nosso **HANGAR-OFICINA** do Campo de Marte, o **SKYMASTER** e todos os demais aparelhos da insuperável linha **CESSNA**.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

CASSIO MUNIZ

A GRANDE LOJA DA PRAÇA DA REPÚBLICA, 309

EM SÃO PAULO: Hangar-Oficina no Campo de Marte — NO RIO DE JANEIRO: R. Senador Dantas, esquina da R. Evaristo da Veiga

* V = ASAS OU ALGEMAS *

J. MENEZES MOURA

Muito deve a democracia àquele obscuro tipógrafo de Mogúncia, cuja inteligência criadora deu asas prodigiosas à palavra humana, quando fez funcionar o seu sistema de letras móveis entre as sombrias paredes de humilde oficina.

Certamente não lhe ocorreu naquela hora — que rasgou larga e luminosa perspectiva à humanidade — a lembrança de que a maldade humana traça sempre a inventos magníficos diretrizes que lhes desvirtuam os objetivos de progresso e civilização.

O barco rústico que o troglodita inventou para, fugindo à insegurança das cavernas, buscar abrigo nas habitações lacustres, longe estava de apresentar, naquela fase primordial da evolução humana, os estigmas de pirataria e crueldade que adquiriram muitos dos seus descendentes, desde as naves sicilianas, a cuja rapinagem nem Júlio Cesar pôde escapar, até os monstros de aço que vomitam fogo sobre cidades indefesas e adormecidas.

Durante o afã pacífico e progressista de dar asas ao homem, Santos Dumont jamais fôra sobressaltado pela idéia de que seu gênio criador e generoso se encontrava, paradoxalmente, a serviço daquela monstruosidade que Benhard, com a veemência de sua presunção prussiana, assim exaltou: “É pela guerra, e só pela guerra, que se pode realizar a expropriação das raças incompetentes!”

O mago de Bolonha, ao criar o método diretivo da telegrafia sem-fio e o sistema contínuo de ondas, no primeiro decênio deste século, estava longe de supor que os seus inventos, destinados a criar maior comunidade entre

os povos, se tornariam em pouco tempo olhos e ouvidos de monstros submarinos ávidos por lançar ao fundo do mar navios pejados de inocentes.

A máquina de Gutenberg, a que nos referimos inicialmente, não escapou ao desvirtuamento fatal.

Realmente, marcado com o signo da liberdade e da civilização, o invento do tipógrafo germânico, no entanto, sempre que lhe faltam inspirações propícias à sua finalidade liberal e civilizadora, abre abismos insondáveis a tudo que dignifica o homem sobre a Terra.

No opúsculo “Palavras de Fé e Esperança”, com que participei, por ocasião da Segunda Grande Guerra, da mobilização cívica dos brasileiros, lancei estas advertências a muita gente que porfiava em destoar do clamor nacional suscitado pelo torpedeamento de barcos sob a Bandeira do Brasil:

“Como a Primeira Grande Guerra, a luta titânica, que ora abala os alicerces da civilização, teve por nascedouro um velho acervo de doutrinas perniciosas que, durante mais de um século, numa das regiões de mais assinalada cultura, encheram paradoxalmente numerosos livros de pensadores e publicistas desvairados por um nacionalismo ferrenho e desumano, ressoando imperativamente nas escolas, nos quartéis, nas fábricas, nas igrejas, nos campos.

De fato, em tôdas as obras que compõem tão vasta quanto funesta bibliografia, a palavra prussiana ressoa sempre como o clangor de uma trombeta de guerra, conclamando os reacionários em tôdas as latitudes, para a total subversão da ordem internacional.”

Inegavelmente, essas mesmas palavras podem ser reeditadas, hoje, em relação à outra face do absolutismo contemporâneo, que é o comunismo ateu e imperialista, que consagra o capitalismo do Estado, dando a êste, no seu duro realismo marcial e burocrático, tentáculos que lhe permitem controlar e absorver todos os recursos do povo inerme e indefeso, porque prostrado no servilismo econômico, social e político.

Seguindo o plano estratégico que Lenine lhe traçara, o comunismo se instalou primeiramente num país grande e forte, pois em país pequeno e débil não lograria exercer influência mundial capaz de lhe abrir o caminho da subversão de todos os povos contra o próprio direito de serem livres.

Atendendo a êsse imperativo fundamental da revolução de Marx, os comunistas, onde quer que possam organizar quinta-coluna, cultuam a bandeira do mais perigoso imperialismo que já afrontou a dignidade das nações, porque se exerce, principalmente, entre as fronteiras de cada país, seguindo, com a mais cínica flexibilidade política, um mimetismo ideológico que lhe permite, desnacionalizando insidiosamente até os nativos mais telúricos, liderar movimentos nacionalistas.

Mais perspicazes que os estrategos antigos, os russos, não satisfeitos com a imensidade de seus domínios eurasiáticos, muito dilatados após a Segunda Grande Guerra, oferecem aos povos incautos presente mais eficaz que o grego — o invento de Gutenberg, com todo o dinamismo publicitário que a atualidade lhe confere.

(CONTINUA NA PÁG. 50)

Por êsse meio, embrulham na bandeira de um nacionalismo primitivo e histérico os seus sinistros objetivos.

Em tôda autêntica democracia, a missão de jornalista assume as proporções cívicas de um mandato popular.

Conseqüentemente, se a segurança do Cidadão e da Pátria exigiu a cassação de mandatos parlamentares e impôs a proscrição do P. C. B., êsse poderoso motivo não se concilia absolutamente com a imprudência de se permitir saíam diariamente, em nosso País, edições do "Pravda" e do "Isveztia", disfarçados em jornais brasileiros.

Estão em jôgo, evidentemente, a liberdade democrática e a soberania nacional. Sim! Porque tudo quanto dizem coincide fielmente, sistematicamente, invariavelmente com as teses e os interesses do imperialismo russo.

Suas trombetas publicitárias já estrujem há decênios por tôda a vida nacional, ecoando as vozes que, do outro lado dêste mundo que se bipartiu entre a liberdade e a servidão, exortam seus agentes a que se tornem cada vez mais mentirosos, cada vez mais perversos, cada vez mais intrigantes, porque o Estado que se inspira na filosofia do materialismo histórico não prescinde, naturalmente, da mentira, da perfídia e da intriga.

Ai dêle se a verdade surgir por tôda parte, para detê-lo na sua marcha sinistra! Ai dêle se, aqui, ali, acolá, a máscara angelical lhe cair da catadura feroz e primitiva! Ai dêle se as Hungrias heróicas se multiplicarem à evidência dos ludíbrios e das iniquidades, que sucederam cínicamente às promessas mais sedutoras.

Ê-lhe vital, pois, manter aparências de fascinante idealismo, pois sem elas logrados estariam seus planos de debilitar e desorganizar, ardilosamente, a defesa do mundo livre.

Opondo a força bruta — quando não lhe bastam o poli-

ciamento férreo e a publicidade unilateral — aos anseios de libertação dos satélites, entre cujas fronteiras já floriu, no passado, a democracia, não hesita, no entanto, em apresentar-se, em outros cenários, qual iluminado cultor de suscetibilidades patrióticas e democráticas.

Cioso das obrigações que sua política externa impôs drásticamente aos infortunados povos que lhe caíram na órbita de ação direta, esforça-se por todos os meios de publicidade para que os tratados solenemente firmados entre os Estados livres se convertam em farrapos de papel, não obstante tôda a legitimidade jurídica que os consagra.

Legitimidade jurídica! Como soa mal aos ouvidos soviéticos essa sonora legenda de democracia e civilização!

Acaso deve-lhe algo a U.R.S.S.? Acaso não se repetiu no presente a política expansionista do passado? Acaso a legenda bendita lhe deu a Estônia, a Letônia, a Lituânia, a Bessarábia, a Sacalina meridional, as Curilas, partes da Finlândia e da Polônia, a área da Prússia Oriental, a Ucrânia transcarpática, Porto Artur e, finalmente, a Hungria, a Romênia, a Polónia, a Tcheco-eslováquia e a Alemanha Oriental, militarmente ocupadas?

Quando a vitória alvoreceu em 1945, só não iluminou apenas ruínas entre as grandes nações, porque do outro lado do Atlântico se erguia, numa esplêndida conjugação de forças e ideais, a fortaleza da Liberdade em que o gênio providencial de Franklin Roosevelt convertera a pátria de Abraão Lincoln.

Longe de se prevalecer dessa preponderância sem precedentes na História, para dominar impunemente o mundo inteiro, o Estado norte-americano, então senhor absoluto da bomba atômica, deu outro sentido humano à prodigiosa organização política e econômica que

lhe permitiu salvar a civilização ocidental: — traçou planos objetivos e generosos, para reerguer os povos arruinados pela guerra, inclusive os vencidos.

Só comparativamente se julgam povos e indivíduos, pois absoluta é a lei de que tudo é relativo.

À luz dêsse critério de justiça, isto é, em face da conduta histórica dos povos poderosos, jamais a humanidade se sentiu mais incentivada a prosseguir na luta contra o Mal, do que quando, com os olhos em lágrimas e o corpo em chagas, viu o vulto de um estadista — três vêzes eleito presidente — assomar aos horizontes sombrios do após-guerra para, em nome de sua pátria, estender a todos os povos, indiscriminadamente, a mão franca e potente da sua solidariedade cristã e democrática.

Entretanto, essa lição que tanto dignifica a espécie humana, praticada quando outro Estado despojava, cínico e rapinante, algumas das maiores vítimas da guerra, não faz tremar a pena do falso jornalismo que, a serviço dessa mesma "societas sceleris", porfia em alimentar, por tôda parte, a mais clamorosa ingratidão que já obscureceu as melhores esperanças do mundo.

Psicose? Evidentemente, não: tática tenebrosa, em obediência ao princípio militar de que "a guerra se ganha na paz" — advertência a que são indiferentes muitos amantes da liberdade, na mais imprudente das infidelidades políticas.

"TRIDENT" JÁ COMEÇA A BATER RECORDES

Um hora e trinta e cinco minutos foi o tempo recorde em que o conhecido piloto de provas da "De Havilland", John Cunningham, voou de Londres a Roma, testando um "Trident".

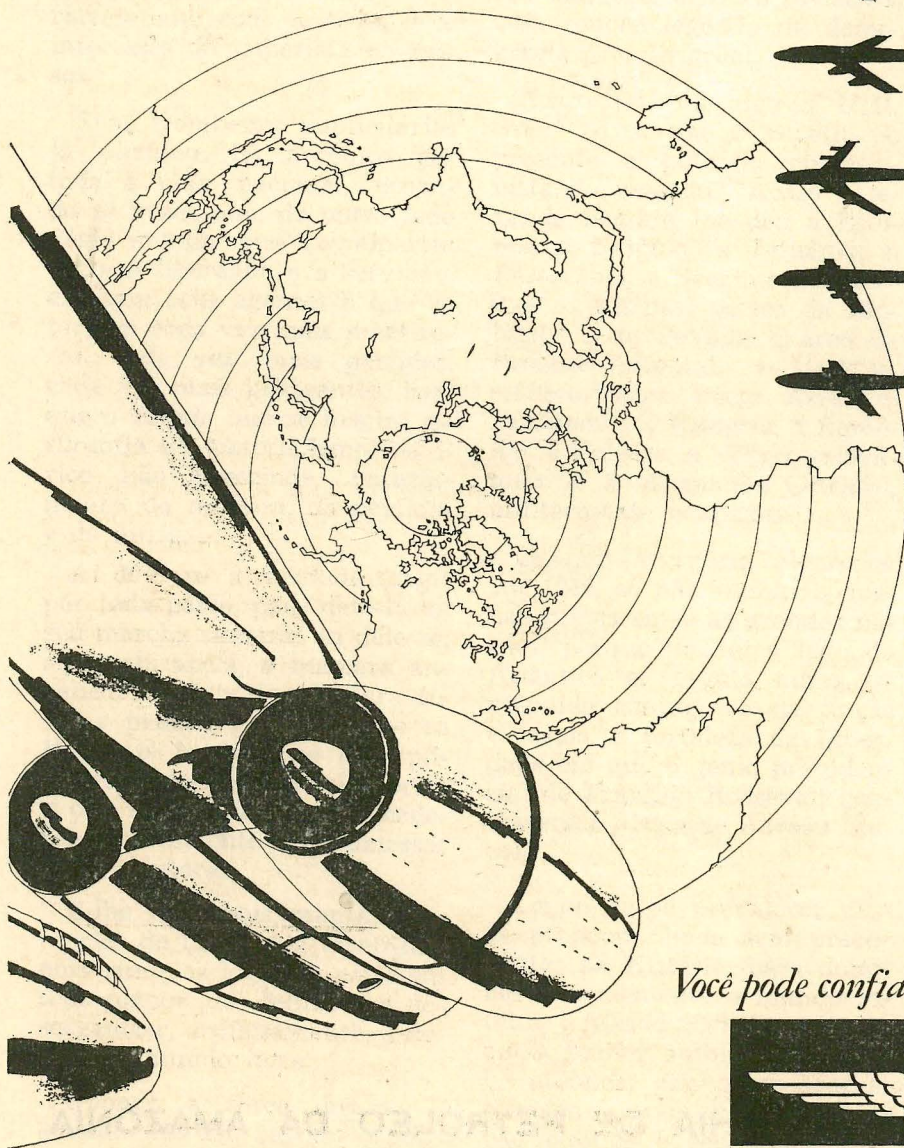
O "Trident" possui as unidades propulsoras instaladas na cauda.

COMPANHIA DE PETRÓLEO DA AMAZÔNIA
DERIVADOS BRASILEIROS PARA A REGIÃO

Mais de 2.500.000 aviões...



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



Você pode confiar no Serviço de Aviação



Aviação, Propriedade e Soberania Sôbre o Espaço

(Conclusão do número 18)

- b) Pode um Estado recusar-se a permitir o sobrevôo de suas fronteiras por aeronave estrangeira ?

PAULO ERNESTO TOLLE

— Tem-se entendido por “soberania” o poder de uma sociedade humana de formular suas condições de existência, organizar seu governo e o seu sistema legislativo, no âmbito interno, bem como o de conduzir-se, em relação a outras associações de homens, em plena liberdade, sem ingerências externas. Soberania quer dizer autoridade suprema:

“... Por isso que o *Estado* é um conceito, que resulta da combinação de três elementos — *povo, território e organização política*, pelo princípio de autoridade, esta mesma autoridade há de, normal e principalmente, se exercer sôbre as pessoas, que constituem o povo, e sôbre o território, com tôdas as coisas móveis e imóveis, que são partes integrantes ou acessórias dêle. *A autoridade do Estado sôbre as pessoas e coisas que se acham no seu território não reconhece outra que lhe seja superior*: por isso se diz soberania...” (1)

Entre os direitos soberanos de um Estado se inclui o de determinar se podem, ou não, os estrangeiros ingressar em seu território ou por êste passar, e neste comerciar.

— Com o surgimento do vôo humano, utilizando o espaço acima do solo, uma nova avaliação do conceito de soberania se fez necessária. Estender-se-iam, no sentido vertical, as fronteiras de cada Estado ?

Intenso debate estabeleceu-se entre os juristas, desde os extremados defensores da tese da liberdade absoluta dos ares — com fundamento na analogia entre o espaço aéreo e o alto mar — até os que iam buscar na antiga máxima de Acúrcio e mesmo nos textos das Institutas, do Digesto e do Código Justiniano — relativos aos interesses no “aer” ou no “cœleum” — a origem do direito de soberania ilimitada do Estado sôbre o espaço aéreo.

(1) CLOVIS BEVILAQUA, “Direito Público Internacional”, 1.º tomo, 2.ª ed., 1939, pág. 207-208.

— Enquanto os doutrinadores discutiam o assunto, nenhum Estado adotou oficialmente as doutrinas da liberdade total ou parcial sôbre o espaço aéreo. E o direito positivo, ao manifestar-se, o fez, tanto interna como internacionalmente, no sentido da aceitação do princípio de que a noção de território é tridimensional, estando o espaço aéreo sob a soberania do Estado subjacente.

Atos isolados, como: o regulamento de polícia de Paris, de 1784, sôbre o uso de balões (2); a carta de Bismarck ao governo francês, em 1870, a respeito do sobrevôo das linhas prussianas; o regulamento da cidade Kissimee City, na Flórida, em 1908, declarando o espaço aéreo sujeito ao controle legal do município até uma altura de 20 milhas (3); o regulamento alfandegário para balões, baixado por Clemenceau em 1909; e o acôrdo franco-alemão sôbre vôo internacional, em 1913 — já constituíam afirmações do direito de soberania.

A Guerra de 1914-1918 comprovou a capacidade da aeronave de cobrir grandes distâncias em tempo relativamente curto, desprezando barreiras e fronteiras entre nações. Evidenciava-se a importância da aviação no campo das relações internacionais. Cada Estado afirmou sua soberania ilimitada sôbre o espaço aéreo acima de seu território e águas territoriais — e o fizeram não sômente os beligerantes como também os demais, que defenderam o princípio da neutralidade do espaço sôbre território neutro.

Já então um dos principais advogados da doutrina — “l’air est libre” — Paul Fauchille (4), havia abandonado o paralelo entre o espaço aéreo e o alto mar, substituindo, em seus relatórios ao Instituto de Direito Internacional para

(2) A primeira lei aeronáutica foi uma portaria do tenente Lenoir, da polícia de Paris, datada de 23-4-1784, proibindo vôos de balões sem autorização especial (SHAWCROSS & BEAUMONT, “On Air Law”, Londres, 2.ª ed., pág. 3).

(3) Cit. por LYCKLAMA A NIJEHOLT, “Air Sovereignty”, Haia, 1910, pág. 43.

(4) PAUL FAUCHILLE, “Le domaine aérien et le régime juridique des aerostats”, Paris, 1901.

as conferências de Paris, em 1910, e de Madrid, em 1911, a tese da liberdade do ar pela de que “a circulação aérea é livre”, admitindo o direito, dos Estados subjacentes, de tomar as medidas necessárias à sua própria segurança e à das pessoas e bens de seus cidadãos.

Findo o conflito, a Conferência de Paz criou uma Comissão Aeronáutica, incumbindo-a de preparar uma convenção para regulamentar a navegação aérea internacional. Do trabalho desse grupo resultou a Convenção de Paris de 13 de outubro de 1919, em que prevaleceu definitivamente o princípio da soberania.

Confirmou-se, assim, em direito internacional, a tese de que o espaço aéreo faz parte do regime legal do Estado subjacente, faz parte do território desse Estado, e somente é livre no alto mar e nos territórios não sujeitos a qualquer soberania.

A declaração de soberania sobre o espaço aéreo, incluída na Convenção de Paris de 1919, foi transcrita na Convenção de Chicago, de 1944, em seu artigo 1.º:

“Os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território”.

No Brasil, o Código Brasileiro do Ar prescreve, no art. 1.º:

“Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço situado acima de seu território e respectivas águas territoriais”.

Grande número de países faz declaração análoga em sua lei aeronáutica.

Entendemos, porém, que tal preceito se afigurava de inclusão necessária no texto da convenção e da lei interna, apenas na época em que agitada ainda era a controvérsia “l'air est libre” versus a concepção tridimensional de território; hoje, quando o princípio está internacionalmente aceito, sua repetição nos parece supérflua — e o mero fato de que um Estado legisla sobre a utilização de seu espaço aéreo já é suficiente evidência do exercício de soberania sobre esse espaço (5).

Se cada Estado é soberano sobre o espaço aéreo acima de seu território — ou melhor: se o território de cada Estado compreende, também, o respectivo espaço aéreo, então tal direito compreende, rigorosamente, o de proibir a aeronaves estrangeiras a utilização daquela via de transporte.

O fundamento de tal princípio pode ser encontrado nos precedentes históricos de direito do transporte.

(5) “Direito Aeronáutico em El Salvador”, Bol. ITA, Nota de Trabalho n.º 2 do Departamento de Direito, Out. 1959, pág. 3-4.

A primeira referência, de que temos notícia, é o tratado entre Roma e Cartago, cerca de 500 anos antes de nossa era, quando a última dominava o Mediterrâneo; eram os romanos autorizados a operar suas naus a oeste de certo ponto daquele mar, e a comerciar com determinadas colônias cartaginesas, só podendo aportar nas demais para reparos e abastecimento. Aí temos, provavelmente, a fonte mais remota da Convenção de Aviação Civil Internacional de Chicago, de 1944, e dos acordos bilaterais modernos relativos ao transporte aéreo comercial.

Depois do período de dominação dos mares pelo Estado então mais forte, impôs-se a tese da liberdade dos mares e, em meados do século XVIII, certos princípios básicos eram reconhecidos internacionalmente sobre o assunto: 1.º — o alto mar é livre; 2.º não há, para os cidadãos de um Estado, o direito de trânsito em outro Estado, embora internacionalmente se tenha aceito tacitamente essa liberdade de trânsito como um direito imperfeito; 3.º não há, para um Estado ou seus cidadãos, um direito ao comércio com outro Estado ou com os súditos deste.

Tais princípios já estavam estabelecidos quando voaram os primeiros balões, e o direito aeronáutico não poderia deixar de incorporar regras de direito internacional instituídas antes que o espaço aéreo se tivesse tornado uma das vias de transporte e comércio.

Mas, a prevalecerem tais princípios, estaria impedido o desenvolvimento do tráfego aéreo, que é eminentemente internacional, principalmente na Europa. Assim como o direito do proprietário no solo sofreu revisão e restrição diante da nova atividade aviatória, parecia também necessário que cada país renunciasse, ainda que parcialmente, à soberania sobre o espaço, ou que se recorresse a uma fórmula internacionalmente aceita, que permitisse o tráfego aéreo livre ou regulamentado.

Para a discussão do assunto, reuniram-se em Paris, em 1910, representantes de 19 Estados europeus, em conferência internacional (6). Conquanto da reunião não resultasse acordo internacional, o projeto de convenção então preparado serviu de valiosa fonte para a Convenção de Paris de 1919, e muitos dos trabalhos então apresentados influenciaram decisões futuras, valendo citar o anteprojeto alemão, que previa condições para o estabelecimento de linhas internacionais e para a cabotagem, e que teve reflexo na Convenção de Chicago de 1944.

(6) Nota pitoresca dos trabalhos preparatórios deve ser mencionada: consultado pelo embaixador francês na Inglaterra sobre as nações que a França pretendia convidar para a reunião, opinou o Foreign Office no sentido de se dispensar a convocação dos Estados Unidos da América, porque, estando tão distante, não participava esse país dos problemas do voo internacional...

A Convenção de Paris de 1919, como já se mencionou, consagrou o princípio de soberania; ao mesmo tempo, visando ao estímulo à navegação aérea internacional, instituiu uma espécie de servidão de passagem de utilidade pública: cada Estado contratante se comprometia a admitir, em tempo de paz, a liberdade de passagem inocente às aeronaves de outros Estados contratantes — desde que se observassem as condições estabelecidas na própria Convenção.

Foi discutido o texto da Convenção, sobre se a “passagem inocente” dizia respeito apenas a vôos não-comerciais — transporte privado, vôos de prazer ou esportivos — ou se incluía também vôos comerciais não-regulares. Observou-se, também, que a Convenção dá o direito de sobrevôo, mas não o direito de aterragem, “essa segunda liberdade do ar, sem a qual a primeira (sobrevôo) se torna quase ilusória” (7). O entendimento predominante foi o de que se permitia apenas o vôo desportivo ou não-comercial, e de que nenhum vôo comercial seria feito sem prévia autorização (8).

Na época, ainda era inexpressivo o transporte aéreo comercial internacional. A Convenção tratou principalmente do direito aeronáutico internacional público, deixando o comércio aéreo à regulamentação através de acordos bilaterais. Assim, incluiu, sobre o assunto o seguinte preceito:

“O estabelecimento de linhas internacionais de navegação aérea é subordinado ao assentimento dos Estados sobrevoados” (alínea do art. 15).

Uma controvérsia surgiu, a respeito do texto acima transcrito, entre as delegações belga e inglesa, na CINA (9). Defendiam, os ingleses, o ponto de vista de que, face ao direito de passagem inofensiva admitido pela Convenção (10), o consentimento prévio exigido pelo art. 15 não era requerido para o *tráfego*, propriamente dito, e sim para a instalação da infra-estrutura necessária às linhas internacionais. Prevaleceu a tese contrária, dos belgas, e o artigo foi modificado para tornar mais clara a restrição; conforme o Protocolo de 15-6-1929, aquele preceito passou a vigorar com as seguintes palavras:

(7) NICOLAS MATESCO, “Droit Aérien Aéronautique”, 1954, pág. 126.

(8) UNITED STATES AVIATION REPORTS, 1944, “American Bar Association Report, Joint report concerning air sovereignty”, pág. 75.

(9) Sigla da “Commission Internationale de la Navigation Aérienne”, criada pela Convenção de Paris de 1919.

(10) “Art. 2. Cada Estado contratante se compromete a conceder, em tempo de paz, às aeronaves de outros Estados contratantes, a liberdade de passagem inofensiva sobre seu território, uma vez que as condições estabelecidas na presente Convenção sejam observadas...”

“Cada Estado contratante poderá subordinar à sua autorização prévia o estabelecimento de linhas internacionais de navegação aérea e a criação de linhas internacionais de navegação aérea com ou sem escala, sobre seu território”.

Em resumo, no tocante à utilização do espaço aéreo, a Convenção de Paris “não abre o céu às aeronaves, mas torna possível a circulação por êle” (11).

No intervalo entre as duas guerras mundiais, e principalmente no decorrer da última, expandiu-se e desenvolveu-se a aviação de transporte transoceânico.

Ao reunirem-se em Chicago, em 1944, os representantes de 52 nações interessadas em uma nova organização da aviação internacional, voltou-se a considerar o problema da liberdade do ar. Em sua mensagem aos congressistas, lembrando que a luta pela liberdade dos mares conduziu a tão grande número de guerras, acentuou o Presidente Roosevelt:

“Não precisamos repetir esse erro... Sei que os senhores cuidarão para que o ar, que Deus deu a todos, não se torne o meio de dominação sobre ninguém”.

Contudo, a Convenção concluída em Chicago, além de renovar a declaração de soberania, manteve também a proibição do uso econômico do espaço aéreo nacional por empresa estrangeira, a não ser mediante autorização e segundo as condições estipuladas pelo Estado sobrevoado, e apenas concedeu o direito de sobrevôo e pouso a aeronaves não empregadas em serviço comercial regular.

A Convenção de Chicago estabelece nítida distinção entre o vôo não-regular e o vôo em linhas regulares (“non-scheduled flight” e “scheduled air services”). Assim, dispõe o art. 5.º:

“Cada Estado contratante concorda em que toda aeronave dos outros Estados contratantes, que não seja empregada em serviços aéreos internacionais regulares, terá o direito, subordinado à observância dos termos desta Convenção, de penetrar, em vôo, em seu território, ou de atravessá-lo em trânsito sem escala, e de fazer escalas para fins não-comerciais, sem necessidade de obter licença prévia, sujeita, porém, ao direito, do Estado sobrevoado, de exigir aterragem. Cada Estado se reserva, no entanto, o direito de exigir, por razões de segurança do vôo, que as aeronaves que desejam voar sobre regiões inacessíveis, ou desprovidas de facilidades adequadas para a navegação

(11) ALBERT ROPERT, “La convention internationale du 13 Octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne. Son origine, sa application, son avenir”, 1930.

aérea, sigam rotas determinadas ou obtenham permissão especial para tais vôos. Tais aeronaves, quando empregadas no transporte de passageiros, carga ou correspondência, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, *em serviço aéreo internacional não-regular*, também terão o *privilegio*, sujeito ao disposto no art. 7.º, de tomar ou desembarcar passageiros, carga ou correio, sob reserva do direito, do Estado onde ocorre o desembarque, de *impor* os regulamentos, condições ou *limitações* que considerar apropriados" (12).

Nesse artigo 5.º, repete-se a concessão prevista na Convenção de Paris, da "passagem inocente", substituída essa expressão por "direito de vôo não-regular". Afirmam-se, para *todos os casos* de vôos não-regulares (tanto os não-comerciais como os comerciais), duas liberdades — a de trânsito sem escala e a de pouso técnico. Porém, para os vôos comerciais não-regulares, é apenas aparente a concessão das liberdades de desembarcar ou receber passageiros ou carga, pois tal "privilegio" está sujeito ao direito, que o Estado sobrevoado tem, de impor limitações, condições ou regulamentos. Mantém-se, dessarte, o absoluto controle do uso comercial do espaço aéreo.

No art. 6.º, taxativamente se impõe aquêle controle sobre a utilização economicamente mais significativa do espaço aéreo:

"Nenhum serviço aéreo internacional regular poderá funcionar no território ou sobre o território de um Estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com os termos de tal permissão ou autorização".

Para as aeronaves utilizadas em linhas internacionais regulares, portanto, nem sequer a passagem inocente é livre.

E como a noção do território abrange as águas territoriais, segue-se que o direito aeronáutico impõe maiores restrições que o direito marítimo, pois, enquanto o último aceita, internacionalmente, a passagem inocente de navios nas águas territoriais, o primeiro não faz o mesmo quanto ao sobrevôo das mesmas águas.

— A situação jurídica das vias utilizadas pela aviação — a terra firme onde se inicia e na qual deve terminar o vôo, e o espaço aéreo através do qual se movimenta a aeronave — se caracteriza, pois, pelo enfraquecimento do direito do proprietário no solo e pelo robustecimento do direito do Estado sobrevoado.

— Em 26 de outubro de 1912, Sir H. Erle Richards, professor de Direito Internacional e Diplomacia, na Universidade de Oxford, iniciou a aula com as seguintes palavras:

(12) O art. 7.º, a que alude o texto transcrito, diz respeito à cabotagem, que todo Estado pode reservar exclusivamente para aeronaves e empresas nacionais.

"O assunto para o qual chamo hoje a atenção dos senhores constitui completa novidade em direito internacional, e num futuro próximo será de grande importância, quer em tempo de paz, quer na guerra. Acabamos de atravessar o portal de uma nova descoberta, e aprendemos agora que o ar pode ser usado como meio de trânsito de um para outro lugar da superfície da Terra. A forma pela qual melhor poderemos utilizar comercialmente esse conhecimento, ainda não foi tornada perfeita; muito resta a fazer, antes que possamos transportar passageiros e mercadorias, com qualquer margem de segurança ou regularidade. Mas, pelo que já foi realizado, temos boas razões para crer que o uso do ar para fins comerciais é mera questão de tempo".

Assim como em poucos anos se desenvolveu o transporte "de um para outro lugar da superfície da Terra" através da camada atmosférica, o vertiginoso progresso tecnológico nos permite, adaptando aos nossos dias a previsão acertada do professor Richards, dizer que: temos boas razões para crer que o uso do espaço supra-atmosférico para fins comerciais é mera questão de tempo, e provavelmente de pouco tempo.

E como qualquer atividade do homem só se poderá exercer normalmente sob a égide da lei, imperiosos se tornaram o estudo, a formulação e o equacionamento das questões jurídicas já resultantes ou que venham a resultar do novo empreendimento.

Interesses estratégicos, políticos, econômicos, sociais e científicos, dos Estados, no espaço exterior, têm levado os especialistas à procura de preceitos jurídicos já existentes que se possam aplicar ao novo empreendimento, ou à criação de novo sistema legal que discipline adequadamente o assunto.

Reabriu-se a discussão sobre a limitação da soberania estatal em altura; debate-se de novo a teoria do consentimento tácito, face ao lançamento de satélites no Ano Geofísico Internacional; estudam-se os problemas da identificação de espaço-naves, composição por danos a terceiros, interdição de explosões nucleares e do emprego de satélites para fins militares; propõe-se a internacionalização do espaço exterior; e, principalmente, propugna-se pela elaboração de regras para a utilização do espaço exterior, que assegurem um mínimo de garantia ao das pessoas subjacentes e respeitem a segurança nacional de cada país.

Como já tivemos oportunidade de dizer (13), constituem, tais problemas, o objeto de um novo setor especializado que se desgalha do direito aeronáutico, o direito do espaço.

(13) "A técnica do vôo humano e o direito", conferência, 20-10-60, Faculdade de Direito de Bauru.

O Aeroporto de Viracopos recebe novo equipamento

Em VIRACOPOS, Aeroporto Internacional situado em CAMPINAS, no Estado de S. Paulo, foi recentemente instalado um moderno e valioso equipamento, denominado Indicador Visual de Ângulo de Planeio (Visual Glide Scope Indicator), sigla VGSI. Isto representa um dos mais importantes avanços no campo dos auxílios visuais, ocorridos nos últimos anos. Trata-se de um sistema destinado a proporcionar orientação efetiva e segura ao piloto, para interceptar diretamente a trajetória de planeio estabelecida, e daí prosseguir mantendo e orientando continuamente a aeronave na aproximação para o pouso, até uma distância de 300 metros do ponto de toque e a 15 metros de altura.

Cabe salientar que, nos testes realizados para verificar a eficiência do sistema, foram efetuados 180 pousos em ATLANTIC CITY, nos Estados-Unidos, com diversos tipos de aeronaves, tanto a jato como convencionais. O resultado foi a certeza de que o novo equipamento possui grande eficácia para reduzir a incidên-

cia de aproximações baixas, ou altas demais. O Indicador Visual de Ângulo de Planeio, VGSI, pode ser instalado para funcionar em conjunto com luzes de aproximação, ILS e GCA, porém não substitui nenhum deles. É evidente que nos aeroportos desprovidos destes recursos, a instalação do VGSI será de inestimável valor, uma vez que possibilitará maior segurança às aproximações finais.

O ângulo de planeio é obtido visualmente por meio de caixas de alumínio colocadas em sequência ao lado da pista de pouso, sendo a primeira a 200 metros e a segunda a 350 metros da cabeceira da pista. Cada caixa contém 3 lâmpadas no seu interior "sealed beam" de 300 watts. Diante de cada lâmpada é colocado um filtro especial, cuja composição apresenta 2/3 de cor vermelha e o restante de cor branca. O fecho de luz (vermelho e branco), projetado pelas 3 lâmpadas, passa através de um corte horizontal de duas polegadas em toda a extensão da caixa de alumínio. Cada caixa é man-

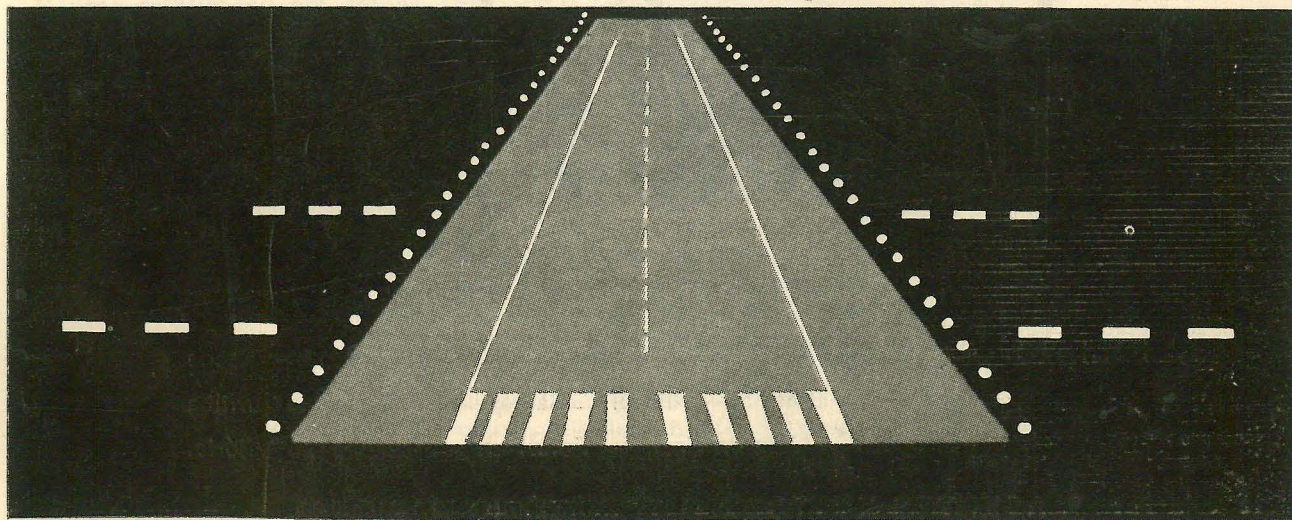
tida sobre quatro pernas ajustáveis, permitindo que se incline a projeção das luzes ao ângulo de planeio desejado.

A simplicidade da indicação visual constitui uma das grandes qualidades do sistema. O piloto precisa apenas saber que:

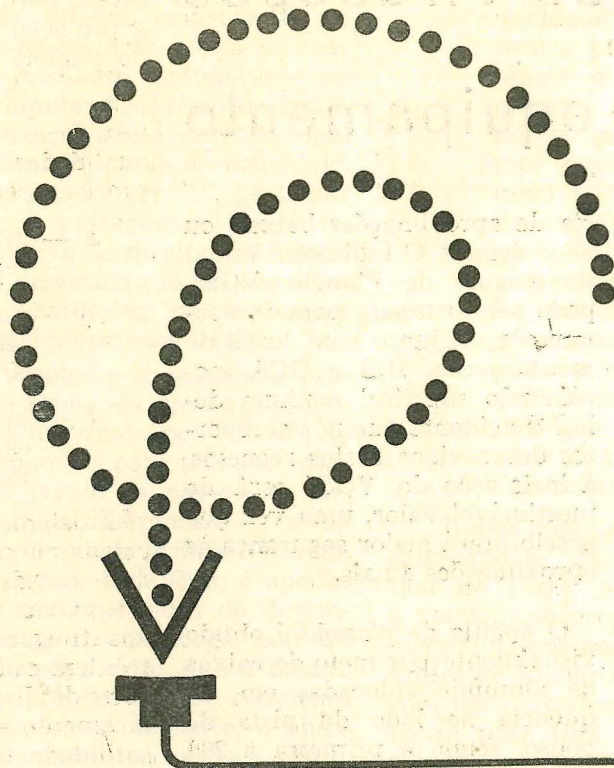
- a — luzes fronteiras e traseiras brancas: ALTO;
- b — luzes fronteiras e traseiras vermelhas: BAIXO;
- c — luzes fronteiras brancas e traseiras vermelhas: CORRETO.

O sistema opera em sua capacidade máxima com um jogo de doze caixas assim distribuídas: seis caixas fronteiras e seis caixas traseiras, colocadas três a três, em cada lado da pista, obedecendo distâncias entre si, tecnicamente estabelecidas. A versatilidade do sistema permite, no entanto, a operação com quatro, oito ou até mesmo com apenas duas caixas.

Esse valioso equipamento que, sem dúvida, veio aumentar a segurança das aproximações no Aeroporto de VIRACOPOS é produzido pela SYLVANIA PRODUTOS ELÉTRICOS S.A. e instalado pela FORBRAS S.A., estabelecida à Av. Churchill n.º 94, 11.º andar, no Estado da Guanabara.



Luzes fronteiras e traseiras brancas: avião alto.

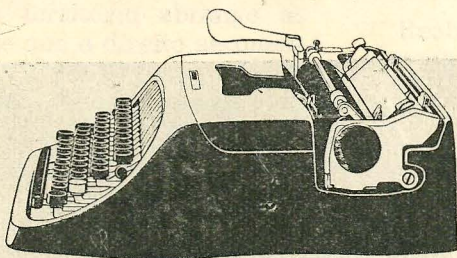


Olivetti Studio 44

E a pequena máquina para o escritório
e para o gabinete particular.
Fornecer um trabalho de qualidade
elevada e constante.
Une as características de estabilidade
e de robustez estrutural dos modelos maiores
à mobilidade e elegância da portátil.

Olivetti Industrial S.A.

S. PAULO (Sede): Rua Líbero Baduró, 293 - 8.º and. - Tel. 37-7506
Filial de São Paulo: Rua Brigadeiro Tobias, 577
Fábrica: Rodovia "residente Dutra, 397/650 - Guarulhos - S. Paulo



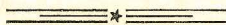
FILIAIS: Rio de Janeiro — Pôrto Alegre — Belo Horizonte — Recife
Salvador — Brasília — Niterói — Santos — Campinas — Curitiba
Petrópolis — Juiz de Fora — Fortaleza — Goiânia — Vitória.

AGENTES EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

TAMOYO CONSTRUÇÃO E TERRAPLENAGEM

Av. Franklin Roosevelt, 23 - s/902

Rio de Janeiro



Fazendo a terraplenagem da Pista de Pouso de Foz do Iguaçu,
com as dimensões de 2 000 x 45 m

Manual de Ensaios em Vôo - MANENV

O Centro Técnico de Aeronáutica acaba de publicar o MANUAL DE ENSAIOS EM VÔO, elaborado pela sua Seção de Operações e Ensaios em vôo.

É uma publicação em fôlhas soltas, para permitir a inserção de novas fôlhas, correções, suplementos, etc.

O MANENV descreve os métodos de ensaios em vôo para aviões a pistão, avaliação e determinação de desempenho e qualidades de vôo de aviões equipados com tal tipo de motor.

Para cada vôo de prova são descritos, minuciosamente, a instrumentação necessária, o procedimento a ser seguido, os dados a serem obtidos, os métodos de cálculos de reduções e as correções dos dados colhidos em vôo, a apresentação de dados finais em forma de curvas e tabelas, a aplicabilidade e limitação dos métodos de ensaio.

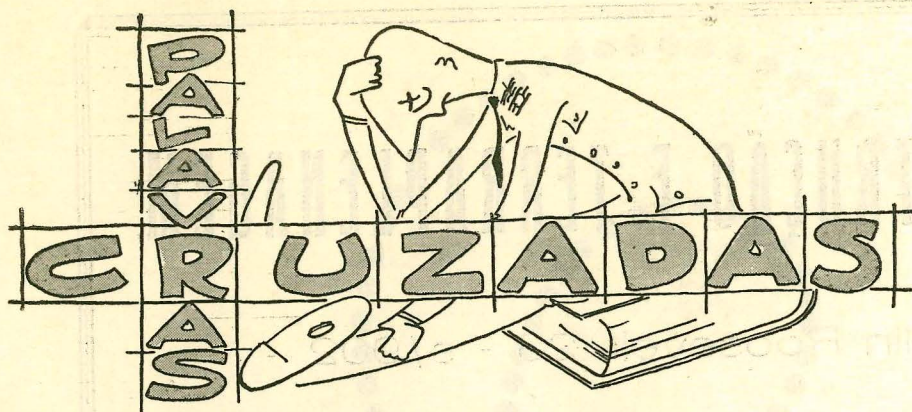
O MANENV é dividido em seções, cobrindo os seguintes assuntos ou vôos de ensaio: calibração (de velocímetro, altímetro e termômetro de ar exterior), desempenho (polar de arrasto, razão de subida, planeio, subida contínua, decolagem e aterragem, velocidade crítica de decolagem, polar universal, autonomia, alcance), estabilidade e controle (estabilidade estática longitudinal, lateral e direcional, potência de controle lateral, falha repentina de motor e manobra com potência assimétrica, vôo uniforme com potência assimétrica, estabilidade dinâmica lateral e direcional, parafuso, velocidade e características de estol), funcionamento do grupo motopropulsor (reserva de combustível não-utilizável, operação do sistema de combustível, aumento de temperatura do ar no carburador, resfriamento do motor), cálculos diversos (variação

do peso durante o vôo, redução de dados para decolagem e aterragem, cálculo de velocidade máxima a partir da polar universal, instalação e operação de medidor de velocidade calibrada).

No MANENV constam, ainda, as seguintes tabelas e gráficos: conversão de altitude de pressão e de altitude de densidade, correção de velocidade calibrada, correção de temperatura do ar, número de Mach. É fornecida, também, em cada capítulo, a bibliografia a respeito.

Os interessados poderão adquirir o MANENV, ao preço de Cr\$ 600,00 (seiscentos cruzeiros) o exemplar, com remessa em cheque visado, vale postal ou carta registrada com valor declarado, diretamente ao:

Centro Técnico da Aeronáutica — Seção Comercial — São José dos Campos — São Paulo — Brasil



SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 8

Horizontais: Palcos; Cimba; Aaronico; Sauna; Ecoara; Sir; Gume; Fel; Ejetor; Ruano; Uri; Or; Ou; Al; BM; Sim; Bafio; Imolas; Ata; Ludo; Edu; Bailes; Nogal; Aizoacea; Salsa; Coalho.

Verticais: Passe; Laurea; CAN; Orago; So; Cicero; Ico; Moafa; Abalou; Nem; Aijulata; Renomada; Ur; Tibi; Urso; Abas; Moleza; Ilegal; Faial; Id; Monco; Sulão; Uso; Lis; OEA; AC.

20. Paralisia

21. Interjeição de repugnância

23. Branquear com mistura de estanho ou mercúrio

26. Alternativa ou incerteza

27. Pancada

28. Sinal

30. Peixe fluvial, da mesma família dos acaris

32. Interjeição dos índios da Amazônia que exprime espanto, surpresa, alegria

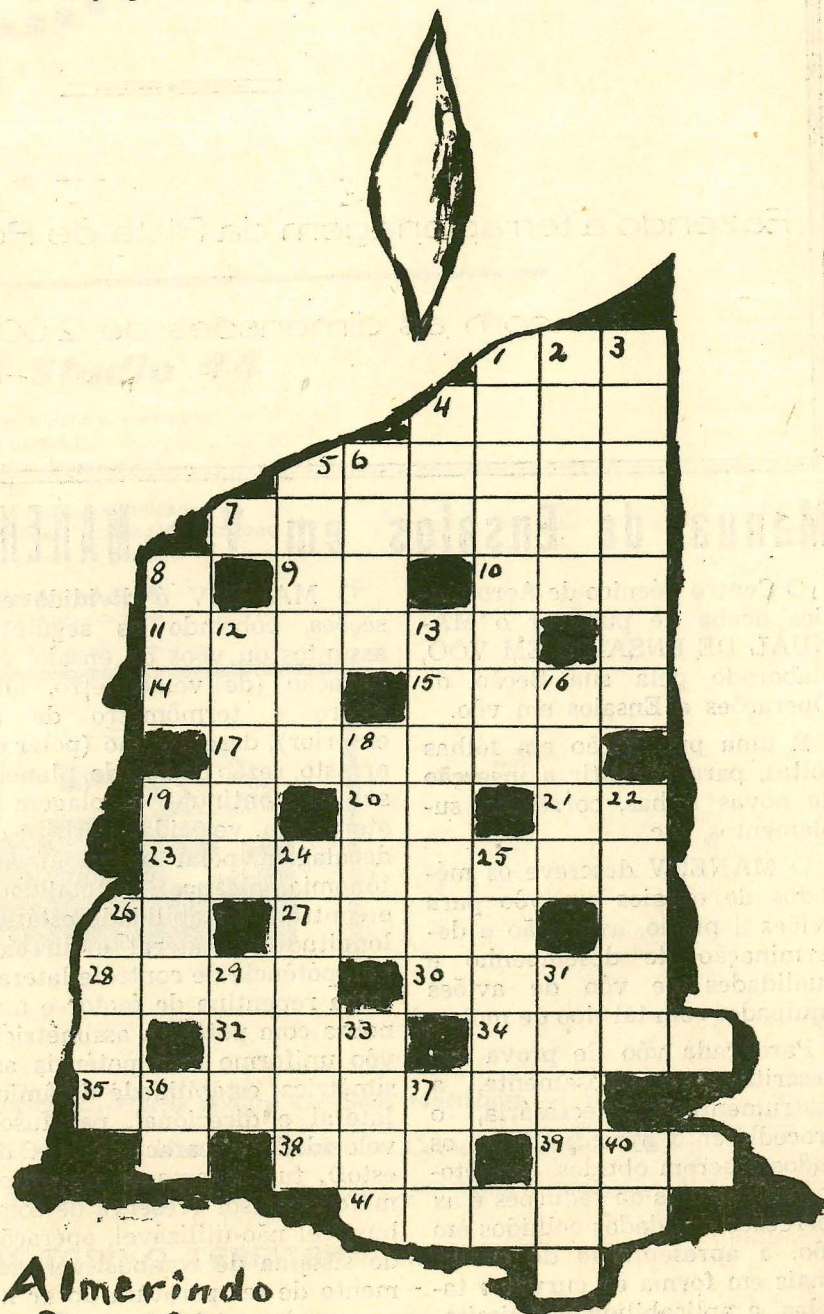
34. Espécie de palmeira

35. Obrigar a manifestar-se

PROBLEMA N.º 9

Horizontais

1. Cachaça de mau gosto
4. Ligar
5. Banzeiro
7. Tornar-se sisudo, por efeito dos anos ou do estudo.
9. Ponto de inserção das folhas no caule
10. Variedade de abelha que faz ninho no chão
11. Terreno coberto de urzes, na Córsega, onde pasta o gado e se escondem bandidos (pl.)
14. Árvore cesalpínea, da família das leguminosas
15. Não amadurece
17. Prior
19. Espécie de vinho do Marne



Almerindo
Rio - 1963

- | | | |
|---|--|---|
| 38. Indivíduo mais notável entre outros | 4. Espécie de sapo do Amazonas | 19. Espécie de bodião |
| 39. Qualquer árvore (nordeste, pop.) | 5. Falte | 22. Abrilhantar |
| 41. Prazer entre desgostos | 6. Contratou (Bras. — R. G. do Sul) | 24. Ir-se embora |
| Verticais | 8. Aranha amazônica | 25. Nunca |
| 1. Extravasação do sangue | 12. Estante | 26. Tropel |
| 2. Encostar-se | 13. Arte clínica; medicina | 29. Percorrer |
| 3. Nome de uma árvore cuja madeira é própria para construções | 16. Planta da família das Boragináceas | 31. Pessoa ávida, que vive de extorsões |
| | 18. Variedade de palmeira | 33. De bronze |
| | | 36. Anuro pequeno |
| | | 37. Rema para trás |
| | | 40. Pessoa exímia em qualquer atividade |

Dicionário adotado: — Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa — H. Lima e G. Barroso — 1957 — 9.^a Edição.

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



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

ESSO BRASILEIRA DE PETRÓLEO



Belém integra-se

na era do jato

Para servir aos aviões a jato, foi ampliada e está recebendo pavimentação adequada a pista 06/24 do Aeroporto de Belém, devendo estar pronta em meados de setembro do corrente ano.

As obras foram programadas em 2 fases: 1.^a — ampliação; 2.^a — refôrço da pista.

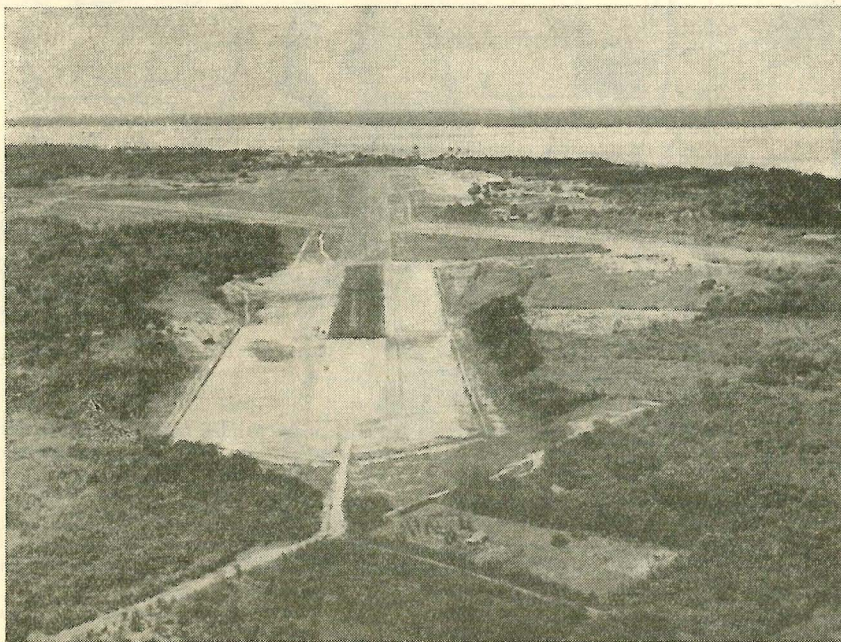
A primeira fase constou de um aumento de 740 metros (dos quais 448 metros foram executados em concreto asfáltico e 252 em concreto de cimento Portland na cabeceira 24), para atingir 2 525 metros, com 45 m de largura.

A fase ora em curso consta da pavimentação, em concreto asfáltico, de 975 m da pista, contando da estaca 94 + 8,70 (início do prolongamento) até a estaca 45 + 13,70, obras essas já em fase de execução desde 20-7-62, o que é uma parcela dos

serviços totais. São os seguintes os trabalhos a serem realizados:

- pavimentação, em concreto de cimento, da cabeceira 06;
- pavimentação, em concreto asfáltico, de 1 573 m (dos quais 975 já foram acima mencionados), inclusive concordância com a pista 02/20, na interseção, e com as pistas de rolagem que lhe são adjacentes;
- regularização dos acostamentos nos 1 828 m da atual pista 06/24.

Estas obras resultam de contrato celebrado entre a **Empresa de Construções Cíveis e Rodoviárias** e o **Ministério da Aeronáutica**, cujos órgãos vêm desenvolvendo esforços no sentido de adaptar a nossa infra-estrutura às exigências de modernos aviões.



Pista de pouso de Belém, em obras de ampliação e refôrço do piso

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

DE ALTO PADRÃO TÉCNICO A PISTA DO GALEÃO

Na visita que fez à pista internacional do Galeão, o engenheiro norte-americano Frank Mellinger, do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos, mostrou-se entusiasmado com o alto padrão técnico do aeródromo e revelou que tudo indica que as pistas para aviões supersônicos serão construídas em concreto protendido.

O engenheiro Gordon Ray, da Divisão de Pavimentação do High-Way Research And American Concrete Institute, igualmente elogiou a engenharia aeroportuária nacional e ficou bastante impressionado com a precisão de um aparelho japonês denominado "Harakiri" destinado a testar o índice de resistência do solo, ora utilizado pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica.

Base sólida

Vindos do Congresso de Engenharia Aeroportuária, recentemente realizado em São Paulo, com a participação de engenheiros especializados em pavimentação de todo o Mundo, os técnicos Gordon Ray e Frank Mellinger fizeram demorada visita às obras da pista do Aeroporto do Galeão, a convite do diretor de Engenharia da Aeronáutica, o major-brigadeiro Waldemiro Advíncula Montezuma. Os engenheiros Ozéas Antunes Amorim e Mário Roale Antunes, da Diretoria de Engenharia, mostraram aos visitantes a pista de táxi que ali está sendo construída pela Aeronáutica.

O Sr. Gordon Ray, particularmente, expressou sua admiração pela robusta camada de macadame e areia compactada que compõe a base e a sub-base das

placas da pista de táxi. Disse que nos Estados Unidos a técnica se inverte nesse sentido, usando-se camada de concreto mais grossa sobre base e sub-base mais finas, o que, evidentemente, torna mais dispendiosas as obras. Ambos elogiaram o esforço evidente das autoridades brasileiras em dotarem nossos aeroportos de pistas sólidas e resistentes.

Concreto protendido

Segundo técnicos franceses — disse — os comerciais supersônicos estarão voando dentro de cinco anos e decolarão e pousarão como se fossem subsônicos. Cálculos já realizados indicam que os supersônicos deverão atingir a altura de 13 mil metros para, nesse nível, iniciar a arrancada para vencer a barreira do som. Há ainda muita coisa a ser definida nesse aspecto de construção de pista para supersônicos, tendo, em princípio, o engenheiro Lamaire estabelecido que a maior preocupação dos construtores dos supersônicos é a grande sensibilidade dessas possantes aeronaves aos ventos transversais.

Especializado em concreto protendido, o engenheiro Frank Mellinger apresentou ao Congresso, segundo contou, trabalho em que opta por esse tipo de concreto nas pistas para supersônicos. Coube ao engenheiro da firma empreiteira prestar aos visitantes os detalhes da construção da pista do táxi do Aeroporto Internacional do Galeão.

HOMOLOGADAS AERONAVES NO CTA

Desde sua criação, em 1958, a Comissão de Homologação de Aeronaves já realizou cerca de duas centenas de homologações solicitadas, a par de outras atividades de sua atribuição.

O ano de 1962 registrou elevado índice de atividades, compreendendo a homologação de modificações introduzidas em 38 aeronaves: dez Paulistinhas, cinco Piper, dois Aeronca, sete Cessna, quatro Beechcraft, um de cada dos aviões Auster, Globe, Navion, Fairchild, Ercoupe, Stinson, Aero Commander, Douglas DC-3, Consolidated-Vultee quadrimotor e um helicóptero.

As homologações cobriram as mais variadas modificações, como troca de motor e berço, de hélice, recuperações gerais, modificações estruturais, instalação de tanques auxiliares, conversões de avião militar para cargueiro, modificações de superfícies de comando, flaps e outras.

Para a grande maioria das homologações, foram necessários ensaios estruturais e em voo.

Simultaneamente, foram homologados os tipos das aeronaves brasileiras "Agrícola" e "Rebocador", bem como iniciados os trabalhos de homologação do avião "Falcão" e do avião "W-151", ambos brasileiros.

Prosseguiram ainda os trabalhos de homologação de tipos do avião "Regente", de 4 lugares, monomotor, asa alta, triciclo, projetado e desenvolvido pela Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva Ltda, sob encomenda do Ministério da Aeronáutica.

Foram ainda homologados diversos componentes de aeronaves, tais como: poltronas, hélices, equipamento de pulverização e de polvilhamento, desligadores de reboque, radiadores, dispositivo de aviso de estol, etc.

Paralelamente, a Comissão de Homologação emitiu duas Circulares CCH-002, Homologação de Aeronaves Ultraleves — Classe Amador e CCH-003, Procedimentos para Homologação de Troca de Motor.

Trabalhou, ainda, na elaboração de Regulamentos Aeronáuticos Brasileiros, estando prestes a serem publicados os relativos à aeronavegabilidade de planadores e de aviões leves.

A Comissão de Homologação participou ainda, intensamente, na investigação de diversos acidentes aeronáuticos, destacando-se o ocorrido com o avião Douglas DC-8 no Galeão e a colisão de um Scandia e um Cessna, nas imediações de Paraibuna.

O CAN VOOU 17 VÊZES A DISTÂNCIA DA TERRA À LUA

O Comando de Transporte Aéreo (COMTA) é uma grande célula da FAB, cuja missão precípua consiste em executar quase todas as missões de transporte aéreo do Ministério da Aeronáutica. A ele estão diretamente subordinadas as atividades do Correio Aéreo Nacional (CAN), cujo 32º aniversário será comemorado no próximo dia 12 de junho, instituição abrigada pela Constituição Federal, e de quem toda a Nação reconhece os méritos e feitos.

Para se ter uma idéia das suas atividades, aviões do Comando de Transporte Aéreo voaram, no ano passado, 26 181 horas, pouco mais de 1 090 dias ou sejam, três anos e três dias ininterruptos de voo em apenas 365 dias. Vale salientar que os aviões do CAN, em total de horas para cada dia, voaram cerca de três.

No decorrer de 1962, a carga transportada ultrapassou a tonelagem extraordinária de dois milhões e meio de quilos, para diferentes órgãos da Administração Pública do País. Somente para o Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT), foram transportados 179 256 quilos de correspondência e de expedientes oficiais, mais de trezentas toneladas. O volume de pessoas transportadas foi da ordem de 70 000. A quilometragem percorrida pelos aviões do CAN atingiu um índice dos maiores, até então verificados. Cerca de 6 595 974 quilômetros, o que equivale a oito e meia viagens de ida e volta à Lua.

Assim, verifica-se que o Comando de Transporte Aéreo é um Departamento da Força Aérea Brasileira que restitui ao

povo brasileiro, em forma de relevantes serviços sociais, o que esse mesmo povo paga em tributos. Atualmente, o CAN atende a regiões do mais difícil acesso, colaborando decididamente para a integração nacional. Dentre as muitas linhas de frequência regular destacam-se as que ligam o Rio de Janeiro ao Acre, Tocantins, Manaus, Fernando de Noronha, Cuiabá, Rondônia, São Francisco, Brasília, Ponta-Porã, Araguaia, Xingu, Boa-Vista e muitas outras, a maioria das quais passando por Brasília.

A presença da Força Aérea Brasileira na luta pela integração nacional leva aos mais diferentes pontos do País o seu apoio constante e a sua ajuda às populações menos favorecidas. A FAB trabalha pelo Brasil e para os brasileiros.

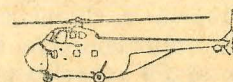
RIO-PÔRTO ALEGRE EM CEM MINUTOS

Foi inaugurada, com um voo especial, a linha Rio-Pôrto Alegre, sem escala, em aviões "Caravelle", a mais moderna aeronave a jato.

O percurso, de 1 144 quilômetros, foi realizado em apenas 1 hora e 40 minutos, desenvolvendo a aeronave, com a velocidade de 850 quilômetros horários, a uma altitude de 10 mil metros, um voo sereno, silencioso (pela posição dos reatores na cauda), orientado pelo radar. Os "Caravelles 6 R" têm autonomia para voar 3 500 quilômetros, com os quatro tanques totalizando 19 mil litros de combustível. Da caravana de convidados do Sr. Bento Ribeiro Dantas, presidente da "Cruzeiro do Sul", fizeram parte: o antigo piloto Rudolf Gramer Von Glausbruch, o mesmo que comandou o primeiro voo comercial da empresa, em fevereiro de 1927, no percurso Pôrto Alegre, Rio Grande, com o "Atlântico"; a sra. Maria Leite Echennique, a primeira passageira daquele voo; o Sr. Leocádio Antunes, presidente do BNDE; os senadores Guido Mandim e Mem de Sá; os deputados

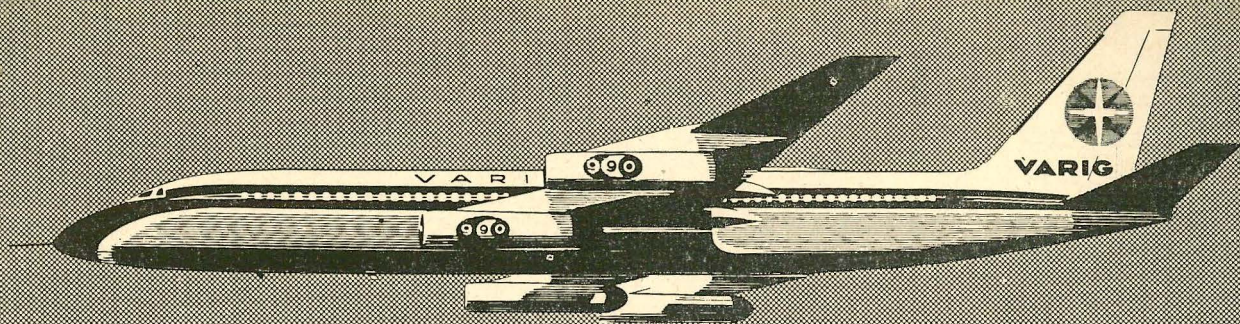
Paulo Micarone, Floriceno Paixão e Armando Temperani; o jornalista Luiz Guimarães, presidente do Sindicato dos Jornalistas Profissionais; altas autoridades federais e estaduais e vários representantes da imprensa especializada, inclusive do setor de Divulgação do Gabinete do Ministro da Aeronáutica — cercados de todas as atenções pelos Diretores Claudio da Silveira, Augusto L. Otero e Osvaldo Müller.

Na capital gaúcha, a Cruzeiro do Sul ofereceu uma recepção nos salões do Hotel Plaza, a que esteve presente o mundo oficial, como: representantes do Governador e suas Casas Militar e Civil, secretários do governo, comandante da 3.ª Região Militar, representantes do Ministério da Marinha e o brigadeiro Othello da Rocha Ferraz, comandante da 5.ª Zona Aérea.



EXPOSIÇÃO DE PARIS

Este ano, o Salão Aeronáutico de Paris (Le Bouget) terá importância ainda maior do que nos anos anteriores, pois, não se realizando a Exposição de Farnborough (agora de dois em dois anos), exibirá aviões ingleses que, pela primeira vez, serão mostrados no exterior. Assim, a Sociedade Britânica de Construtores Aeronáuticos far-se-á representar por vinte e cinco aparelhos e mais um número recorde de firmas. Fazendo seu primeiro voo em céus estrangeiros figuram o VC-10, de 151 lugares, e o Hawker P.1127, de decolagem vertical. A Short Brothers e Harland mostrarão sua "camionete aérea" de carga, capaz de transportar tonelada e meia de peso e operar em campos curtos. A Hawker, além do P.1127, exibirá o jato "Trident", para distâncias curtas, e o DE-125, pequeno jato para executivos, um Avro 748, série 2, um avião "Bucaneer", de ataque rápido, um transporte "Caribou" e o "Argosy".



O MAIS RÁPIDO JATO COMERCIAL DA ATUALIDADE

CONVAIR

990A



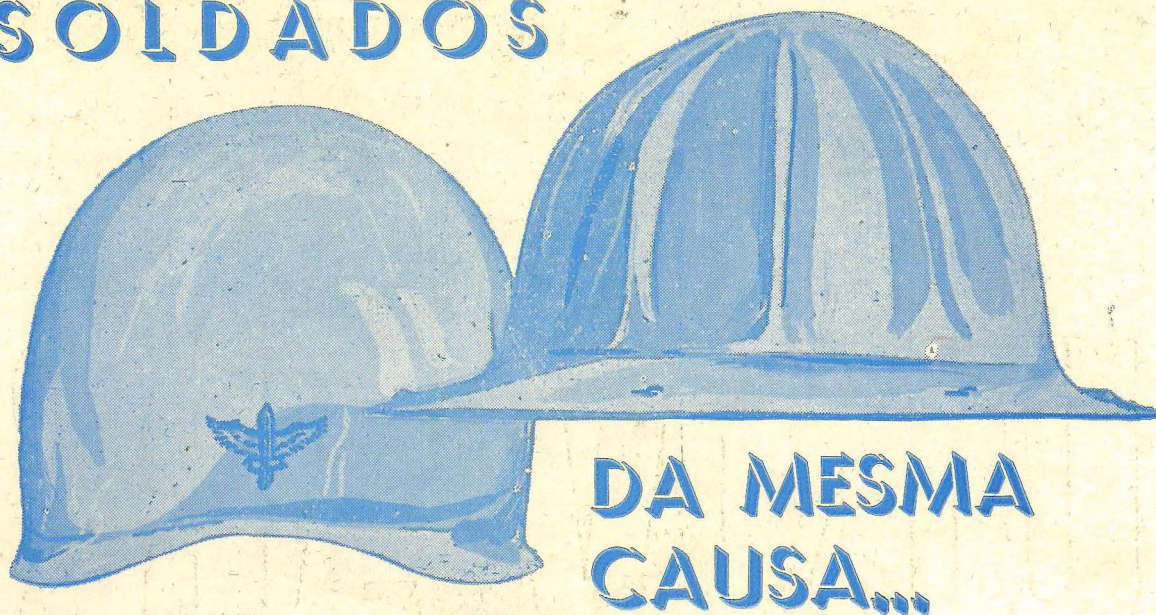
força que impulsiona o progresso é a renovação. No transporte aéreo brasileiro dos últimos anos a renovação tem sido constante, à medida que a indústria aeronáutica progride para novos e melhores equipamentos. No início da era do jato foram os "Caravelle" e os "Boeing 707", e agora são os "CONVAIR 990A" que entram nas linhas internacionais brasileiras trazendo o progresso a uma velocidade superior a 1.000 quilômetros horários. Os "CONVAIR 990A", na verdade, são os mais velozes dos comerciais em operação regular na atualidade. ★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

VARIG

SERVINDO O PROGRESSO BRASILEIRO A JATO

coopere com o esforço do Governo poupando divisas. Viaje para o exterior pela VARIG - a pioneira.

SOLDADOS



DA MESMA CAUSA...

OS CAPACETES SÃO DIFERENTES, MAS OS HOMENS QUE OS OSTENTAM SÃO IGUAIS. FILHOS DA MESMA PÁTRIA, SÓ UMA COISA OS PREOCUPA: A SEGURANÇA E A EMANCIPAÇÃO ECONÔMICA NACIONAIS. SOLDADOS DA GRANDEZA DO BRASIL, SUA MARCHA SÓ OBEDECE A UMA CADÊNCIA: A DO PROGRESSO. GUARDIÃES DO MESMO PATRIMÔNIO, SUA VIGILÂNCIA É UMA SUCESSÃO DE ALVORADAS. SENTINELAS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, O SEU QUARTEL ABRANGE O SUBSOLO, A TERRA, O MAR E O AR, NUMA EXTENSÃO DE OITO MILHÕES DE KM². SOLDADOS DO PROGRESSO, O HOMEM DA **AERONÁUTICA** E O TRABALHADOR DA **PETROBRÁS** CONSTROEM JUNTOS, EM SEUS RESPECTIVOS CAMPOS DE AÇÃO, O FUTURO DO BRASIL. AO PREPARAR-SE PARA COMEMORAR, EM OUTUBRO PRÓXIMO, OS SEUS 10 ANOS DE LUTA PELA AUTO-SUFICIÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, A **PETROBRÁS** SAÚDA A FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA E, PARTICULARMENTE, O CORREIO AÉREO NACIONAL, PELOS SEUS 32 ANOS DE RELEVANTES SERVIÇOS PRESTADOS AO PAÍS.

PETRÓLEO BRASILEIRO S. A. - PETROBRÁS

**CAPITAL, TRABALHO E TÉCNICA NACIONAIS
A SERVIÇO DO BRASIL E DOS BRASILEIROS.**