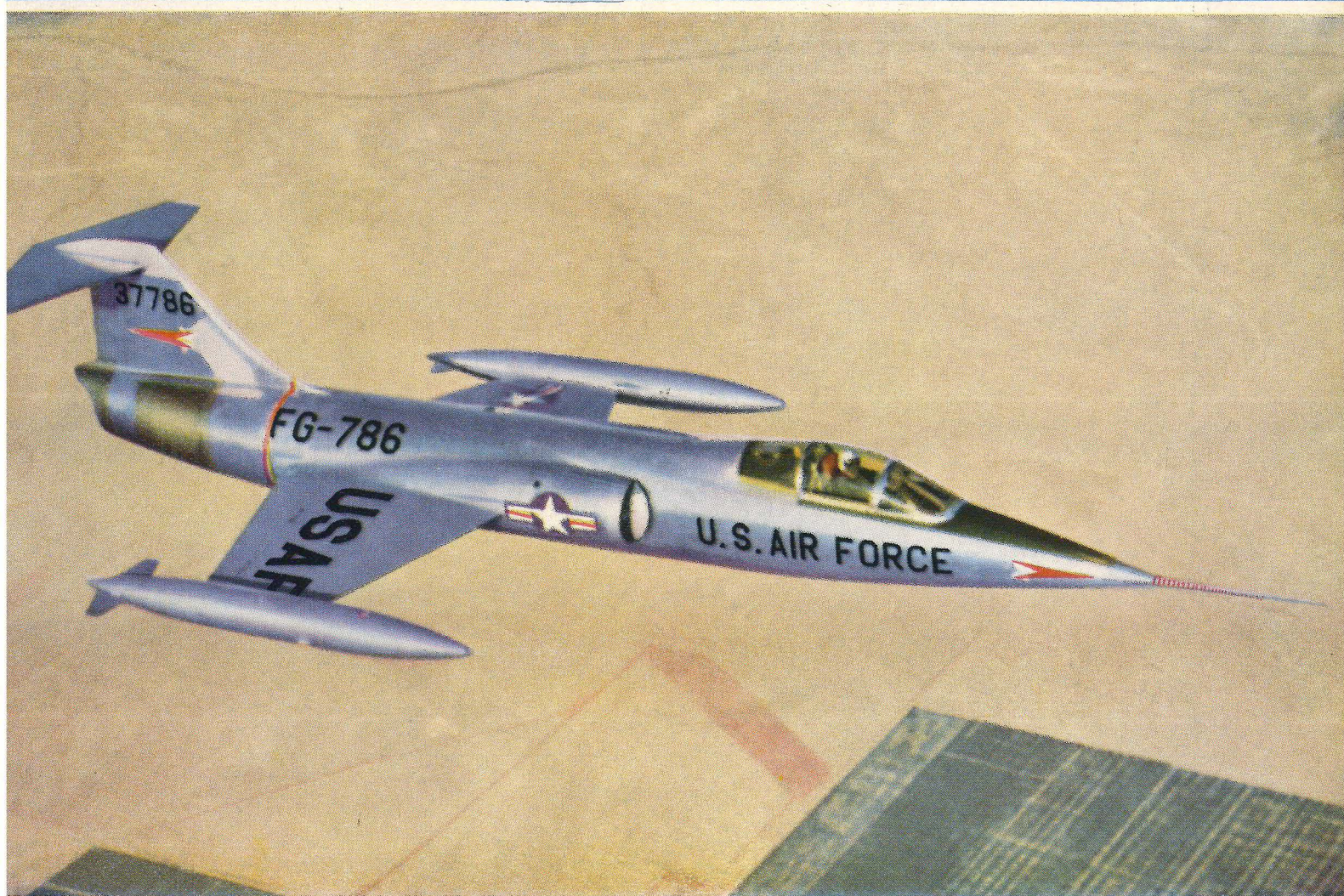
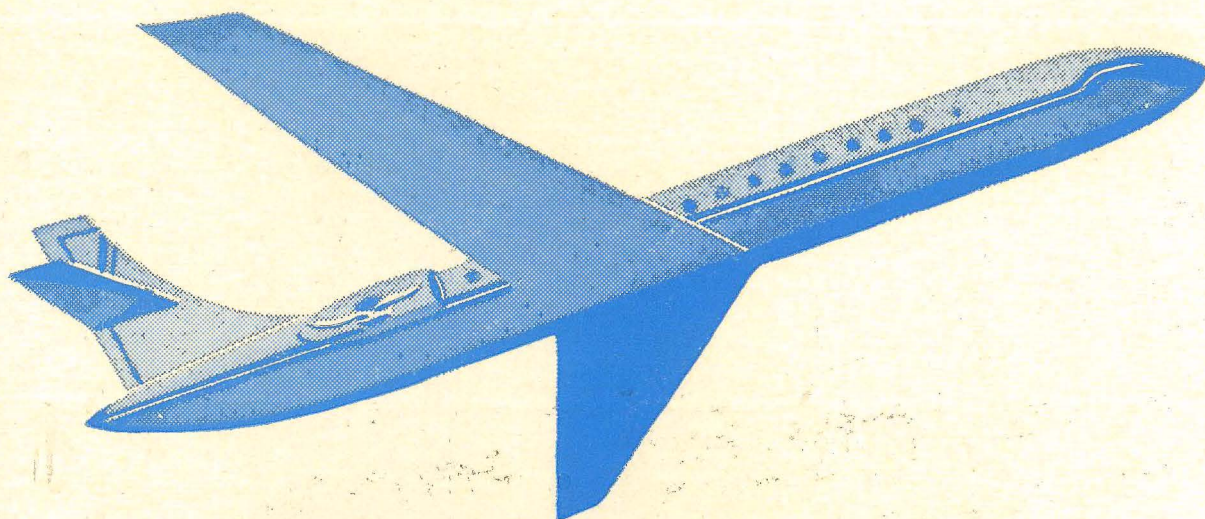


REVISTA DE AERONÁUTICA



ANO 6 — N.º 23
NOVEMBRO - DEZEMBRO DE 1963

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 !

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 6 - N.º 23 - NOVEMBRO - DEZEMBRO
1963

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

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

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

SUMÁRIO

	Páginas
Editorial	2
Joohn Fitzgerald Kennedy	3
Operação Ensino — Alfredo Gonçalves Corrêa — Cel Av	5
A União Soviética, seus Aviãos e seus Mísseis — Tradução	15
A Pérola e os? — Alfredo Garrido Ro- drigues — 1.º Ten	20
Erro Náutico e Exoneração de Responsabilida- de no Transporte Aéreo de Coisas — Prof. Octanny Silveira da Mota	21
O "Hawker Siddeley 748 MF"	23
Asas ou Algemas — J. Menezes Moura	24
Súplica — Vespasiano Ramos	25
Natal x Baco — Lygia Louza Barreto	27
Conquistado o 1.º "brevet" de Diamante do Brasil	28
O Dever do Militar em face da Luta Ideológica Gen Ex Humberto de Alencar Castello Branco	29
Um Velho na Caça — França Júnior — 1.º Ten Av	33
FAB, quer dizer Fôrça Aérea Brasileira! — — Francisco Morais Terra	35
Fôrça Aérea Espanhola festeja seu dia — Reportagem	37
Encerramento dos Cursos da ECEMAR	39
Notícias da Aeronáutica	43
Nosso Clube	47

NOSSA CAPA

LOCKHEED STARFIGHTER — F-104

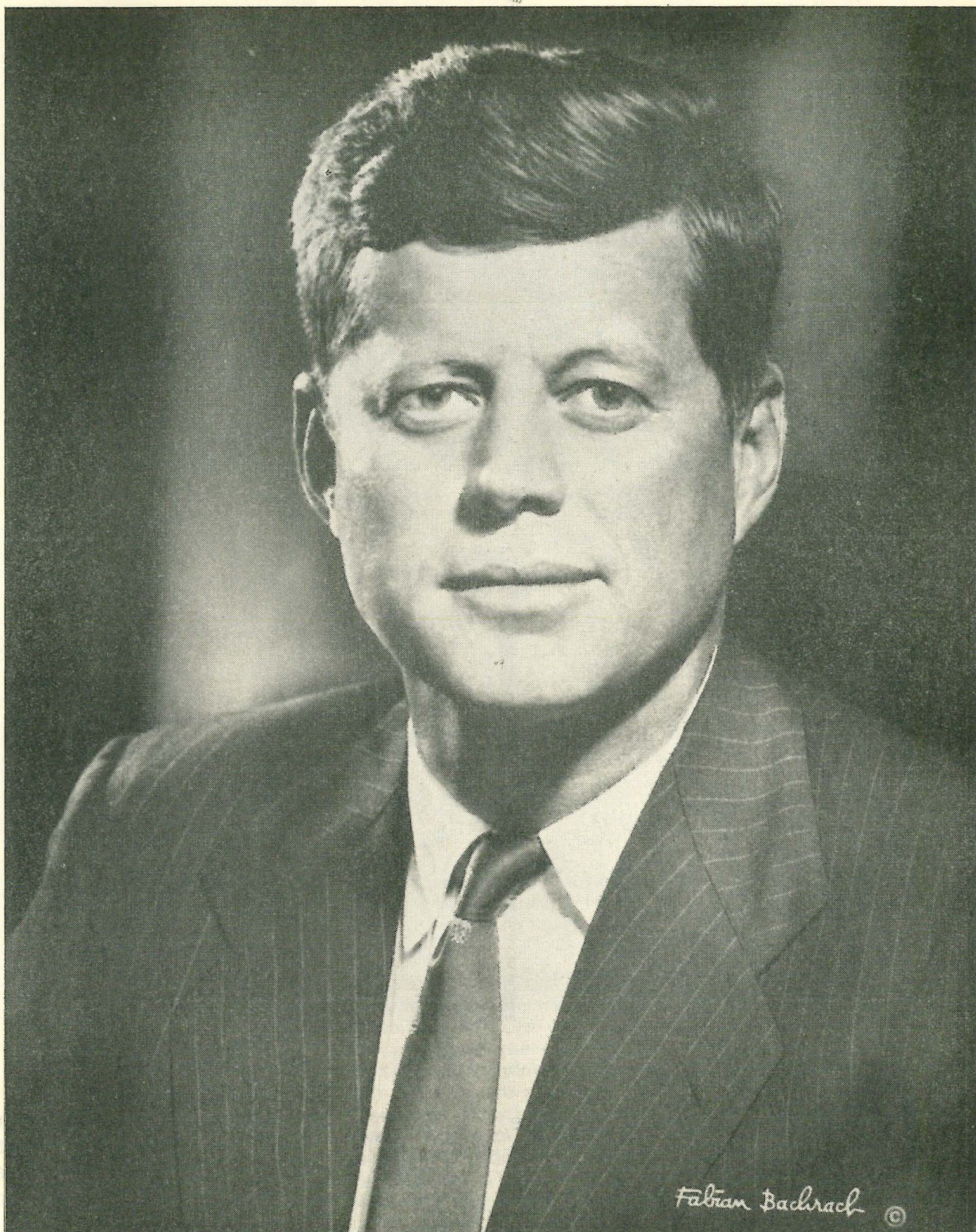
O novo ultra-sônico Starfighter, o mais veloz do mundo, em aviões de combate. Este modelo, em adição às suas missões primárias, foi adaptado para missões de ataques terrestres, interceptação e várias outras, inclusive missões com bombas atômicas.

Uma palavra votiva

No limiar do Ano Novo, a Revista de Aeronáutica reservou esta página para formular à Família Aeronáutica os votos muito cordiais de Boas Festas e felicidades para 1964.

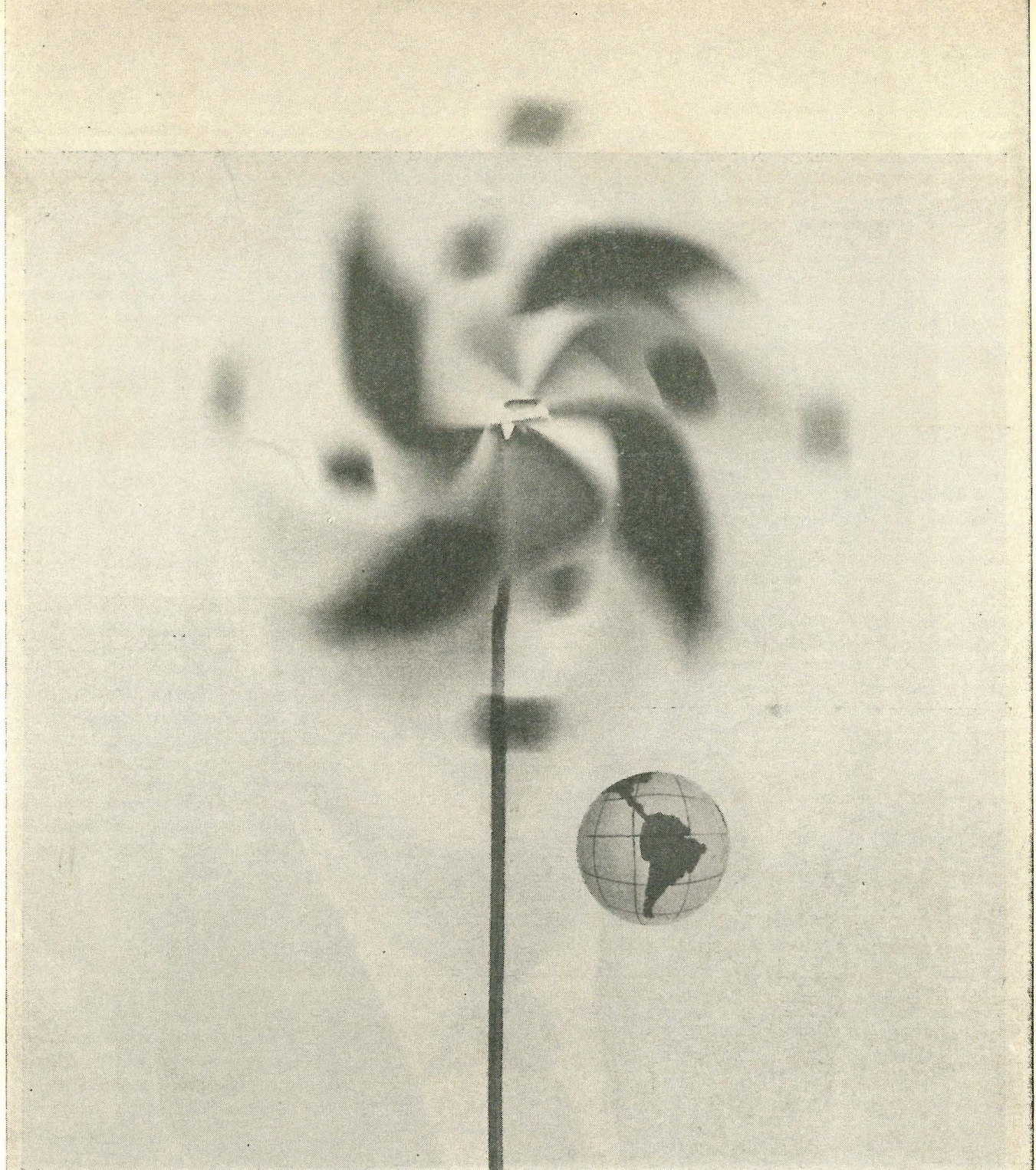
Nesta oportunidade almejamos sinceramente que, a par da ventura pessoal de cada membro desta valiosa coletividade, cada dia se torne mais efetiva a prática entre nós, do altruístico lema do nosso Clube:

ESTIMA E SOLIDARIEDADE.



JOHN FITZGERALD KENNEDY

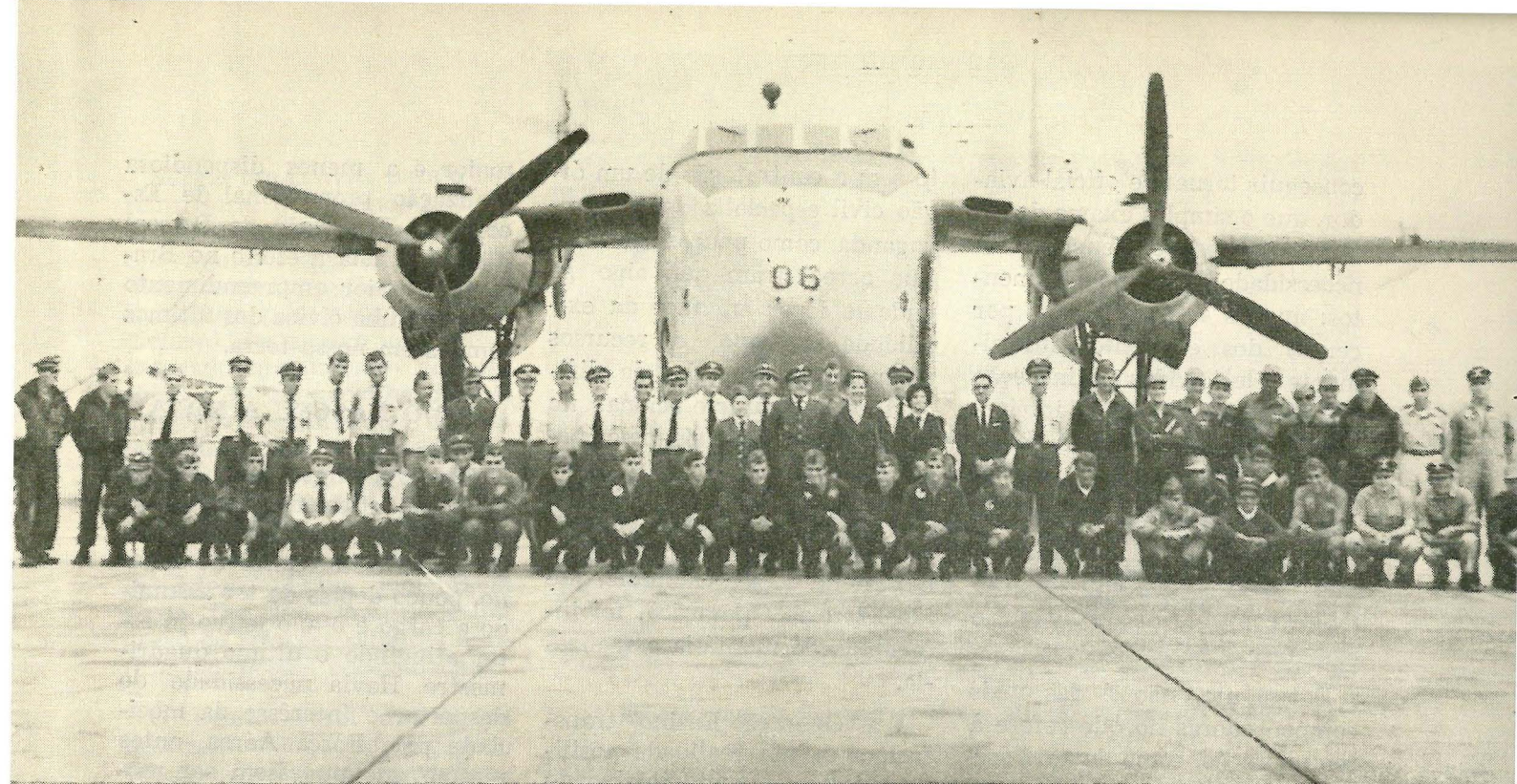
Inesquecível Presidente dos E. U. A. A Revista de Aeronáutica, nesta homenagem, formula uma prece a Deus para que a memória desse grande estadista sirva de inspiração a todos que detêm parcelas de responsabilidade no destino dos povos



Sopre de onde soprar...

Do norte ou do sul. Do leste ou do oeste. O vento sopra sempre numa direção constante: a direção do progresso. Progresso que é sempre marcado, nos quatro cantos do mundo, nos mais importantes campos de pouso do globo, pela presença do Oval Esso - símbolo universal de qualidade e versatilidade em todos os quadrantes. Decolando ou aterrissando a cada instante, milhares de aviões em todo o mundo en-

contram o máximo em serviços e produtos, sob o Oval Esso. Do trabalho incessante surgem constantes aperfeiçoamentos em combustíveis e lubrificantes. Do treinamento intensivo do pessoal de terra, resulta a eficiência que se traduz no abastecimento de aviões em tempo recorde, que significa conservá-los mais tempo no ar. Essas talvez sejam algumas das razões porque a **Esso é sempre sua melhor escolha.**



Equipe completa da "Operação Ensino" no primeiro "balão" realizado

"OPERAÇÃO ENSINO"

**O MAIOR EMPREENDIMENTO
PROMOCIONAL DE FÔRÇAS
ARMADAS ATÉ HOJE REA-
LIZADO NO BRASIL**

ALFREDO GONÇALVES CORRÊA - Cel Av
Chefe do Gabinete da Diretoria do Ensino da Aeronáutica

Todos os militares do Brasil, mesmo os menos esclarecidos, sabem que as Escolas de Formação de Pessoal Militar enfrentam, na fase histórica que atravessamos, um sensível decréscimo no número de alunos e uma grande diminuição do número de candidatos à matrícula.

Várias são as razões que influenciam a mocidade de nível médio (ginasial e colegial) da época presente para a escolha de carreiras civis, relegando a carreira militar a um plano praticamente fora de cogitação.

Além do trabalho sistemático de elementos extremistas que agem dirigidamente com o objetivo de desprestigiar as Forças Armadas, influenciando o espírito dos jovens, outros fatores existem, desviando a mocidade

estudiosa da carreira militar. E isto vai, aos poucos, enfraquecendo o cerne da Organização Nacional.

A Força Aérea, que necessita pessoal altamente selecionado, especialmente para o seu Quadro principal, que é o Quadro de Oficiais-Aviadores, é, possivelmente, dentre as Forças Armadas do Brasil, a que mais tem sofrido com as consequências do que podemos chamar de "mal da época", decorrente da falta de civismo, que vai dominando os moços, por culpa absoluta dos velhos.

Além do pequeno número de candidatos selecionados em exame de saúde para a Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar e para a Escola de Aeronáutica, ficam esses candidatos sujeitos

a possíveis cortes periódicos, como em nenhuma outra carreira civil ou militar.

É preciso que o jovem tenha realmente um ideal para que se sujeite a enfrentar as dificuldades normais apresentadas pelo estudo em regimen de internato, com as exigências do preparo militar, em ambiente onde a disciplina é considerada como um dos elementos essenciais na formação do futuro oficial. E durante todo o tempo de sua passagem por esse vale de provas comum a tôdas as Escolas Militares, tem ainda o candidato a futuro oficial-aviador que enfrentar o crivo da pilotagem, que pode eliminá-lo em qualquer fase do curso, semelhantemente ao de saúde, de vez que qualquer falha constatada implica eliminação.

E tal é a dificuldade que um jovem tem de transpor para

conseguir tornar-se oficial-aviador, que o simples exame de estatística nos evidencia, sem necessidade de outros argumentos: apenas 40% (quarenta por cento) dos elementos inicialmente selecionados em inspeção de saúde e em exame intelectual conseguem atingir o término do Curso.

A carreira de oficial-aviador é, incontestavelmente, uma das mais difíceis. É a que requer maior conjunto de qualidades e caracteres.

Entretanto, não é das mais compensadoras no que refere à remuneração, como deveria ser.

Por tudo isso e pelo enorme desequilíbrio salarial hoje reinante, onde elementos com menos conhecimentos exigidos podem iniciar carreiras com remunerações que quase correspondem às dos últimos postos da carreira militar (como no Banco do Brasil, Petrobrás e outras Organizações Cíveis) e onde pode ainda o ocupante do cargo exercer outras atividades lucrativas (o que é vedado aos militares), encontramos face a um problema de difícil solução, mas que tem que ser enfrentado e solucionado.

Estamos enfrentando o problema e parte da solução a Diretoria do Ensino da Aeronáutica encontrou com a "Operação Ensino", idealizada, montada e levada a efeito pela própria Diretoria do Ensino, com elementos da Força Aérea, na maior promoção até hoje levada a efeito no Brasil, no âmbito das Forças Armadas, visando a despertar nos jovens o interesse pela carreira militar, especialmente para a Aeronáutica.

Poucos foram os que acreditaram que pudessemos realizar um empreendimento de tal vul-

to sem a contratação de um órgão civil especializado em Propaganda, como poucos foram os que acreditaram que algo se pudesse fazer em face da exigüidade de tempo e de recursos financeiros, e, ainda, da dificuldade de reunir e acionar no tempo e no espaço os meios necessários.

A Diretoria do Ensino enfrentou corajosamente o problema, e a Chefia do seu Gabinete, que idealizou a "Operação", foi incumbida de montá-la e realizá-la.

E a "Operação Ensino" transformou-se em realidade positiva, graças ao apoio total dado pelo Diretor-Geral do Ensino, Major-Brigadeiro Dario Cavalcanti de Azambuja, e pela cobertura assegurada pelo Ministro da Aeronáutica.

Não foi um empreendimento fácil. Poucos poderão avaliar as dificuldades encontradas e vencidas; o que importa, entretanto, é que a "Operação Ensino" foi realizada dentro do Planejamento elaborado e os seus resultados foram muito superiores aos previstos, tendo custado muito pouco para o nosso Ministério.

Pode-se mesmo considerar como tendo sido feita sem despesa, em face dos magníficos resultados obtidos. Basta citar o que se conseguiu em Goiânia, por exemplo, onde irradiamos durante várias horas em cadeia com 17 emissoras de rádio e ocupamos a televisão por mais de duas horas, sem dispendermos um único centavo, para afirmarmos que somente o montante da despesa que teríamos feito nesse local, se tivéssemos pago os elementos de difusão, daria para pagar toda a despesa realmente feita com a "Operação Ensino" em sua total realização.

Assim, podemos afirmar que a "Operação Ensino" foi a

maior e a menos dispendiosa realização promocional de Escolas de Formação de Pessoal Militar levada a efeito no Brasil e o maior empreendimento de campanha cívica dos últimos tempos em nossa terra.

COMO NASCEU A IDÉIA

Estava a Diretoria do Ensino da Aeronáutica frente a uma situação de fato, constatada pelo próprio Diretor-Geral do Ensino, pouco depois de ter assumido o cargo e o ano letivo já estar atingindo o último quadrimestre. Havia necessidade de despertar o interesse da mocidade pela Força Aérea, antes mesmo que pudessem ser modificadas as condições de compensação.

De sucessivas reuniões, onde tomaram parte elementos representativos do Gabinete do Ministro, Estado-Maior, Diretoria do Pessoal, etc., sob a orientação do próprio Diretor-Geral do Ensino, saíram traduzidas em números as necessidades de vagas para as diferentes Escolas de Formação de Pessoal, a fim de que em determinado prazo pudessem ser completados os efetivos mínimos necessários aos diferentes Quadros, especialmente ao Quadro de Oficiais-Aviadores, que é o mais importante e o de mais difícil formação.

Estávamos frente a um problema de difícil solução, agravado ainda pela previsão de elevação de nível intelectual decorrente de acurado estudo deixado pela Direção anterior. Estávamos em fins de julho de 1963.

Todos que tomavam conhecimento da gravidade da situação eram unânimes em concordar com a necessidade de uma solução imediata, que pudesse ser tomada a título precário, para amenização da grave realidade. Vários cérebros maquinavam soluções.

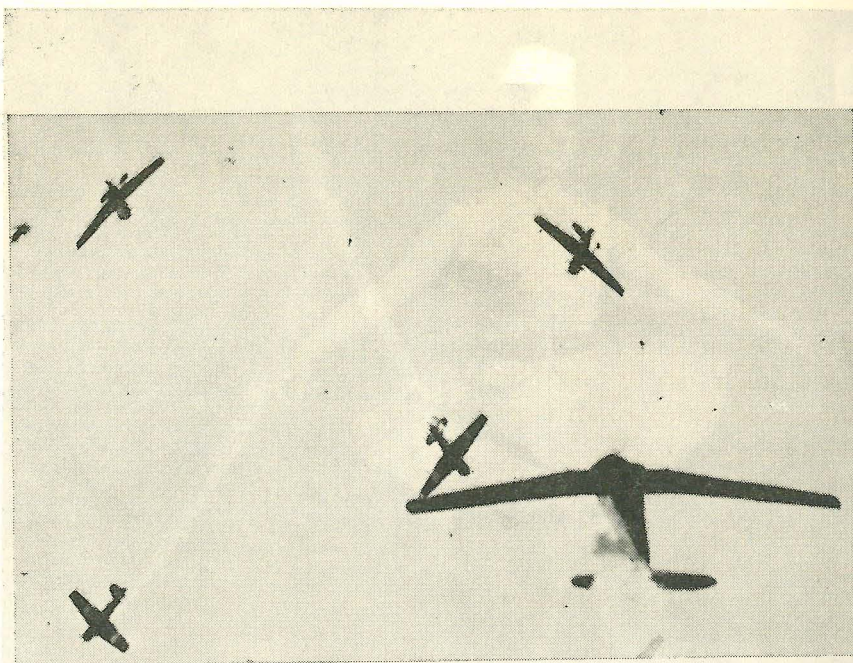
Surgiu um convite para o Diretor-Geral do Ensino. A cidade de Guaxupé, no estado de São Paulo, convidou o Major-Brigadeiro Dário Cavalcanti de Azambuja, para patrono da tradicional festa das orquídeas, realizada anualmente naquela cidade. A "Esquadrilha da Fumaça" iria abrilhantar os festejos da cidade, como tem feito sistematicamente, para prestigiar os organizadores de festas e sem o emprêgo objetivo e comandado de promoção da Força Aérea. (Falha lamentável nossa, por não possuímos um órgão de relações públicas à altura das nossas necessidades).

O Diretor-Geral do Ensino determinou uma delegação de Oficiais da Diretoria, chefiada por seu Chefe de Gabinete e completada por seu Ajudante-de-Ordens, Primeiro-Tenente-Aviador Portugal Motta — Oficial de grande projeção social naquela cidade — e mais dois Oficiais da Diretoria.

Ali assistimos a "Esquadrilha da Fumaça" empolgar o povo da cidade, numa tarde festiva no Aeroporto local, e, à noite, representando o Diretor-Geral do Ensino, abrimos a exposição de orquídeas como patrono da festa. Coube ainda ao representante do Patrono dar início à hora de arte apresentada no palco do Clube, onde a exposição de orquídeas estava inaugurada.

Nesta hora de arte, que consistiu de números de música e de "ballet", dançou a menina-môça Silvia Maria Corrêa Antunes, com apenas 15 anos de idade e já quase formada professora de "ballet" (formou-se em novembro pelo "Municipal de São Paulo") que havia ganhado o "Prêmio Revelação, da Televisão de São Paulo".

Sentimos a simpatia do povo pela presença de elementos da Força Aérea no início da hora de arte, pois que perdurava ainda o impacto emocional causado pela brilhante demonstração da Esquadrilha da Fumaça. Quero crer que muitas pessoas daquele superlotado auditório deveriam ter pensado que tudo



A Esquadrilha da Fumaça — Ponto alto da "Operação Ensino"



aquilo havia sido organizado pela Força Aérea Brasileira.

Surgiu, assim, a idéia da organização de equipes de demonstrações aéreas e terrestres, para promoção das nossas Escolas, em complemento a outras medidas de âmbito nacional que fôssem atingir, em princípio, toda a mocidade da nossa terra. Foi idealizado, desse modo, o que se chamou "Operação Ensino".

A idéia foi apresentada ao Diretor-Geral do Ensino, que

não só a aprovou de pronto, como incumbiu a Chefia de seu Gabinete da reunião dos elementos, montagem e execução, chegando a autorizar o estabelecimento de contato com órgãos civis de promoção, o que não foi feito por ser jugado antieconômico, pois qualquer promoção de vulto, que abrangesse equipes de demonstração, jornais, revistas, rádio e televisão, ultrapassava facilmente a casa dos R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), o que tornava proibitiva a idéia de realização.

A REUNIÃO DOS MEIOS

Em agosto, foi feito pelo Diretor-Geral do Ensino um expediente ao Ministro da Aeronáutica expondo o problema e solicitando os recursos indispensáveis. Em setembro, era a "Esquadrilha da Fumaça" colocada sob o controle operacional da Diretoria do Ensino.

Foi conseguida pelo Gabinete da Diretoria do Ensino a colaboração da menina-môça Silvia Maria Corrêa Antunes, que, com a devida permissão de seus pais, Sr. Carlos Antunes e D. Maria Antunes, da sociedade paulista, aceitou viajar com as equipes de representação para a promoção planejada, sendo considerada, a partir daí, como



A "Mascote da FAB" ao iniciar a "Marcha do Cadete", com fardamento estilizado, na Televisão Paranaense, vendo-se ao fundo, sob um quadro da Esquadrilha da Fumaça, o Chefe do Departamento de Ensino da Escola de Aeronáutica, Cel Av Celso Resende Neves

mascote da FAB. (Silvinha viajou sempre acompanhada de sua genitora, D. Maria Antunes).

A equipe de cadetes, atletas em cama elástica, foi requisitada da Escola de Aeronáutica, ficando estabelecido que seria mantida a média dos cadetes, sendo assegurado exame de melhoria de média para os que assim o desejassem, ou necessitassem.

Foi conseguida com a Diretoria de Rotas Aéreas a equipe de sargentos meteorologistas, já montada e já operacional, tendo no ano passado feito demonstrações em vários educandários da Guanabara, sob a orientação do Major Pinto, então pertencente à 2.^a Divisão da Diretoria do Ensino.

Foi contratado pela Diretoria do Ensino, como conferencista, o Professor Ubirajara Moreira, professor de História e exímio caricaturista, já conhecido de várias Unidades da FAB e já veterano como colaborador em promoções da "Semana da Asa", no passado.

Foi conseguido com o Comando Aerotático Terrestre a colaboração dos pára-quedistas de Busca e Salvamento da FAB e pôsto à disposição da Diretoria do Ensino um avião C-82 do Grupo de Transporte de Tropa da Base Aérea dos Afonsos.

Foram elaboradas pela Diretoria do Ensino e aprovadas por Portarias Ministerais novas instruções para Concurso de Admissão e para Matrículas nas Escolas de Formação de Pessoal e mandadas imprimir na Escola de Aeronáutica e na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

A "Operação Ensino" foi planejada, constando de duas partes distintas, a fim de que a promoção das nossas Escolas de Formação de Pessoal atingisse todas as cidades do Brasil:

A — 1.^a PARTE

Foram enviados ofícios com anexos constantes de instruções para o Concurso de Admissão e Matrícula na Escola de Especialistas, Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar e Escola de Ae-

ronáutica, para todos os Educandários do Brasil, Jornais, Estações de Rádio, Comandos Militares, Prefeituras, Agências dos Correios e Telégrafos, Estações de Estradas-de-Ferro, Agências de Companhias de Aviação Comercial e Aeroclubes.

Foram mandados ofícios aos Governadores de Estado e Secretário de Educação, solicitando a difusão das "Instruções".

Foram mandados ofícios ao Comando do Transporte Aéreo, Diretoria de Aeronáutica Civil, Comandos de Zonas Aéreas e Aeroclubes, solicitando o lançamento de panfletos sobre todas as cidades do Brasil (esses panfletos foram fornecidos pela Diretoria do Ensino ao COMTA, à DAC e aos Comandos de Zonas Aéreas), concitando os jovens e indicando os locais onde poderiam procurar as Instruções para Inscrição nos Concursos de Admissão e para Matrículas nas nossas diversas Escolas de Formação de Pessoal.

B — 2.^a PARTE

Foi montada uma revoada de âmbito nacional, compreendendo três fases, levando às mais importantes cidades as equipes de demonstrações aéreas e terrestres. As equipes de demonstrações aéreas foram constituídas pela "Esquadrilha da Fumaça" e pelos pára-quedistas do "PARASAR". As equipes de demonstrações terrestres foram constituídas pela equipe de sargentos de Meteorologia da Diretoria de Rotas Aéreas, equipe de cadetes da Escola de Aeronáutica, atletas em cama elástica, bailarina-mascote da FAB e professor Ubirajara Moreira.

A primeira fase da revoada da "Operação Ensino" compreendia as seguintes cidades: Corumbá, Campo Grande, Ponta Porã, Goiânia e Belo Horizonte.

A segunda fase compreendia: Campos, Salvador, Recife, João Pessoa, Natal, Fortaleza, Teresina, São Luís e Belém.

A terceira fase compreendia: Uberaba, São José do Rio Preto, Curitiba, Florianópolis, Ca-

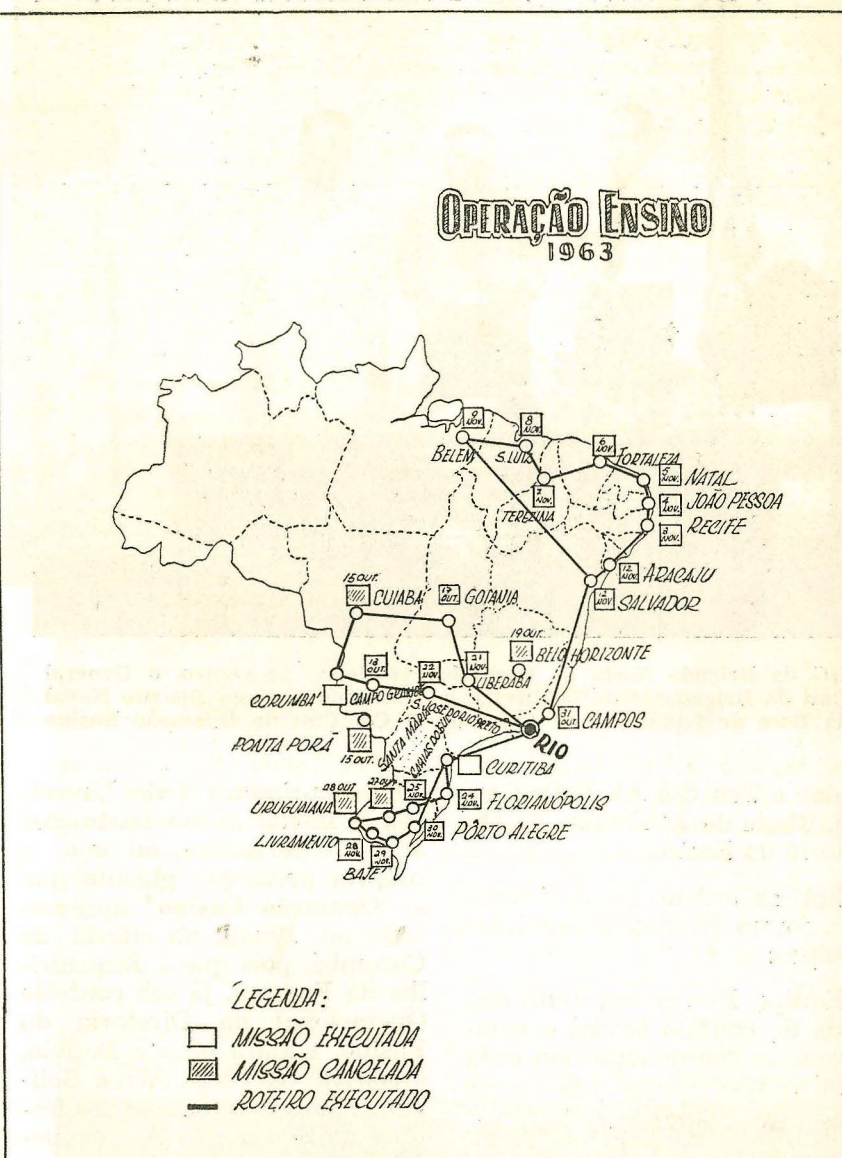
xias do Sul, Santa Maria, Uruguaiana, Santana do Livramento, Bagé e Porto Alegre.

Um avião precursor com dois dias de antecedência, no mínimo, percorreria as rotas das três fases, deixando em cada lugar uma equipe de coordenadores, composta de elementos do local, incumbida do preparo da recepção, locais das demonstrações, contato com órgãos de difusão, transporte, hospedagem, etc.

Em todos os locais foram previstas as demonstrações aéreas na parte da tarde e, em seguida, um coquetel oferecido a autoridades, imprensa, rádio, televisão, diretores de colégios e ginásios e pessoas de destaque social, como os Presidentes do Lions Club, Rotary Club, Aeroclube, etc. ... e onde, corajosamente, seriam expostas a situação real e as medidas exigidas, assim como o que é feito normalmente pela FAB em benefício do povo, mesmo em pleno tempo de paz.

As representações terrestres foram sistematicamente previstas para após o jantar, de preferência em televisões, estádios ou teatros, sempre visando à maior penetração, além de entrevistas em estações de rádio e imprensa.

A caravana da "Operação Ensino" foi esquematizada tendo uma Chefia, com assistente e secretária. A Chefia era exercida pelo próprio Chefe de Gabinete da Diretoria do Ensino. A



Quadro demonstrativo dos três roteiros ou "balões" realizados pela "Operação Ensino"

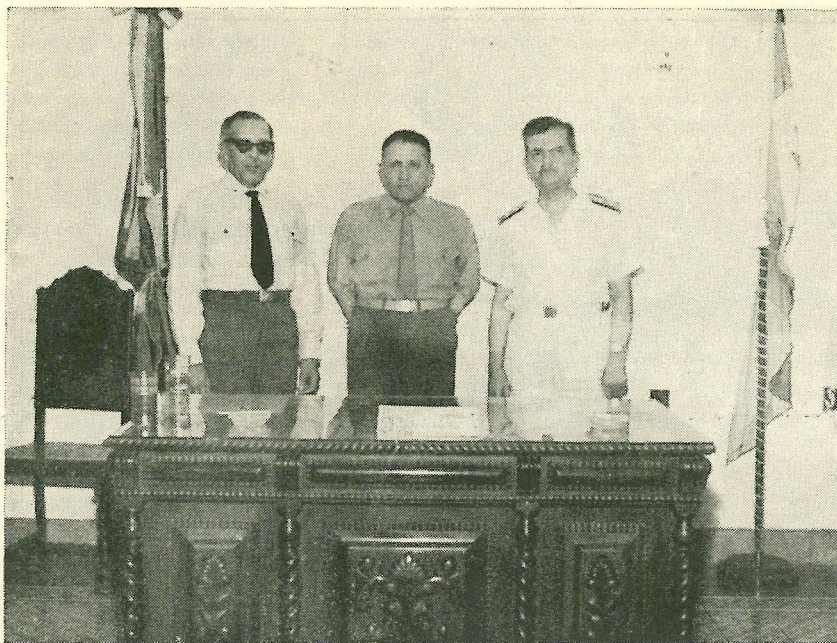
assistente era uma das Professoras de Inglês da Escola de Aeronáutica. A Secretária era

uma funcionária do Ministério, secretária do QG da Terceira Zona Aérea e irmã do Capitão Comandante da Esquadrilha da Fumaça. A presença da assistente e da secretária visava, além de companhia para a menina-môça bailarina da comitiva, a demonstração de que a FAB — única Força Armada do Brasil que possui professoras complementando o corpo docente de sua principal Escola de Formação — não descarta na formação social dos cadetes, mantendo-os em contato com senhoras de alta distinção, que lhes asseguram o respeito e a valorização do homem e da família.

Sob as ordens da Chefia, foi criada a coordenação geral da "Operação" e nomeado coorde-



O Povo bom de Corumbá vibrando, no Aeroporto local, durante uma demonstração terrestre realizada pela Equipe de Cadetes Atletas da "Cama Elástica"



QG da Brigada Mista de Corumbá, vendo-se: ao centro, o General Cmt da Brigada Mista; à direita, o Almirante Cmt do Distrito Naval da Base de Ladário; e, à esquerda, o Cel Cmt da Operação Ensino

nador o Ten Cel Av Valle Castro, Chefe da 2.^a Divisão da Diretoria do Ensino.

Sob as ordens da Coordenação, foram criadas as seguintes equipes:

Equipe Precursora (encarregada do contato inicial e montagem da coordenação em cada local).

Equipe de Demonstrações Aéreas (encarregada da execução das demonstrações aéreas).

Equipe de Demonstrações Terrestres (encarregada da execução das demonstrações terrestres).

Equipe de Relações Públicas (encarregada dos contatos com órgãos de divulgação).

Equipe de Apoio Logístico (encarregada do transporte, hospedagem, etc., para conforto e bem-estar do pessoal).

OS ROTEIROS

Foram programados três "balões" ou roteiros:

O primeiro compreendendo o Brasil Central e Oeste, o segundo abrangendo o Nordeste e o Norte e o terceiro cobrindo o Sul.

Para o primeiro "balão", resolvemos iniciar as demonstrações aéreas e terrestres, ou seja, a própria promoção gigante que a "Operação Ensino" apresentaria ao Brasil, na cidade de Corumbá, pois que a Esquadriha da Fumaça, já sob controle Operacional da Diretoria do Ensino, viajara para a Bolívia, a convite da Força Aérea Boliviana, para tomar parte nos festejos da Semana da Asa daquele

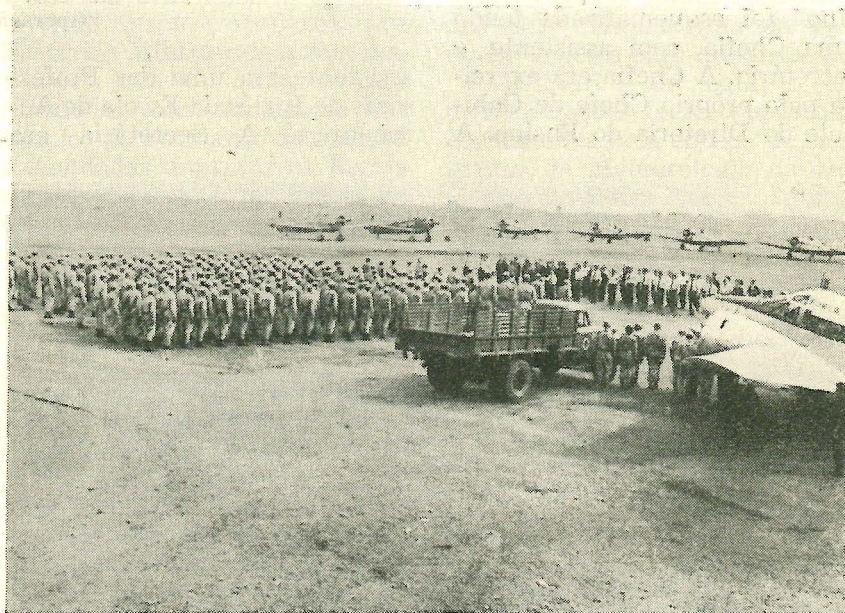
le país amigo e, no regresso, para economia de tempo e de meios, foi estabelecido o "rendez-vous" naquela cidade fronteiriça.

Assim, teve início em Corumbá a maior, mais econômica e mais proveitosa promoção de Força Armada levada a efeito até hoje no Brasil.

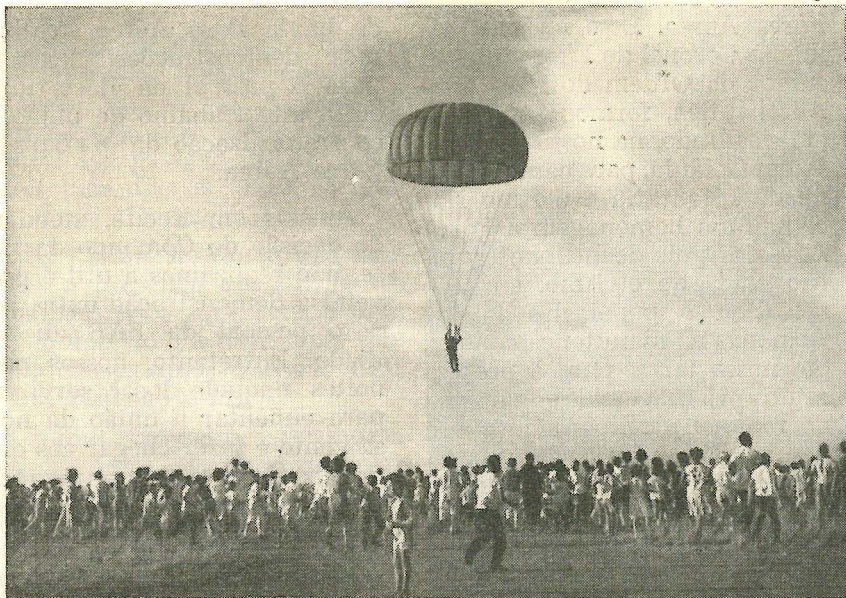
Por uma feliz coincidência, a Força Aérea, representada pela "Operação Ensino", confraternizou com Exército, Marinha e povo nessa arrancada promocional de pregação de civismo, de união das Forças Armadas e de aproximação simpática com o povo, numa cidade, sentinela avançada que é exemplo a ser seguido por todas as cidades e por todos os bons brasileiros.

Em Corumbá, que é sede de Brigada Mista do Exército e de Distrito Naval da Marinha, encontramos um ambiente sadio de trabalho e de perfeito entendimento entre Exército e Marinha, mantendo essas duas Forças irmãs um Estado-Maior Combinado.

A FAB, através do CAN e da colaboração prestada pela Base Aérea de Campo Grande, assegura ligação e transporte administrativo para Exército e Marinha ali sediados.



Tropa do Exército canta o Hino da Infantaria, em Homenagem à FAB, e, com a Operação Ensino, entoia o Hino Nacional, na despedida da Equipe em Goiânia



Saltos de precisão realizados pelos valentes integrantes da Equipe do Serviço de Busca e Salvamento da FAB (PARASAR) em Florianópolis

Esse entrelaçamento benéfico entre as Forças Militares assegura ao povo da cidade um ambiente de paz e de tranqüilidade e ao conjunto a sensação constante de confiança, garantindo aquêle clima invejável de harmonia e de perfeita confraternização entre as diferentes classes que ali se unem pelo progresso e pela paz social, no mais tranqüilo e edificante exemplo de vivência harmoniosa que pode assegurar o regímen democrático cristão.

A "Operação Ensino" iniciou a sua Campanha promocional no lugar certo, pois que seus componentes foram contagiados por aquêles exemplos de grandeza cívica e se prepararam espontâneamente para levar aquêles exemplos nas andanças que dali se sucederam.

Creio que em todos os espíritos dos componentes da "Operação Ensino" não desapareceu o carinho da Recepção que contou com a presença das maiores autoridades civis, militares e eclesiásticas. Nenhum representante legítimo de classe faltou à nossa chegada em Corumbá.

Todo o povo acorreu ao aeroporto local para assistir às demonstrações aéreas e todo o po-



vo pretendeu comprimir-se dentro do estádio que inauguramos com as representações terrestres.

Trazemos vivas na lembrança as impressões que Corumbá nos causou, e não sabemos se mais belas foram as demonstrações de carinho e simpatia do povo civil, com seu Prefeito à frente, ou a recepção amiga que nos foi proporcionada na Base Naval de Ladário, onde um banquete nos foi oferecido à guisa de almôço e onde improvisamos uma hora de arte de poesias, com a colaboração de senhoras de Oficiais de Marinha, na qual pudemos ouvir a palavra sincera e leal de um bravo Almirante que ali comanda o Distrito Naval, ou, ainda, a acolhida sim-

pática e cavalheiresca do herói da FEB que comanda a Brigada Mista do Exército, e da totalidade dos seus camaradas, cujo Quartel-General nos foi cedido para que ali reuníssemos os mais expressivos representantes do povo em seus variados setores e classes, e onde pudemos ouvir palavras vibrantes de civismo e de confiança nos destinos da nossa Pátria.

Ali começamos nossa caminhada, partindo com o "pé direito", e a mais marcante confraternização dos últimos tempos entre Força Aérea, Exército, Marinha e Povo. Desde a recepção que nos foi proporcio-

nada pelo General Comandante da Brigada Mista, ali sediada, pelo Almirante Comandante do Distrito Naval e pelo Prefeito Municipal, sob os aplausos do povo da cidade até a vibração cívica reinante na hora da nossa despedida, tudo foi emocionante e profundamente patriótico. Forças Armadas e povo, irmanados, acabaram cantando juntos e de pé o Hino Nacional.

Pareceu-nos que ali nasciam novas esperanças para a manutenção do regímen democrático e se fortalecia a fé nos destinos do Brasil. Ali nasceu a verdadeira "Bandeira Cívica" em que se transformou a "Operação Ensino".

Um ânimo nôvo despertou nos componentes da "Operação Ensino", ânimo êsse que cresceu em cada local por onde tivemos a oportunidade de passar.

Em todo o Brasil sentimos a vontade de união e de trabalho construtivo, com predominância absoluta e incontestável na manutenção de linha de centro.

E a "Operação Ensino", que promovia as Escolas de Formação de Pessoal Militar, passou a ser a promotora de civismo, levando a todos os recantos do Brasil a clarinada de esperança que todos os brasileiros estavam necessitados de ouvir.

No primeiro "balão", que teve início feliz em Corumbá, percorremos Campo Grande, Cuiabá, Goiânia e Uberaba. Não conseguimos chegar em Belo Horizonte no dia programado, em virtude do mau tempo ali reinante, e fomos obrigados a cancelar essa cidade de nossa programação, por não termos conseguido do COMTA a autorização para alterarmos a ordem de missão por êle feita para o Avião C-47 que transportou parte da "Operação Ensino", nesse primeiro balão.

Em Goiânia, todos assistimos às maiores concentrações humanas até então havidas naquela Capital, tanto no aeroporto, para a nossa chegada e para as demonstrações aéreas, como no estádio, para as demonstrações terrestres.

Em Goiânia as manifestações recebidas pela "Operação Ensino" também foram motivo de orgulho para a Fôrça Aérea. Nunca mais haveremos de esquecer os aplausos da sua população, quando o Comando da Operação Ensino foi oferecido ao Comandante da Guarnição do Exército naquela Capital — o mesmo comandante que tomou a Base Aérea de Brasília das mãos dos extremistas, quando da recente sublevação vermelha de Brasília e que, tão logo chegou um Oficial-Aviador mais antigo, lhe entregou o Comando, ficando com sua valente tropa do Exército cumprindo ordens do Oficial-General da

Fôrça Aérea. Êsse mesmo brilhante Coronel do Exército, possuidor da Ordem do Mérito de Aeronáutica, formou sua tropa em quadrado, na nossa despedida em Goiânia, para cantar o Hino da Infantaria e o Hino Nacional, em homenagem à Fôrça Aérea, depois de brilhante oração cheia de civismo, em que ressaltou o papel das Fôrças Armadas na manutenção da paz em nossa terra, para a própria segurança nacional e garantia do regímen de liberdade que a democracia nos assegura. A "Operação Ensino" aprendeu em Goiânia a lição de um exemplo de militar e de cidadão espiritualista que comanda e age com espírito humanitário e altamente patriótico.

A televisão de Goiânia recebeu-nos e ofereceu-nos duas horas e meia em seu horário nobre, e as estações de rádio estiveram à nossa disposição durante seis horas, irradiando com 17 emissoras.

O segundo "balão" compreendeu as cidades de Campos, Recife, João Pessoa, Natal, Fortaleza, Teresina, São Luís, Belém, Aracaju e Salvador.

Em tôdas elas, excepto Aracaju, onde só houve demonstração aérea, executada pela Esquadilha da Fumaça, realizamos, sob intensa vibração cívica, demonstrações aéreas e terrestres, e, em todos os locais on-

de havia Base Aérea, realizamos demonstrações "extras" para o pessoal da Base, num edificante trabalho de união e confraternização da própria Fôrça Aérea.

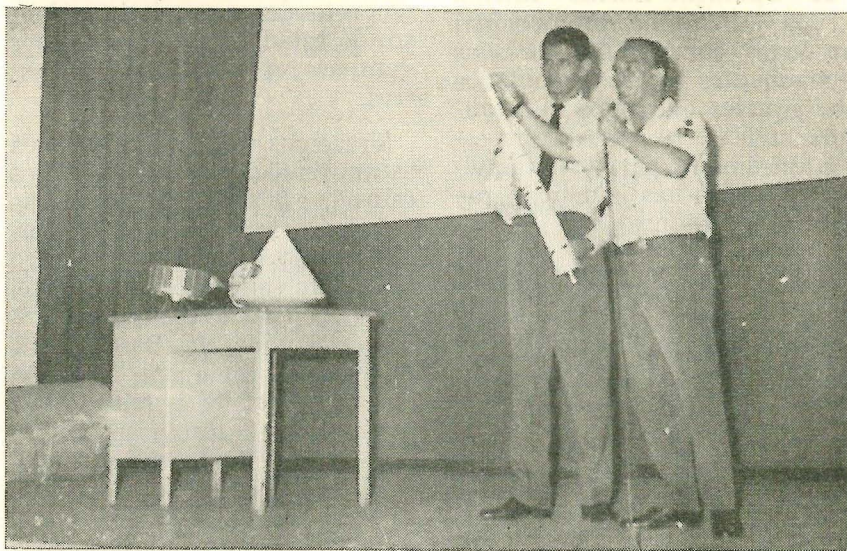
Apenas em Recife, atendendo decisão do Comando da Base, não realizamos a útil e proveitosa demonstração extra para o pessoal da FAB ali sediado. Entretanto, nossos pernoites naquele local serviram para cimentar a união da nossa gente e fazer chegar aos elementos da Base a grandeza do trabalho executado pela "Operação Ensino".

Em todos os locais, a "Operação Ensino" foi recebida pessoalmente pelas maiores autoridades civis e militares e pelo povo amigo, notando-se sempre o especial apoio que nos prestaram os valorosos companheiros do Exército de Caxias.

Ocupamos as televisões das cidades por onde passamos, nos seus horários nobres, gentilmente cedidos, e, confortados, ouvimos depois a opinião pública nos cumprimentando pelo melhor programa até então assistido.

De Belém trouxemos o prêmio Carajá Imperador, da televisão Marajoara.

As estações de rádio deram-nos franca cobertura e a imprensa não deixou de registrar



Esta foto apresenta parte da Equipe de Sargentos de Meteorologia da DRAe, integrantes da Operação Ensino: Sgt Ernani, Chefe da Equipe, acompanhado de seu auxiliar, Sgt Braga

nossa passagem pelo roteiro programado, apesar do pouco tempo disponível da equipe precursora, que, como relações públicas, passava pelos locais dois dias apenas antes da chegada da "Operação Ensino".

No "balão" do Norte, não tivemos a presença dos brilhantes companheiros que constituem a equipe do Parasar, pois que não conseguimos o Avião C-82 para transportá-los.

Fomos obrigados a resumir a equipe total, deixando de levar todo o pessoal de apoio e parte do material. Transportamos no C-47, que nos foi cedido pelo Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica de Piracunga, para substituir o avião-transporte que nos foi cedido pelo COMTA no primeiro "balão", apenas o pessoal e o material necessário às demonstrações terrestres (inclusive carga considerada não alijável, como a cama elástica).

A sorte, entretanto, favoreceu-nos, e a "Operação Ensino" levou uma clarinada de civismo e de esperança até Belém do Pará, fazendo despertar na mocidade nôvo interesse pelas nossas Escolas de Formação de Pessoal e no povo, em geral, mais confiança nas Forças Armadas e nos destinos do Brasil.

Duas equipes arrancaram sistematicamente os maiores aplausos: a Esquadrilha da Fumaça e a Equipe de Cadetes da Cama Elástica, mas as restantes receberam também as constantes demonstrações de carinho e simpatia de todos os que assistiram suas belas demonstrações.

Silvinha, apresentada sempre como mascote da FAB e como cadete honorário, foi sempre alvo das mais entusiásticas palmas da mocidade estudiosa, e todos parabenizavam a FAB por ter tido a feliz idéia de lançar, pela primeira vez no Brasil, uma "Operação" tão completa e que evidenciava de maneira tão categórica o arejamento da maioria dos homens que dirigem a FAB e o seu ensino e o alto espírito da totalidade dos componentes da "Operação Ensino", que tudo fize-



Encerramento da Operação Ensino nos Estúdios da Televisão Paranaense-Curitiba, vindo-se os Brigadeiros Dario de Azambuja, Diretor-Geral do Ensino, Raimundo Pires, Cmt da Escola de Aeronáutica, e Presser Belo, Cmt da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar e o Cel Corrêa, Cmt da Operação

ram para que a FAB crescesse aos olhos da opinião pública.

O terceiro "balão" compreendeu Uberaba, São José do Rio Preto, Florianópolis, Caxias do Sul, Santana do Livramento, Bagé, Pôrto Alegre e Curitiba.

Estavam também programadas demonstrações em Santa Maria e Uruguaiana, mas, em virtude do mau tempo reinante na ocasião, foram canceladas, por termos ficado retidos dois dias em Caxias do Sul, com o campo de pouso fechado para voo por instrumento.

Nesse "balão", apesar da inclemência do tempo, conseguimos ótimos resultados, sendo que em Curitiba, onde o dia das nossas demonstrações coincidiu com o dia da Convenção do Partido Democrático Cristão, que atraiu todos os elementos do Governo, realizamos três demonstrações terrestres e duas aéreas. As demonstrações terrestres foram realizadas num estádio, na Televisão Paranaense e na Escola de Oficiais Especialistas.

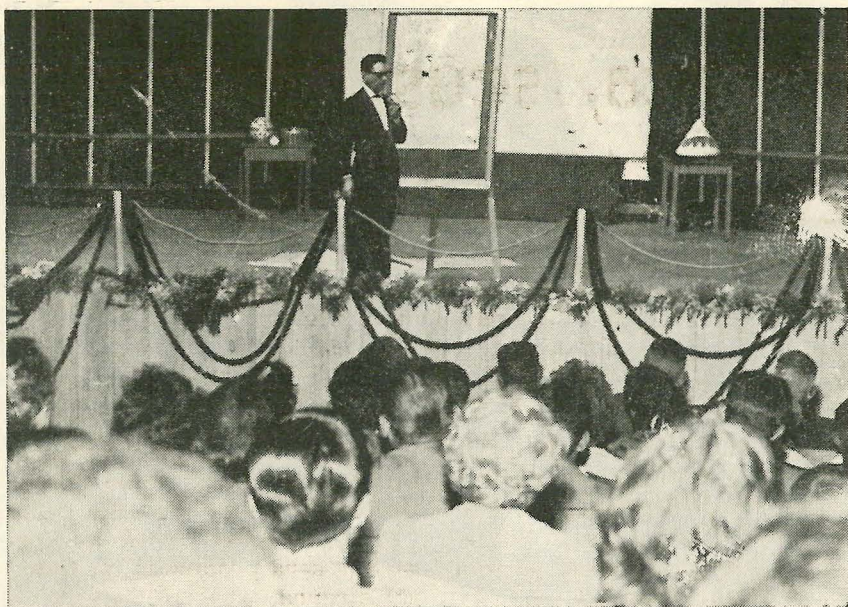
Como em Curitiba se realizou o encerramento das demonstrações da "Operação Ensino", tivemos a presença do Exmo. Sr. Maj Brig Dario Cavalcanti de Azambuja, Diretor-

-Geral do Ensino da Aeronáutica, e dos Comandantes das Escolas subordinadas à Diretoria do Ensino. As últimas demonstrações, realizadas num hangar da Escola de Oficiais Especialistas e no aeródromo de Bacacheri, contaram com a presença de todo o pessoal da Escola e de grande número de oficiais, suboficiais, sargentos e praças do Exército, tendo assim o encerramento da "Operação Ensino" sido processado no mesmo ambiente de confraternização com as outras Forças Armadas e com o povo bom da nossa terra, como foi iniciada.

OS RESULTADOS

Com a realização da "Operação Ensino" conseguimos, não só atingir o objetivo para o qual foi ela montada (despertar na mocidade interesse pela Força Aérea e conseguir candidatos para matrícula nas nossas Escolas de Formação de Pessoal), como também outros objetivos que desde o início tomaram vulto e superaram em importância o que nos parecia o objetivo principal.

Tudo indicava que o número de candidatos às nossas Escolas de Formação decrescesse ainda mais, como vinha acontecendo,



O Prof. Ubirajara Moreira traçou a caricatura de Santos Dumont e falou sobre o "Pai da Aviação". Foto de Curitiba

revelado pela estatística. A "Operação Ensino" determinou o "Finca pé" nesse decréscimo e o aumento sensível no interesse da mocidade, que necessita mais do que nunca esclarecimento e orientação, para não se tornar presa fácil na mão dos extremistas e aproveitadores.

Além desse objetivo alcançado, a "Operação Ensino" ofereceu uma bolsa de estudos para um menino de catorze anos, José Wilton da Luz Sepulveda, no Piauí, que, tendo perdido o pai em acidente rodoviário, as-

sumiu a responsabilidade do sustento da família, composta de sua progenitora e de nove irmãos menores do que ele. Ofereceu, também, uma bolsa de estudos a uma menina de dez anos, Gladis Cleonice, da cidade de Bagé, que, espontaneamente, declamou poesias de seu grande repertório, durante a demonstração terrestre da "Operação Ensino" naquela cidade gaúcha, revelando invulgar inteligência e especial admiração pela Força Aérea Brasileira, apesar da sua origem

humilde e da pobreza de sua família.

A "Operação Ensino" agitou-se como pregação de civismo, como mensagem de esperança ao povo, face ao apoio espontâneo que elementos das outras Forças Armadas nos prestaram, notadamente os irmãos do Exército, como fator de união entre as Forças Armadas e delas com o povo, e como elemento despertador de pronunciamentos de linha de centro de todas as classes e camadas sociais.

Todos vibraram de emoção patriótica diante do espetáculo cívico provocado em cada lugar onde a Esquadilha da Fumaça deixou traçada no céu mensagem de confiança na Força Aérea e onde o conjunto das equipes da "Operação Ensino" evidenciou, por sua correção, por sua compenetração no cumprimento do dever e sua ação humana, a beleza do trabalho honesto de Oficiais, Cadetes, Suboficiais, Sargentos, Praças e Civis, num ambiente de união, de sã camaradagem e disciplina consciente, tendo todos os seus componentes os olhos fixados na Bandeira do Brasil, com a crença de que no regime de liberdade que nos assegura a Democracia, amparada por Deus, repousam as esperanças na grandeza da nossa Pátria.

SINAIS DE MARTE CHEGARÃO À TERRA

A ANAE (Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço) programou o lançamento do "Mariner B" que vai depositar o "Gulliver" no solo marciano. Os técnicos norte-americanos já apresentaram, num simpósio de Varsóvia, o famoso aparelho que, com suas línguas viscosas, lambe o chão do planeta vizinho, analisará a poeira marciana, mandando aviso à Terra se de fato há vida no mundo vermelho. O ponto-chave da experiência repousará na formação de anidrido carbônico radioativo que constitui a prova da presença de microrganismos, a ser revelada por um contador geiger em miniatura.

Os impulsos elétricos produzidos serão enviados automaticamente à Terra mediante minúscula radioemissora, também encerrada no aparelho jogado em Marte. Os sinais de rádio, assim emitidos, serão captados pela grande antena, de 80 metros, em forma de disco que está sendo montada em Goldstone, na Califórnia, pelo "Jet Propulsion Laboratory".

ASTRONOMIA MARCIANA

O Professor Sagan, do Observatório da Universidade de Harvard, acha que, se existissem astrônomos em Marte e dispusessem eles de equipamentos técnicos iguais aos nossos, não poderiam, assim mesmo, chegar a conclusões positivas quanto à existência de vida organizada na Terra. Quando

muito, estariam em condições de perceber reflexos de luz de grandes cidades e, naturalmente, das explosões atômicas realizadas no espaço. Pelas mesmas razões, pouco ou quase nada podemos adiantar no que diz respeito à vida em Marte. A coloração verde-azulada na primavera, esmaecendo no outono para adquirir tonalidade marrom no inverno, até agora apresentada como indicação da presença de zona de vegetação no planeta, até mesmo isso foi contestado. Explorando Marte, com um grande telescópio, os astrônomos do Observatório McDonald, no Texas, garantem que a mancha escura do planeta não significa vegetação, como se supunha, mas campos de lava, a deduzir-se pela cor cinza-neutro da manhã.

A União Soviética, seus Aviões e seus Mísseis

Colaboração da Delegação Permanente
do Brasil junto à OACI
Extraído da "Flying Review"
MONTREAL — CANADÁ — 1963

Hoje em dia, é rara a semana em que um ou outro jornal não publica manchete assim, aludindo aos caças russos: "Nehru diz: A Rússia vai enviar MIGs"; "Castro observa o desfile de caças MIG sobre Havana"; "Os MIG egípcios hostilizam as tribos iemenitas"; "Sukarno gaba-se de que possui os mais recentes caças vermelhos"; etc. etc.

Manchetes como essas já constituem lugar comum, porque *onde existe tensão há caças russos*:

Os aviões de combate já se tornaram uma ferramenta da diplomacia russa. A mão da amizade russa, tão prontamente estendida às nações recém-nascidas, contém invariavelmente aviões de guerra. Muitas dessas nações, ansiosas de formar sua força aérea, símbolo da independência recém-conquistada, aceitam jubilosas o presente da Rússia: aviões militares, os quais chegam juntamente com bandos de técnicos soviéticos e uma missão de instrução completa... e o pé russo está na porta, pronto a impedir que a mesma se feche.

A outros países são oferecidos aviões militares a preços muito abaixo dos cotados para fornecimento de produtos ocidentais de qualidade comparável, ou em troca de mercadorias das quais o país interessado tem excedentes, mas, uma vez entregues os aviões, o país que os recebeu fica inteiramente na dependência da continuação da boa-vontade russa para obter as peças sobressalentes, aparelhos de radar, mísseis, etc., indispensáveis para manter os aviões em condições operacionais.

Em outros casos, empréstimos a longo prazo, que abrangem a compra dos aviões de combate e

são concedidos à guisa de ajuda econômica, colocam o país, supostamente beneficiado, em vultoso débito com a União Soviética e o forçam a dançar ao som da "balalaika russa"...

Mais de vinte forças aéreas já estão utilizando caças "MIG" de um ou outro tipo, e dentre elas várias de países ostensivamente não-comprometidos, como a Finlândia, o Egito e a Síria, mas não são **SOMENTE** as condições altamente favoráveis, pelas quais os aviões são fornecidos, que tornam os caças MIG tão atraentes.

Em comparação com os tipos ocidentais, os caças russos são mais fáceis de manter e operar, e ainda oferecem "performance" quase comparável. Embora sejam estruturalmente simples, são robustos e, em muitos casos, capazes de operar de campos semipreparados. E o que é mais importante: a entrega é imediata!

O MAIS RECENTE ARTIGO DE EXPORTAÇÃO

O mais importante caça-interceptor diurno, para todo tempo, da IA-PVO, ou "Aviação de Caça, e da Frontovaya Aviatsiya (Aviação Frontal) da Rússia é, numericamente, pelo menos, o MIG-21, conhecido no Ocidente como "FISHBED-B".

Nos últimos vinte meses, este avião tirou o cartaz de seus antecessores, MIG-15 e MIG-17, e ficou sendo o principal caça de exportação da União Soviética, bem como o predileto nas forças aéreas de vários satélites da Rússia. Está servindo em Cuba, Indonésia, Egito e Iraque,

e se a Rússia honrar os compromissos assumidos, como parece provável, uma vez que está "ZANGADA" com a China Vermelha, será produzido na Índia, sob licença.

Até recentemente, acreditava-se que a designação MIG-21 se aplicava a um caça de asas enflechadas apelidado FACE-PLATE, mas sabe-se, agora, que esse tipo não vem sendo produzido em grande quantidade e não foi incorporado à Força Aérea Vermelha. Os protótipos do MIG-21 apareceram em público, pela primeira vez, sobre o campo de Tushino, em 1946, quando também foi demonstrada uma variação do projeto básico, caracterizada por uma asa fortemente enflechada, em vez de asa delta. É lógico supor que, no meado da década de 50, os russos não estavam seguros da configuração em delta, e por essa razão o escritório de projetos Mikoyan idealizou uma fuselagem básica que se prestasse a ser usada com as asas delta ou enflechadas. A versão com asa enflechada, denominada FACE-PLATE no código ocidental, foi considerada, presumivelmente, inferior à de asa delta do FISHBED, que começou a ingressar nas formações de caças soviéticos de 1959 a 1960, sob a designação do MIG-21.

O FISHBED, que é a versão mais usada do MIG-21, destinada à técnica clássica de interceptação visual, "na raça", e seu armamento consiste em dois canhões de 37mm conjugados e instalados em uma carenagem um tanto saliente — o que constitui um anacronismo num avião com as indubitáveis possibilidades de "performance" do MIG-

-21, e um par de mísseis instalados debaixo da asa, os quais, pelo menos externamente, se assemelham ao SIDEWINDER. Sendo equipados com um sistema de orientação infravermelho passivo, os foguetes são suspensos sob as asas por dois montantes de linhas aerodinâmicas, providos de grandes sapatas cilíndricas, dentro das quais se encontra o mecanismo de destravamento. O armamento alternativo parece ser composto de quatro gôndolas instaladas por baixo das asas, contendo cada uma dessas gôndolas um foguete desprovido de dispositivo de orientação, mas estabilizado contra a entrada em parafuso.

Os membros da Delegação Indiana, que visitaram a União Soviética para concluírem as negociações de compra dos MIG-21 para a Força Aérea de seu país, fizeram as melhores referências ao citado caça, aludindo à simplicidade de sua estrutura, características de manéio e facilidade de pousar e decolar de pistas curtas. Não obstante, a "performance" do MIG-21 parece ser um tanto inferior à que as primeiras estimativas sugeriam, sendo a velocidade máxima da versão básica, sem armamento externo, da ordem de Mach 1.7 (1 120 mi/h) a 40 000 pés, altitude esta que é atingida em pouco mais de 4 minutos. O teto de serviço é de aproximadamente 58 000 pés, mas alguns MIG-21, ora servindo na IA-PVO, possuem um motor auxiliar a foguete, por baixo da fuselagem, o qual aumenta o teto de serviço para aproximadamente 70 000 pés. O teto absoluto é da ordem de 90 000 pés, e o raio de ação normal para combate é de umas 200 milhas.

Ignora-se a designação real do motor do MIG-21, embora seja feita referência ao turbojato RD-9. Entretanto, sabe-se que os aviões Ye-66 e Ye-66A, que têm estabelecido vários recordes mundiais, são versões modificadas do MIG-21, e os dados fornecidos à Federação Aeronáutica Internacional se referem a um turbojato de 13 288 lb de impulso, o Mk. R-37F. Por isso, pode-se presumir que a clas-

sificação do motor MIG-21 seja idêntica, de modo geral.

Neste ponto, cumpre fazer alguma referência especial às designações aplicadas às versões modificadas dos caças soviéticos utilizados para estabelecer novos recordes mundiais. Embora os russos não se atenham a qualquer sistema, no que concerne ao projeto de aviões com a finalidade de estabelecer novos recordes de velocidade e altitude, nos últimos anos, recorda-se que todos esses aviões usavam o prefixo Ye seguido de um número (por exemplo Ye-66, Ye-66A e Ye-166). No Ocidente, tem-se aludido freqüentemente a esses aviões sob as designações de E-66, E-166, etc., porque é assim que aparecem na imprensa soviética. Entretanto, existem no alfabeto russo duas letras "E", uma das quais de pronúncia dura, como na palavra inglesa "egg", e se escreve Э e outra de pronúncia branda, que se pronuncia "Ye", como em Yellow, e se escreve como o "E" do alfabeto ocidental.

Assim o chamado E-66 é, de fato, o Ye-66, e escrito como tal nas publicações em idioma russo. Há muito poucas palavras russas que comecem por "Ye", e a única que parece ser adequada é "Yedinetsa", que significa "unidade".

Assim, se tais designações não forem inteiramente forjadas e destinadas a confundir mais ainda os peritos ocidentais já confusos em seu próprio sistema de batizar os aviões russos, esses aviões podem ser conhecidos como "Unit-66", etc.

Provavelmente, o MIG-21 é o que mais se assemelha ao MIRAGE III, embora o caça francês seja mais requintado. Sabe-se que existe uma variante biplace, em tandem, do MIG-21, comparável ao IIIB, e destinada ao treinamento avançado.

Muito embora a indústria aeronáutica russa não esteja exportando o MIG-21 em grandes quantidades, não se deve pensar que a entrega dêste intercepta-

dor relativamente avançado, aos países estrangeiros, esteja sendo feita com exclusão dos tipos anteriores de caças. De fato vêm sendo entregues, ainda a países estrangeiros, grandes quantidades de caças MIG-17 (Fresco) e MIG-19 (Farmer), juntamente com os biplaces de treinamento MIG-15U, tipos esses que ainda se encontram em grande número na Força Aérea Soviética e nas dos satélites maiores. No serviço que presta na Rússia, o MIG-17 tem sido relegado principalmente ao papel de apoio imediato, sendo equipado com seis montantes debaixo das asas, os quais suportam dois tanques auxiliares de combustível e quatro bombas propelidas por foguetes, ou mísseis ar-terra parecidos com o Bullpup-A.

O MIG-19 continua em serviço nas formações IA-PVO, e a última versão do Farmer-D melhorou suas possibilidades limitadas para operação com todo tempo, apresentando como novidade visível um bordo saliente sobre a tomada de ar, idêntico ao das versões do MIG-17. Suspensos de quatro montantes curtos, instalados bem à frente dos bordos de ataque das asas, o avião transporta quatro mísseis que, segundo se acredita, são orientados pelos raios infravermelhos. O MIG-19 ainda é o caça mais avançado dentre os que se acham em serviço nas forças aéreas tcheca, alemã oriental, chinesa continental e polonesa, e nos últimos quinze meses foi fornecido ao Egito, Indonésia e Cuba.

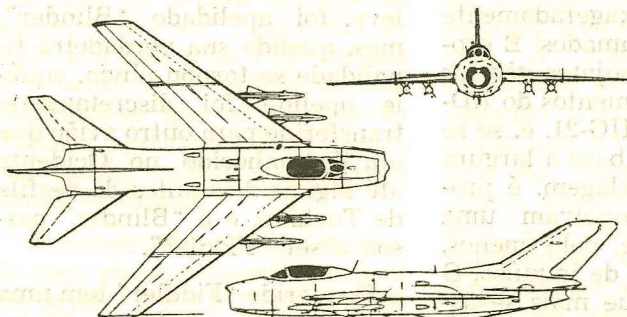
O MIG-19 de produção mais recente, equipado com reatores VK-7, atinge a velocidade máxima de aproximadamente Mach 1.3 (860 mi/h = 1.383,740 km-h) a 36 000 pés, e além de seus mísseis ar-ar possui dois ou quatro canhões de 23mm. O turbojato VK-7, que segundo o consenso geral foi escolhido para ser produzido na Índia, a fim de equipar o caça indiano HF-24 Mk.2, é comparável em tamanho ao Bristol Siddeley Orpheus, embora um pouco mais pesado, e desenvolve a potência de 6 700 lb de impulso estático.

O MIG-23 EM SERVIÇO

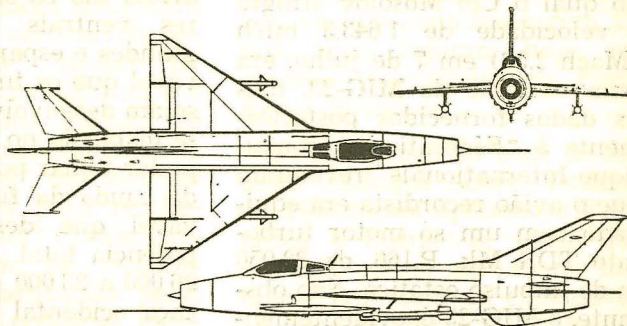
Um dos mais avançados caças-interceptadores revelados durante o desfile de Tushino em 1961, e já em serviço, ao que se

afirma, em algumas unidades da IA-PVO, é o MIG-23, ou Flipper. Apresentando uma semelhança muito grande com o seu antecessor, o MIG-21, e equipado com uma asa virtualmente

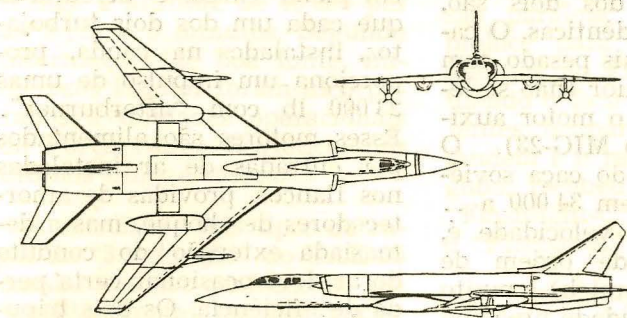
idêntica, de uns 30 pés de envergadura e com um enflechamento de 58.º no bordo de ataque, o MIG-23 segue o conceito de potência mista, há muito adotado pelos russos, representado



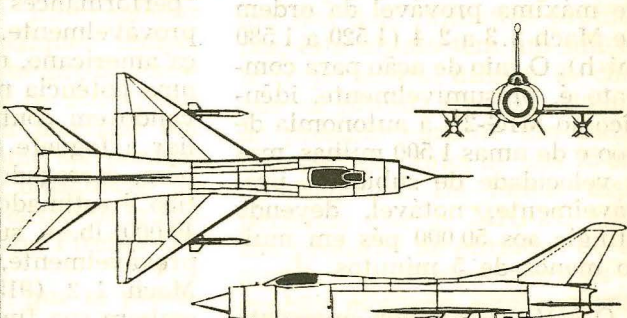
MIG-19 FARMER-D



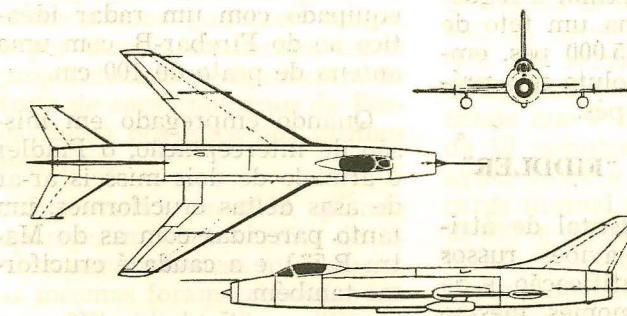
MIG-21 FISHBED-B



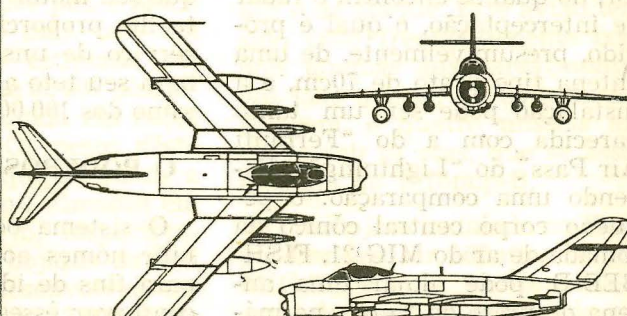
YAKOVLEV FIDDLER



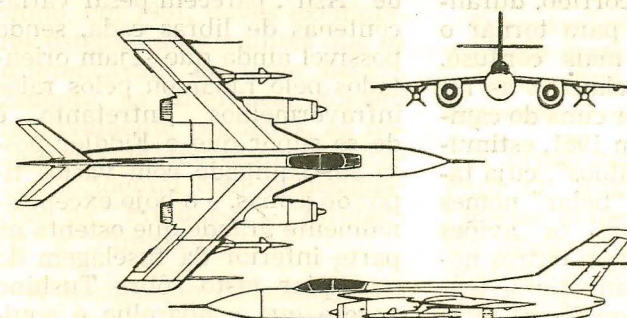
MIG-23 FLIPPER



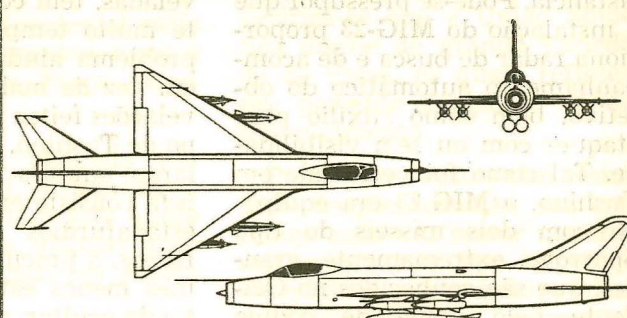
SUKHOI FITTER



MIG-17 FRESCO-E



YAKOVLEV FIREBAR-B



SUKHOI FISHPOT-C

por um foguete a combustível líquido que produz provavelmente um impulso de 6 000 a 7 000 lb, instalado entre os tubos de escapamento dos "afterburners" dos reatores, montados lado a lado. Pensou-se, em certa época, que o chamado Ye-166, no qual o Cel Mosolov atingiu a velocidade de 1 643,3 mi/h (Mach 2.52) em 7 de julho, era uma variante do MIG-23, mas os dados fornecidos posteriormente à "Fédération Aéronautique Internationale" revelaram que o avião recordista era equipado com um só motor turbojato TDR Mk. P.166, de 22 050 lb de impulso estático. Não obstante, o MIG-23 é, evidentemente, capaz de atingir aquelas velocidades, sendo a sua velocidade máxima provável da ordem de Mach 2.3 a 2.4 (1 520 a 1 580 mi/h). O raio de ação para combate é, presumivelmente, idêntico ao MIG-21, a autonomia de voo é de umas 1 500 milhas, mas a velocidade de subida é, provavelmente, notável, devendo atingir aos 50 000 pés em muito menos de 5 minutos.

O MIG-23, Flipper, apresenta um grande corpo central ou difusor na tomada de ar do reator, no qual se encontra o radar de interceptação, o qual é provido, presumivelmente, de uma antena tipo prato de 70 cm, e a instalação pode ser um tanto parecida com a do "Ferranti Air Pass" do "Lightning". Fazendo uma comparação: o pequeno corpo central cônico da tomada de ar do MIG-21, FISHBED-B, pode alojar uma antena de prato de 25 cm, no máximo, e presume-se que seja fixa e somente para determinar distância. Pode-se pressupor que a instalação do MIG-23 proporciona radar de busca e de acompanhamento automático do objetivo, bem como auxílio para ataques com ou sem visibilidade. Tal como foi verificado em Tushino, o MIG 23 era equipado com dois mísseis do tipo Sparrow, extremamente grandes, que são conhecidos no Ocidente pelo nome de código AWL. Possuindo derivas central e caudal cruciformes, é possível que o AWL seja provido de um sistema de orientação semi-ati-

vo, mas é tão grande que, provavelmente, possui o sistema ativo.

Tal como o MIG-21, o MIG-23 possui um "canopi" inteiriço que abre para a frente, e uma de suas características inconfundíveis são os seus estabilizadores ventrais exageradamente grandes e esparramados. É provável que os turbojatos gêmeos sejam desenvolvimentos do RD-9 instalado no MIG-21, e, se se puder tomar por base a largura da cauda da fuselagem, é provável que desenvolvam uma potência total de, pelo menos, 26 000 a 28 000 lb de impulso. O caça ocidental que mais se assemelha ao MIG-23 é o F-4C "Phantom II", McDonnell, e as "performances" dos dois são, provavelmente, idênticas. O caça americano, mais pesado, tem uma potência maior (não se levando em conta o motor auxiliar a foguete do MIG-23). O pêso, carregado, do caça soviético é estimado em 34 000 a 40 000 lb, e sua velocidade é, provavelmente, da ordem de Mach 1.2 (915 mi/h), muito embora sua finalidade precípua seja, evidentemente, a interceptação em grande altitude, para o que seu motor auxiliar a foguete lhe proporciona um teto de serviço de uns 75 000 pés, embora seu teto absoluto seja próximo dos 100 000 pés.

O PODEROSO "FIDDLER"

O sistema ocidental de atribuir nomes aos aviões russos para fins de identificação, e de conservar esses nomes mesmo depois de as verdadeiras designações soviéticas terem sido reveladas, tem concorrido, durante muito tempo, para tornar o problema ainda mais confuso, em vez de mais claro. E as revelações feitas por cima do campo de Tushino, em 1961, estimularam aqueles "sábios", cuja tarefa consiste em "bolar" nomes estapafúrdios para os aviões russos, a procurarem outros nomes menos estrambóticos, tentando ocultar, dessa forma, suas deficiências nos relatórios de informações que emitiram. Com isso, porém, tornam mais difícil ainda o trabalho dos que têm

a missão de identificar realmente os aviões soviéticos. Um caso típico do que afirmamos é o do interceptador biplace, de grande autonomia de voo, conhecido agora pelo nome de "Fiddler", e construído por Yakovlev. Esse imponente avião militar, que se acreditava ser um bombardeio leve, foi apelidado "Blinder", mas, quando sua verdadeira finalidade se tornou óbvia, aquele apelido foi discretamente transferido para outro avião que era desconhecido no Ocidente até alguns dias antes do desfile de Tushino, e o "Blinder" passou a ser "Fiddler".

O referido "Fiddler" tem uma configuração relativamente ortodoxa, pesa mais de 70 000 lb em plena carga, e acredita-se que cada um dos dois turbojatos, instalados na cauda, proporciona um impulso de umas 23 000 lb com "afterburner". Esses motores são alimentados por entradas de ar instaladas nos flancos, providas de amortecedores de choque, mas a demasiada extensão do conduto do ar deve ocasionar certa perda de eficiência. Os dois tripulantes ocupam assentos em tandem, e o formato do nariz do Fiddler sugere que o avião é equipado com um radar idêntico ao do Firebar-B, com uma antena de prato de 100 cm.

Quando empregado em missão de interceptação, o Fiddler é armado de dois mísseis ar-ar de asas deltas cruciformes, um tanto parecidas com as do Matra R.530, e a cauda é cruciforme também.

Aquêles mísseis, que os ocidentais crismaram com o nome de "Ash", parecem pesar várias centenas de libras cada, sendo possível ainda que sejam orientados pelo radar ou pelos raios infravermelhos. Entretanto, é de se supor que o Fiddler possa ser equipado com vários tipos de armas, e o bôjo excepcionalmente grande que ostenta na parte inferior da fuselagem do exemplar visto sobre Tushino sugere que o aparelho é equipado com um grande radar de navegação que o habilita a operar bem além do alcance do controle-radar baseado em ter-

ra. O avião também pode ter sido concebido para interceptar o "Stratofortress" da USAF, antes que o mesmo possa lançar seus mísseis ar-terra "Hound Dog", de 500 milhas de alcance, embora as possibilidades dêsse interceptador tenham sido indubitavelmente reduzidas após a ativação do B-52H, armado de mísseis "Skybolt", cujo raio de ação absoluto é de 1 100 milhas e o tático é da ordem de 800. Acredita-se que os mísseis do Fiddler, apelidados "Ash" pelos ocidentais, tenham o alcance de umas 40 milhas.

A velocidade máxima daquele caça russo situa-se na ordem de Mach 1.7 a 1.9 (1 120 a 1 250 mi/h), e o normal de cruzeiro é de umas 630 mi/h (Mach 0.95). Atinge a altitude de 40 000 pés de 5 1/2 a 6 minutos. Segundo informações de boa fonte, numerosos Fiddler foram incorporados a unidades operacionais da Força Aérea Soviética, nos últimos quinze meses.

A estréia de três tipos de caças da "3.ª geração" do YAK-25 causou a maior confusão no sistema ocidental de designação. O YAK-25, original, denominado "Flashlight-A", interceptador biplace em tandem para vôo noturno com qualquer tempo, é por demais conhecido, tendo proporcionado a viga-mestra da frota de caças noturnos da Força Aérea Soviética nos últimos sete anos.

Entretanto, em 1956, quando apareceram duas versões de linhas aerodinâmicas mais puras, as mesmas foram crismadas como "Flashlight-B" e "Flashlight-E". E tudo ia muito bem, até serem percebidos sobre Tushino, em 1961, novos exemplares ostentando requintes que os diferenciavam do tema básico. Embora as diferenças fossem relativamente pequenas, as novas unidades ingressaram no código ocidental com as designações de "Firebar-A", "Firebar-B" e "Firebar-C".

A designação "Flashlight-B" relaciona-se com o desenvolvimento do YAK-25 original, sob a forma de bombardeiro leve de reconhecimento, mediante a ins-

talação de uma asa alta em vez de média. Além do mais: foram estendidos os bordos de ataque internos entre as "naceles" dos motores e a fuselagem; foram adicionadas extensões em forma de cinzel de ponta aos painéis externos das asas; a corda do leme de direção foi reduzida; e foram tornados mais altos os componentes verticais da deriva. A "nacele" biplace foi substituída pela monoplace, e o segundo tripulante alojado no nariz, que é consideravelmente fino. As "naceles" dos motores foram alongadas para receberem "afterburners" curtos, presumindo-se que os motores VK-5 foram substituídos pelos VK-7, de maior potência, idênticos aos instalados no MIG-19 da última produção. Uma versão paralela de interceptador biplace para qualquer tempo, idêntica ao Flashlight-B, excetuando o fato de os dois tripulantes ocuparem assentos em tandem e o radome ser pontea-gudo, recebeu a designação de "Flashlight-C", entre os quais o "Firebar-A" e o "Firebar-B".

O "Firebar-B", que se presume possa atingir, em vôo horizontal, velocidade da ordem de Mach 1.1 (725 mi/h) em altitudes acima de 36 000 pés, e Mach 0.92 ao nível do mar, tem um teto de serviço estimado em aproximadamente 52 000 pés, altitude que é atingida em cerca de 10 minutos. Os pesos deste avião vazio e equipado com a carga normal são estimados em 29 000 e 44 000 lb, respectivamente, e os turbojatos de um só eixo devem desenvolver, cada um, pelo menos 12 000 lb de tração estática, com plena potência do "afterburner".

O equivalente ocidental mais próximo desta aeronave russa é o Vatour IIN, da Força Aérea Francesa.

A organização chefiada por Paul O. Sukhoi, destinada a projetar aviões, tem sido quase tão eficiente nos últimos anos quanto a encabeçada por Artem I. Mikoyan.

A primeira foi atribuído oficialmente o projeto do SU-17, o primeiro avião soviético a ul-

trapassar Mach 1 em vôo horizontal, em 1949. Não obstante, a Força Aérea Soviética não o incorporou à sua frota.

Tal como Mikoyan, Sukhoi produziu, no período 1955/56, o caça monoplace de asa delta, "Fishpot", e outro monoplace de asa enflechada, "Fitter", ambos com a mesma fuselagem. Os dois tipos figuram hoje, em grandes quantidades, na Força Aérea Soviética.

Os protótipos do caça de asa delta exibidos sobre Tushino em 1956 foram apelidados Fishpot-A e Fishpot-B, sendo que o último possui um radome instalado por cima da entrada de ar, mas a versão é conhecida como Fishpot-C. Contrariamente ao que ocorre com qualquer um dos dois primeiros protótipos, este último tem um saliente corpo central difusor de choque na entrada circular, alojando presumivelmente um radar fixo de tipo prato, de uns 25 cm de diâmetro. De linhas mais perfeitas que o MIG-21, com sua profusão de entradas de ar auxiliares, alhetas ventrais e canhão montado semi-externamente, o Fishpot-C está servindo nas formações da Aviação Frontal como caça interceptador e de ataque. Este avião tem sido visto freqüentemente com dois tanques auxiliares montados lado a lado, no bôjo da fuselagem, e quatro mísseis ar-terra sob as asas, que se assemelham ao Bullpup-B.

O turbojato instalado no Fishpot-C deve ser idêntico ao do MIG-21, e sua "performance" geral deve ser superior à do caça Mikoyan.

Por esta análise, ligeira aliás, verifica-se que a União Soviética dispõe de grande variedade de caças, os quais refletem seu paciente programa de desenvolvimento.

Porta-vozes russos têm ressaltado, freqüentemente, sua confiança cada vez maior nos mísseis, o que não tem impedido, entretanto, que a indústria aeronáutica continue a produzir elementos visando a melhorar seu sistema de defesa aérea mediante o emprêgo do avião.

A PÉROLA E OS.....?

ALFREDO GARRIDO RODRIGUES - 1.º Ten

A Bíblia sempre tem razão. Em um dos seus trechos, diz: "Não dêem pérolas aos porcos".

E que fazem os porcos com as pérolas? Simplesmente, DEVORAM-NAS. Assim fizeram com Kennedy. Sim, ele era uma pérola, senão vejamos. Uma pérola é bela porque sua forma harmônica e esférica mostra que todos os pontos são equidistantes de um único, seu brilho, apesar de intenso e constante, é fôco.

John Fitzgerald Kennedy também equidistava do seu centro de inteligência, equilíbrio, paz, bondade, trabalho e religião, de todos os homens do Universo. Apesar da constância e intensidade em defesa da Democracia, paz e liberdade mundial, o seu brilhantismo era ofuscado por modéstia e comedimento.

Os porcos acostumados a chafurdar na lama invejam a pureza da pérola. E Kennedy era um puro. Observem o desprendimento e a honestidade de caráter. Numa época materialista em que os valores são traduzidos em dólares, ele declarou, em um discurso justificativo da Aliança para o Progresso: "O mínimo que o povo americano pode fazer pelos países latinos subdesenvolvidos é dar um por cento de sua renda, para que a miséria e a fome desapareçam. O PROGRAMA porém da aplicação dessa renda SERÁ FEITO e REALIZADO pelo próprio POVO que dela necessitar".

Kennedy era um homem realizado. Em todos os seus empreendimentos obteve êxitos. Na juventude foi excelente estudante e atleta. Diplomou-se com louvor. Como escritor e jornalista, uma de suas obras foi "best-seller" e deu-lhe o prêmio PULITZER. Quando guerreiro, foi herói. Na política, começou deputado e acabou o mais jovem presidente dos Estados Unidos. Casado com uma mulher de rara beleza e inteligência, Jacqueline Bouvier, que muito o auxiliou, incentivando-o e encorajando-o na sua predestinação de o Cavaleiro do século XX.

Mas, voltemos aos porcos, e eles são muitos. Um deles, o mais desgraçado e infeliz, talvez, de nome Lee Harvey Oswald, esfacelou a pérola. O verbo é divino, mas, às vezes, apesar de toda a grandeza do nosso vocabulário, sentimos que as palavras por nós conhecidas não conseguem exprimir a brutalidade e a hediondez desse crime.

Quem armou o braço assassino? Não sabem? Eu sei, foram os porcos. Eu já disse que são muitos. Provavelmente não aparecerá nenhum deles como culpado jurídico ou legal. Talvez nem o Lee Harvey Oswald chegue a sentar-se no banco dos réus; deverá, também, ser assassinado. E o crime do século ficará impune? Não, porque eliminaram a matéria, mas o espírito e a idéia lançada por esse paladino democrata prevalecerá em todo o Universo. E nós aqui do BRASIL fazemos nossas pre-

ces a DEUS, para que vingue em nossa pátria o espírito da liberdade, amor e fraternidade.

Roguemos para que os porcos não comam nossas pérolas.

Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1963.

PAULO RANGEL

RELAÇÕES PÚBLICAS — 1963



Paulo Celso Nogueira Rangel

O chefe de Divisão do Departamento de Relações Públicas da VASP — Viação Aérea São Paulo, foi eleito "Relações Públicas — 1963 das Cias. Aéreas", em promoção de Clorivaldo de Araujo Castro, de "O Globo", com o seu programa "Turismo em Marcha" e o apoio total de toda a imprensa especializada em Turismo e Aviação.

Paulo Rangel nasceu em 15 de outubro de 1931, no Rio de Janeiro.

É bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo.

Possui os cursos de Pesquisa de Mercado, realizado pela ABP — Associação Brasileira de Propaganda, em 1960, e de Relações Públicas, obtido na Associação Brasileira de Relações Públicas, no ano de 1962.

Êrro Náutico e Exoneração de Responsabilidade no Transporte Aéreo de Coisas

(Considerações em torno do art. 89 do Código Brasileiro do Ar)

OCTANNY SILVEIRA DA MOTA

(Prof. Associado de Direito, Instituto Tecnológico de Aeronáutica)

“O transportador não responderá por seus prepostos no transporte de mercadorias ou bagagens, se provar que o dano proveio de êrro de pilotagem, de condução de aeronave ou de navegação e que, sob todos os demais respeitos, por si ou seus prepostos, foram tomadas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano”.

(art. 89, Código Brasileiro do Ar)

Em seu art. 89, preceitua nosso código aeronáutico, dispondo para o caso especial de transporte de mercadorias e bagagens, ser lícito ao transportador aéreo exonerar-se de responsabilidade, mediante prova de que “o dano proveio de êrro de pilotagem, de condução de aeronave ou de navegação e que, sob todos os demais respeitos, por si ou seus prepostos, foram tomadas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano”.

É o art. 89 uma transposição, para nossa lei, do que se estabelece no art. 20 (2) da Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929 (1); torna-se relevante, em razão disso, conhecer dos motivos que levaram à inclusão daquele dispositivo na lei internacional. Tratou-se, em palavras de RIESE e LACOUR, de uma solução de compromisso:

“anteprojeto elaborado pelo C.I.T.E.J.A. consagrava... ainda o princípio da responsabilidade absoluta para o caso de dano proveniente de vício próprio do aparelho, fazendo por êle responsável o transportador, independentemente de culpa sua, e liberando-o de responsabilidade, em contrapartida e à semelhança do que se dá no direito marítimo, na hi-

pótese de prepostos seus cometerem erros náuticos.

Essas duas exceções ao regime de responsabilidade fundado na culpa originaram uma crise que ameaçou de falência a Convenção de Varsóvia, até que os delegados chegassem a acôrdo, renunciando à idéia de responsabilidade absoluta para o caso de manifestar-se vício próprio do aparelho e restringindo, por outro lado, a irresponsabilidade do transportador, na hipótese de êrro náutico de seus prepostos, ao caso de transporte de bagagens e mercadorias...” (2)

Os erros de pilotagem, de condução de aeronave e de navegação aos quais se refere o art. 89 de nosso código correspondem, em seu conjunto, ao conceito de êrro náutico e, podendo excusar-se com base nêle, tem o transportador de bagagens e mercadorias assegurada esfera de exoneração mais ampla que a do transportador de passageiros. Êste não se vê liberado, mas obrigado, quando preposto seu incide em êrro náutico, ao passo que o transportador de bagagens e mercadorias responde apenas pelas faltas de caráter comercial cometidas por seus prepostos, isentando-se de responsabilidade, se a falta é náutica.

Que é êrro náutico, entretanto? Respondendo a essa pergunta, LUREAU escreve, reportando-se à segunda reunião do C.I.T.E.J.A., realizada em novembro de 1927:

“...decidiu-se que essas palavras (êrro de pilotagem, de condução de aeronave ou de navegação) deviam aplicar-se às três categorias do pessoal encarregado da circulação da aeronave: comandante, piloto e navegador”. (3)

(1) Lê-se, no art. 20(2) da Convenção de Varsóvia (texto oficial, versão francesa):

“Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation et que à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage”.

(2) RIESE et LACOUR — “Précis de Droit Aérien”; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1951; pág. 270.

(3) DANIEL LUREAU — “La Responsabilité du Transporteur Aérien”; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1961; página 112.

O conceito é aceitável, com a ressalva de que se deve ter em conta menos a especial condição de seu autor do que a particular natureza do erro — relativo a manobras orientadoras de circulação da aeronave.

Estudando a questão, LITVINE registra:

“É difícil acompanhar a opinião de VAN HOUTTE, quando ele considera que os erros dos prepostos que não envolvem responsabilidade do transportador são os cometidos pelo Comandante, pelo piloto ou pelo navegador. Todo erro do radio-telegrafista ou do mecânico de bordo e, com efeito, necessariamente partilhado pelo comandante da aeronave, a quem a tripulação está subordinada, e todos os membros da tripulação, durante o voo escapam, de maneira geral, à vigilância do transportador” (4)

Não nos parece que, neste ponto, assiste razão a LITVINE. Não consideramos acertado basear na afirmação indiscutível de ser o comandante o responsável pela aeronave a conclusão de que ele absorve e torna seus — para efeitos de isenção de responsabilidade do transportador — os erros de outros prepostos do mesmo transportador que, a bordo, lhe estão subordinados. Essa maneira de ver levaria ao entendimento de que todas as falhas cometidas a bordo de aeronave se resolvem em falhas atribuíveis ao comandante e conseqüentemente — nas hipóteses previstas pelo art. 89 — isentam de responsabilidade o transportador. Além disso, as palavras finais acima transcritas sugerem, aparentemente, que LITVINE enxerga no fato de não ser possível ao transportador supervisionar diretamente o desempenho de seus prepostos a bordo a razão determinante de sua responsabilidade se ver excluída; acreditamos, diferentemente, que a razão é outra e considera, antes de tudo, a dificuldade particular de certos procedimentos técnicos, para cuja execução — a efetuar-se, muita vez, em condições difíceis — o transportador há-de confiar inteiramente em certa classe de prepostos seus.

Fazendo essas restrições à opinião de LITVINE, não vamos a ponto de nos filiar ao entendimento que esse mesmo autor atribui a VAN HOUTTE. Não temos por necessário que o erro náutico seja cometido pelo piloto, pelo comandante ou pelo navegador; para que a responsabilidade do transportador se exclua, basta, segundo cremos, que se comprove ter ocorrido erro de pilotagem, condução de aeronave ou navegação, ainda que cometido por quem esteja, eventualmente e por motivo de força maior, substituindo o piloto, o comandante ou o navegador.

(4) MAX LITVINE — “Précis Élémentaire de Droit Aérien”; Établissement Émile Bruylant, Bruxelas, 1953; página 185.

Importa, afinal e segundo já deixamos expressado, a natureza do erro e não a pessoa de quem nele incide: importa, por exemplo, que se trate de um erro de navegação, não vindo ao caso que se trate de um erro do navegador. Por outro lado, como faz notar KAMMINGA, nem todo erro do piloto equivale a erro de pilotagem:

“Erros e omissões no preparo do voo podem conduzir a acidentes, como, por exemplo, decolar sem combustível suficiente ou sem o equipamento necessário para o voo programado ou utilizando aeronave que o comandante sabia ou devia saber ser imprópria. Acidentes dessa ordem têm como causa o que é chamado “erro do piloto”, mas não é um “erro de pilotagem”... (5)

Observação adicional importante é a de que o transportador não se verá liberado ante a mera prova de erro náutico, mas deve fazer tal prova acompanhar-se e completar-se pela de que “sob todos os demais respeitos, por si ou seus prepostos, foram tomadas todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano”. Em outras palavras, diremos que assim como, ao invocar o caso fortuito para excluir-se de responsabilidade, o transportador deve provar não apenas o acontecimento inevitável, mas ainda sua ausência de culpa, na hipótese que o art. 89 prevê, compete ao transportador, para liberar-se, provar não somente a ocorrência de erro náutico, mas também ausência de culpa sua e de todos os demais prepostos seus que não o responsável pelo erro.

Tem sido freqüentemente assinalada a espécie de antagonismo existente entre os incisos (1) e (2) do art. 20 da Convenção de Varsóvia, antagonismo que pode também ser apontado entre os arts. 88 (6) e 89 de nosso diploma aeronáutico. Em verdade, como, em geral, a mesma aeronave transporta, ao mesmo tempo, passageiros, bagagens e mercadorias ou, pelo menos, passageiros e bagagens, poucas vezes interessará ao transportador invocar a linha de exoneração que lhe é oferecida pelo art. 89, em razão das implicações que essa invocação poderá ter relativamente ao artigo 88. Com efeito, provando erro náutico o transportador estará provando procedimento culposos de preposto seu e impedindo-se, por essa mesma prova, de trilhar o caminho liberatório aberto pelo texto do art. 88 — não responderá por danos causados a bagagens e mercadorias, mas estará, implicitamente, admitindo sua responsabilidade por danos causados a pessoas.

(Conclui na pág. 28)

(5) M. S. KAMMINGA — “The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation”; Martinus Nijhoff, Haia, 1953, pág. 103.

(6) É o seguinte o texto do art. 88 do Código Brasileiro do Ar: “Em qualquer dos casos acima previstos, ficará o transportador exonerado de responsabilidade, se provar que por si ou por seus prepostos foram tomadas, de maneira satisfatória, as medidas necessárias para que se não produzisse o dano, ou que se tornou impossível fazê-lo”.

O Hawker Siddeley 748 MF

Transporte Militar S. T. O. L.

O ponto mais importante no planejamento das necessidades de defesa é, inegavelmente, a mobilidade de forças e equipamentos. As necessidades militares exigem que forças-tarefas possam, imediatamente após um alerta, ser transportadas de bases fixas para fazer frente a uma ameaça de agressão em qualquer parte do mundo.

Essa é a responsabilidade do Comando de Transporte da Real Força Aérea, o qual, significativamente, encomendou um número substancial de aviões de transporte militar H. S. 748 MF, de características S.T.O.L.

Concebido pela Avro Whitworth Division, de Hawker Siddeley Aviation, o 748 MF é uma versão militar do transporte civil 748, avião que já alcançou sucesso marcante em utilização máxima e operação econômica, em várias companhias do mundo. O 748 utiliza, com pequenas modificações, muitos componentes e sistemas de sua versão civil, tendo sido concebido para combinar máximas versatilidade, economia operacional e disponibilidade.

A fim de adaptar o avião a rigorosas missões militares, foram necessárias certas modificações, notadamente na parte posterior da fuselagem, para permitir o carregamento pela ré, reforço do piso e instalação de motores Rolls Royce Dart de maior potência.

Um detalhe único do 748 MF é o trem de pouso ajustável, para facilitar transferência de carga em condições difíceis e no menor tempo possível. A maioria dos modernos aviões de carga são pressurizados, sendo, portanto, essencial evitar dano à fuselagem durante o processo de carregamento e descarregamento. Além disso, a vedação da porta não deve ser prejudicada, caso contrário a pressuri-

zação não será possível. Antigamente, uma das soluções para o problema consistia em usar um dispositivo auxiliar de carregamento, equipamento, em geral, dispendioso e difícil de manejar, exigindo-se sua presença em todos os aeroportos nos quais o avião venha a operar. Tais equipamentos, outrossim, não podem ser transportados economicamente no avião e, apesar de poderem ser usados, com vantagem, em operações civis em rotas regulares, não se concebe que aviões táticos militares dependam deles.

Durante os primórdios do projeto do 748 MF, êsses pontos foram, naturalmente, levados em consideração e, para solucioná-los, foi idealizado e desenvolvido o trem de aterragem ajustável. Com êsse tipo de trem, o avião pode ser elevado ou baixado para coincidir exatamente com a altura do veículo transportador da carga, proporcionando uma superfície contínua entre o caminhão, a rampa e o piso do avião. Além disso, pela ajustagem individual das pernas do trem, podem, também, ser obtidos os alinhamentos lateral e longitudinal. Durante o carregamento de carga pesada, a fuselagem posterior é apoiada em um macaco hidráulico que permanece guardado no porão de carga quando fora de uso. Êsse tipo de trem de aterragem elimina completamente a necessidade de equipamento volumoso e caro para transferência de carga.

Considerando-se que o Hawker Siddeley 748 MF será utilizado em áreas avançadas como um avião transporte de apoio direto, êle deve ser capaz de desempenhar uma grande variedade de missões. Para cada uma delas, detalhes especiais foram nêle incorporados, o que permite rápida e fácil adaptação de uma configuração para outra.

Veículos e cargas volumosas podem ser alojados dentro do avião através da ampla porta à ré da cabina. Os veículos podem deslocar-se por seus próprios meios, diretamente, da pista para dentro do avião, já que a porta posterior de carregamento desce, por articulação, para formar uma rampa apropriada. Alternativamente, um sistema de passadeira rolante pode ser instalado, para facilitar a transferência de carga de depósitos ou de veículos para o avião. Um sistema de guincho pode, também, ser adaptado à grelha do piso do avião. Equipamentos de natureza militar podem ser lançados de pára-quedas com a rampa de carregamento baixada à posição horizontal. Para essa operação, uma passadeira rolante é usada no piso da cabina, e as cargas a serem lançadas são montadas sobre plataformas. Como transporte militar de tropas, 52 soldados completamente equipados podem ser transportados, havendo espaço para guardar estojos de várias naturezas na parte posterior da fuselagem.

Como avião para pára-quedismo, o 748 MF pode acomodar 40 pára-quedistas e um despachante, em duas filas laterais ao longo da fuselagem. Os assentos são do tipo rebatível, prendendo-se verticalmente nos lados da fuselagem, quando os soldados se alinham, de pé, antes do salto. Há espaço, no teto da cabina, para guardar sacos de equipamento, bem como um assento (voltado para a frente) para o despachante, instalado no fundo da cabina. Localizada à esquerda e na parte posterior da fuselagem, há uma porta para pára-quedismo, a qual se abre para dentro.

Na configuração para o transporte de feridos, é prevista acomodação para pacientes deitados e sentados. Um arranjo misto típico consiste em 24 padiolas, 5 pacientes sentados e um grupo de enfermeiros. Êste é composto de dois atendentes e um encarregado da cabina, dis-

(Conclui na pág. 28)



J. MENEZES MOURA

Trair-se-ia a si própria, violentando a consagração democrática da pessoa humana, a democracia que fechasse a vida econômica à liberdade individual — ao livre empreendimento, à fecundidade da emulação, à inteligência criadora do homem sem limitações reacionárias.

O profeta do materialismo histórico, quando apresentou, como base da sua doutrina unilateral e exclusivista, o princípio de que a substância do valor mercantil é o trabalho, omitiu, insidiosamente, os fatores “imecanizáveis” da inteligência empreendedora, que, influenciando decisivamente na determinação daqueles resultados, se chamam o senso de economia, o espírito de iniciativa, o tino administrativo, a capacidade de organização, o gênio criador de utilidades, enfim, todas as qualidades vigorosas e edificantes a que o mundo livre deve o magnífico surto de progresso que sucedeu à Revolução Francesa, graças à consagração da liberdade individual, cuja disciplina na órbita econômica a democracia exige com a mesma decisão com que condena a proscrição da livre concorrência.

Se o fiandeiro do exemplo marxista, ao contratar um auxiliar, depois de escolhê-lo, de certo, entre os mais proficientes, não houvesse também tomado providências no sentido da escolha do melhor processo de trabalho e da melhor matéria-prima e, ainda, no objetivo de fiscalizar devidamente a conduta do seu ajudante no desempenho da tarefa profissional, não haveria bom produto a apresentar no mercado e, em consequência, seriam prejudicados empregado e patrão.

Se os mortos acompanham o desenrolar da vida terrena, o espírito de Karl Marx já se penitenciou do seu erro fundamen-

tal, ao verificar que a riqueza arrancada da terra norte-americana pelo vigor liberal da iniciativa privada segue um destino profundamente humano e coletivo, isto é, socializa-se natural e democraticamente, com a decidida e decisiva colaboração do poder público que, longe de objetivar a concentração capitalista em que culmina o desenvolvimento do socialismo soviético, estimula a difusão da prosperidade por todas as classes, numa política realista que já se assinala pela participação dos trabalhadores nos lucros das empresas particulares, pela extensão do seguro social a todos os cidadãos, pela elevação do consumo das utilidades como providência necessária ao equilíbrio financeiro e econômico da coletividade.

Eis a colheita dos que sempre se inspiraram, desde os primórdios de sua emancipação política, na sabedoria desta advertência histórica: democracia se **planta** com toda a naturalidade que o verbo sugere, pois só dita-dura se **implanta** com toda a força arbitral que o prefixo traduz.

Plantando o “governo do povo, pelo povo e para o povo”, na perfeita definição do grande Lincoln, os americanos que primeiro provaram o néctar da liberdade, antecipando-se às conquistas populares da Revolução Francesa, jamais hesitaram em admitir que só no clima de autêntica democracia a prosperidade floresce e frutifica para todos.

São igualmente oportunas as seguintes considerações:

Contra a concepção demagógica do operário-massa, levanta-se, com justa veemência, o próprio espírito da democracia,

na sua generosa vocação para amparar o trabalhador sem extinguir nêle o homem, contrariamente ao que se verifica, hoje, como ontem, nos regimes que temem a liberdade.

Cultivar em cada operário a consciência da própria individualidade é o meio mais eficaz de evitar que ele se desumanize, degradando-se, como nos países da extrema esquerda, à categoria de simples peça maquinal ou, como acontece nos países da meia esquerda, à matéria-prima essencial com que se fabricam as tortas eleitorais da demagogia.

Porque ouviram esses ditames da consciência democrática, os Estados Unidos lograram construir uma economia que se socializa humanamente, pois 81,7 por cento das rendas e receitas nacionais oferecem conforto e segurança a 93 por cento da população — sem sacrifício de nenhuma das prerrogativas liberais que a Carta de Filadélfia prescreve a cada norte-americano.

Inegavelmente, essa afirmação do liberalismo econômico é o justo resultado daquela expansão individualista que permitiu ao grande Carnegie, o pobre menino que emigrara da velha Escócia, emergir da multidão proletária, subindo sagaz e prudentemente, degrau a degrau, uma escala humilde e obscura, de aprendiz de tecelão a ferroviário da Pensilvânia, para conquistar, finalmente, a liderança da siderurgia norte-americana, como fabricante de pontes, trilhos e locomotivas, numa sucessão de êxitos extraordinários a que se juntaram as realizações culturais e humanitárias que o alçaram a autêntico pioneiro no processo histórico de adaptação do individualismo empreendedor aos supremos imperativos da vida democrática.

(Conclui na pág. 34)

SÚPLICA

Minha Nossa Senhora! Ó Mãe Celeste,
Ó Fonte de Concórdia,
Que um Jesus amantíssimo nos deste,
Cheio de amor e de misericórdia;

Mãe que vives, além, nos luminosos
Mundos santificados,
Nossa Senhora — Mãe dos venturosos,
Nossa Senhora — Mãe dos desgraçados;

Mãe dos que vivem na alta e enfebreçada
Alma da multidão;

Mãe daqueles que vagam pela vida,
Chorando mágoas e pedindo pão;

Mãe daqueles que cantam, pelo mundo,
Felizes quanto pode ser o humano;
Virgem dos que, por sôbre o mar profundo,
Vivem, vencendo as iras do oceano;

Mãe dos que vivem, por aqui, pisando,
Os mais negros e ásperos caminhos;
Virgem Mãe do mais triste miserando
Que bebe fel e que mastiga espinhos;

Mãe do que leva o pão que fortalece,
— Pão misturado de um sorriso amigo,
À miséria que as almas enlouquece,
Ao coração do mísero mendigo;

Mãe de Bondade! Doce Mãe piedosa!
Doce Luz! Doce Flor! Doce Concórdia!
Ó Virgem Mãe misericordiosa,
Piedade de nós: misericórdia!

Tu, cujo olhar, os mais cruéis e escuros
Sentimentos perversos, elimina,
Faze dos homens todos — homens puros!
E de cada mulher — mulher divina!

Ó Virgem Mãe de Jesus!
Ó Virgem da Conceição!
Que vives entre luzes e entre flôres,
Desce, num raio esplêndido de luz,
O teu suave perdão
As almas dos pecadores!

Ó Divindade!
Ó Flor Celeste de ideal fragância,
Não te pedia se não te sentisse:
Protege o coração da Mocidade,
O pequenino coração da Infância
E o coração da Velhice!

Tu que nos vês, do Alto, do Infinito,
Que as almas tôdas, com piedade, acode;
Tu que seguiste, um dia, para o Egito,
Fugindo à infame cólera de Herodes;

Tu que és a Virgem Mãe do Nazareno,
Virgem da Conceição,
Que és Mãe d'Aquêlê Espírito sereno
Batizado nas águas do Jordão;

Tu, Suave Encanto,
Que és a imagem puríssima do Bem,
E que banhaste, há séculos, de pranto,
As ruas santas de Jerusalém;

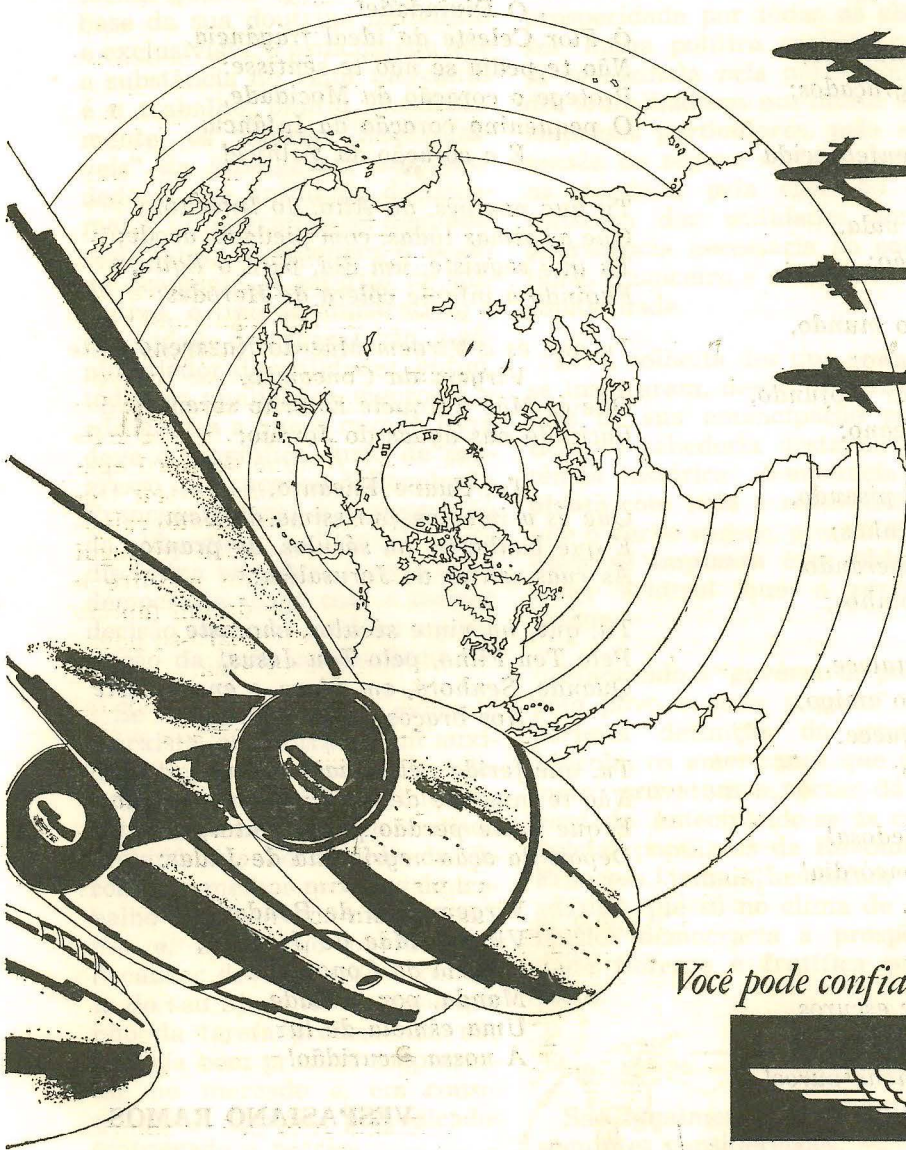
Tu, que, há vinte séculos, choraste
Pelo Teu Filho, pelo Teu Jesus,
Quando, Senhora, em dôres, o encontraste
Nos braços de uma Cruz;

Tu, que ferida pelos mais ingratos,
Não te mudaste de alma e nem te mudas,
E que deste perdão para Pilatos,
Depois da ação negríssima de Judas:

Virgem Mãe de Bondade,
Virgem Mãe de Jesus,
Virgem da Conceição:
Manda, por piedade,
Uma esmola de luz
À nossa escuridão!

VESPASIANO RAMOS

Mais de 2500.000 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



NATAL X BACO

Lygia Souza Barreto

Reuniões com hora marcada sempre me deixaram em angustiosa expectativa, tomando as providências necessárias com espírito prevenido e armando-me de defesas para o caso de um eventual fracasso.

Pelo "Natal", só depois de ser mãe, libertei-me deste estado depressivo. É que a data passou a pertencer à minha filha. Toda a alegria fica por conta dela. A mim me resta o medo de que não possa ou não saiba proporcioná-la.

Desta data guardo, entretanto, da fase de minha juventude, impressões muito nítidas que marcaram indelévelmente uma noite romântica e intelectualizada.

Na época, como estudante de Filosofia, eram-me habituais as associações de idéias que surgiram no decorrer desta narrativa.

Deitara-me cedo para um pequeno descanso antes da clássica ceia da meia-noite, e recordo-me que meu último raciocínio consciente associara, ao som dos sinos, a imagem poética de mãos soltas no espaço, como bênçãos espalhadas.

De repente fui transportada ao centro de um canteiro de vegetação agressiva que emoldurava uma estátua de Baco. Curioso é que sua expressão

era nítida, sem cinismo, sutil e ponderada. Nossa comunicação telepática foi instantânea. Notava que ele percebia o meu espanto e divertia-se com ele. Perguntei-lhe porque não estava embriagado e respondeu-me:

— Hoje é meu dia diferente. Tive permissão ao estado sóbrio. Anseio por ele o ano todo. Sou um eterno movimento na tentativa de alcançá-lo.

Enquanto falava, notava-lhe a oscilação involuntária das pernas. Talvez por hábito ou tara, pensei. Minha curiosidade era grande e, parece-me, justificável. Incentivei-o então para que se explicasse melhor. Continuou emocionado:

— Exatamente. Ao contrário da conturbação de sempre, minha cabeça não se limita hoje, vulgarmente, entre duas orelhas. Sou um movimento, o contrário do ponto fixo, e persigo o divino que há em mim.

— Mas, foi sua fama de demônio erótico que lhe deu a imortalidade.

— Sou o intermediário entre o divino e o imortal. Primeiramente fui filósofo e sábio. Não é pecado a minha embriaguez. É uma desgraça Ontológica. Tenho a consciência trágica de um limite inacessível. Não há uma

barreira concreta que me impeça de atingi-lo, mas, por um ato de rebeldia vital, não me detenho em nenhum lugar fixo. Oscilo eternamente, completei com dignidade.

— Você é um louco. Sobe e desce dentro de sua dialética. Esta arte foi criada para fazer subir. Procuro colocá-lo como um símbolo eterno e noto que insiste em ficar no Tempo.

Minhas palavras lhe trouxeram ao rosto a expressão de um decadente curioso, com certo encanto de uma grandeza passada. Eu o respeitava a contragosto, apenas pela sua antiguidade. Evidenciou-se o choque de dois mundos opostos — o dele e o meu. Sua voz passou a emitir apenas sonoridades semelhantes às dos bronzes dos sinos. Estava arrependido de suas confidências, com olhar envenenado. Começou a ausentar-se de tudo o que dissera, tornando-se perfeita a sua transparência dentro da lenda. E iniciou-se em nossa volta um grande silêncio. Os cactos cresciam insinuando expectativa. Ruídos naturais esticavam-se e partiam-se, limitando o que acontecia às cordas dos sinos, para que tudo ficasse mais silencioso. A alma de Baco apareceu noturna como o seu tremendo vício. Atirou-me raivosamente algo que não consegui identificar. Odor de enxôfre e betume exalou-se de um mundo morto. Baco petrificara-se novamente em sua estátua.

Uma imagem do Menino Jesus que trazia amarrada à minha cabeceira se despencara, acordando-me.

Permaneci absorta durante a Ceia e tomei a taça de "champagne" enriquecida de muitas idéias. Minhas atitudes provocaram uma pergunta terna e interessada sobre a razão do meu estado de espírito. Respondi que acabara de ouvir a tragédia de Baco contada por ele próprio.

— E onde está ele? — admitiu com bom humor.

— No meu cérebro, evidenciando sua não-existência, dentro deste meu esforço em imaginá-lo.



Conquistado o 1.º "BREVET" de Diamante do Brasil

Guido Pessotti, do Aeroclube do Centro Técnico de Aeronáutica, voa a 6 900 m acima do nível do mar em planador e conquista o 1.º "brevet" de diamante do Brasil.

O planador "Olímpia", de prefixo PT-PBM, pilotado pelo voavelista brasileiro Guido Pessotti, do Clube de Vôo a Vela do Centro Técnico de Aeronáutica, de São José dos Campos, S.P., decolou do aeroporto local às 13,45 horas do dia 25 de novembro, sendo rebocado até às proximidades da Serra da Mantiqueira, onde foi desligado a 300 m acima do solo, às 14 horas.

O planador penetrou sucessivamente em três ascensões, saindo da primeira a 3 000 m de altitude, da segunda a 5 300 m e da terceira a 6 300 m acima do solo no local, ou seja, a 6 900 m acima do nível do mar.

O aparelho estava equipado com um barômetro registrador lacrado, que efetuou um gráfico do vôo indicando as altitudes alcançadas, com o qual será o feito homologado pela Federação Aeronáutica Internacional. A duração do vôo foi de 1,20 horas.

O voavelista Guido Pessotti já participou de vários campeonatos nacionais e internacionais de voavelismo, conquistando, graças a este sensacional feito, o 1.º "brevet" de diamante do Brasil, título que coroa o máximo de perícia e realização prática neste esporte.

IMPRESSÕES DO PILOTO

Ao atingir cerca de 6 900 metros de altitude acima do nível do mar, Guido, que não levava equipamento de oxigênio, sentiu subitamente os perigosos efeitos da anoxia (falta de oxigênio no organismo), pontos brancos na vista, raciocínio retardado, agulhadas nos lábios e perda gradual da visão. Tentou abrir o freio aerodinâmico, não o conseguindo em virtude da formação de gelo sobre as

asas. Provocou então forte mergulho do "Olímpia", atingindo menores altitudes e restabelecendo sua normalidade física. Para permitir o vôo nas condições descritas, em que o planador evoluiu dentro das nuvens em absoluto vôo cego, foi necessário instalar na cabina um horizonte artificial. Não havia, entretanto, equipamento de oxigênio ou calefação, o que submeteu o piloto a intenso frio e falta de ar.

Segundo declarações do piloto Pessotti, o planador "Olímpia" é um dos mais eficientes aparelhos de vôo para este tipo

O HAWKER SIDDELEY...

(Conclusão da pág. 23)

pondo de assentos voltados para trás, situados na extremidade inicial da cabina.

Uma exigência essencial a ser satisfeita por qualquer transporte militar de apoio direto com características S.T.O.L. é a de ser capaz de operar de campos rústicos ou semipreparados. Essa exigência é satisfeita pelo Hawker Siddeley 748 MF. No decorrer de operações comerciais normais e de demonstrações, os aviões 748 fizeram incontáveis pousos e decolagens de alguns dos mais severos campos existentes no mundo. Os 748 têm operado em campos de grama, areia, leito pedregoso ou enlameado, com a mesma facilidade. Esse comportamento faz do 748 MF o ideal transporte tático de apoio direto, devendo proporcionar ao Comando de transporte a maior flexibilidade de operação.

O protótipo do 748 MF, prestes a ser finalizado pela Avro Whitworth Division, em Manchester, está programado para realizar seu primeiro vôo no fim deste ano. Esse protótipo proporcionará valiosas informações sobre as qualidades aerodinâmicas do avião, antes de os aviões encomendados começarem a sair da linha de produção.

de missão — vôo a grande altitude — mantendo perfeita estabilidade e controle durante todas as ocasiões, inclusive com alta turbulência, além de inspirar total confiança ao piloto, pela grande robustez e perfeição de sua estrutura.

NOTA — Para a conquista de um Diamante, acrescido ao "brevet C" de Ouro, o piloto deve realizar uma das seguintes provas: ganho de altitude de 5 000 metros no mínimo; vôo de distância prefixada de pelo menos 300 quilômetros; ou vôo livre de pelo menos 500 quilômetros.

ERRO NÁUTICO...

(Conclusão da pág. 22)

Assim, será, talvez, lícito concluir que somente quando se dedique ao transporte exclusivo de cargas verá o transportador conveniência em apelar para o artigo 89 do Código. Tem, pois, este dispositivo alcance reduzido dentro da economia geral do sistema de responsabilidade aplicado ao transporte aéreo; e terá sido esse, por certo, argumento de peso para que da Convenção de Varsóvia fôsse, pelo Protocolo de Haia, eliminado o preceito a êle correspondente na lei convencional, o art. 20 (2) — num procedimento que o legislador brasileiro poderia, sem inconvenientes, imitar.

DISTRIBUIDORA



PRODUTOS DE PETRÓLEO S. A.

DISTRIBUIDORA DE
PRODUTOS DE
PETRÓLEO

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

O Dever do Militar em face da Luta Ideológica

INTRODUÇÃO

O Estado-Maior do Exército determinou que todos os estabelecimentos de ensino promovam um novo currículo que trate de questões ideológicas, Guerra Revolucionária e outros problemas correlatos, com o objetivo de esclarecer, orientar e recomendar aspectos da conduta militar na atual conjuntura brasileira.

Viu, no entanto, que em 1961, já no fim do ano letivo, não mais seria possível, em cada Escola, o trato de tais assuntos.

Sentiu também que, neste período de exames, encerramento de cursos e férias que começam, o Exército sofre ainda de consequências da última crise política. Há intenções honestas que devem dominar, incompreensões lamentáveis que têm possibilidades de propagar-se e propósitos desde já prejudiciais que podem imperar. Avultam percepções desencontradas de legalidade, comunismo e finalidades das Forças Armadas.

Pareceu, então, ao Estado-Maior do Exército ser oportuno lançar, em cada Escola, numa só palestra, por sua própria iniciativa, considerações e conclusões em torno dos assuntos daquele novo currículo.

Estou aqui, pois, no cumprimento de uma missão. A palestra que empreendo não tem um sentido teórico, nem assenta num intelectualismo de divagações e de especulações. Todas as suas partes componentes já são de vosso conhecimento e meditação. Cabe-me, apenas, ligá-las agora num conjunto e dêste tirar conclusões que possam configurar "O Dever do Militar em face da luta ideológica".

É uma palestra simples, de feito prático, desataviada e que pode consistir sobretudo numa fala exclusivamente para camaradas.

Deveis anotar, por outro lado, que o assunto e a iniciativa da palestra vêm do Estado-Maior do Exército, e que os conceitos, apreciações e críticas são da minha responsabilidade.

CONSIDERAÇÕES BÁSICAS

Democracia e Totalitarismo

O homem, desde os mais remotos tempos, sempre está à procura da liberdade e da igualdade.

Há quem veja incompatibilidade entre essas duas reivindicações e até mesmo afirme que, para haver igualdade, se impõe a supressão da liberdade.

Parece que tal dissociação existe quando não se toma por base o homem, e sim o Estado; e, especialmente, quando não se considera "o homem como a medida de todas as coisas do mundo".

Daí a Democracia e o Totalitarismo. Esses sistemas, sim, é que são incompatíveis.

A Democracia, reconhecendo dignidade no homem, atribui-lhe liberdades fundamentais, confere-lhe a igualdade de direitos e promove a retribuição de acordo com o esforço de cada um. Vê nele, antes de tudo, lá no fundo, os três direitos essenciais, próprios de sua natureza e que têm mesmo a forma de força instintiva: a sobrevivência pelo sustento, a procriação e a propriedade onde possa pelo menos habitar. Já o Totalitarismo, negligenciando a dignidade humana, faz o Estado absorver o homem, inclusive na sua liberdade de pensamento, de religião e de empreendimento. Supõe dar-lhe igualdade, como dependente exclusivo de sua máquina e de suas necessidades.

A Democracia procura a valorização do homem através de um regime de opinião e de apresentação, enquanto o Totalitarismo totaliza a supressão dos direitos fundamentais com

a permanência de um governo ditatorial e do partido único, reforçado pela eliminação de opositores.

A autodeterminação de um povo começa no uso periódico da liberdade de escolha de seus representantes e governantes; e no estabelecimento por aqueles, em nome dos representados e quando se impuser, de um regime político e social. Ao contrário, as nações que vivem sob o Totalitarismo aparecem mudadas no plano nacional e no internacional, sempre substituídas por ditadores e oligarcas que bradam defendendo o seu próprio destino, e não verdadeiramente o de seus povos subjugados.

Ideologias

Vinculado a esses sistemas de vida política e social, há, no mundo atual, um lugar de destaque para as ideologias. Pode-se dizer, mesmo, que elas hoje são a fonte da Democracia e do Totalitarismo e constituem um dos elementos mais determinantes dos conflitos modernos.

Notemos bem que o homem pode pouco penetrar no seu meio, na sua época, mas as idéias se aproximam dele, se esbatem no seu espírito, quando nele não penetram e não se incorporam a seu pensamento e ação. De outro lado, há os que vão procurá-las, estudá-las e praticá-las.

Para que tal aconteça, a ideologia é uma maneira de pensar característica de um indivíduo ou de um grupo, podendo ir do homem ao Estado, envolvendo a sua conduta e o seu destino. Significa uma filosofia política, e também abrange um plano de ação para trazer essa filosofia à realidade. Consideremos as ideologias mais em destaque no mundo atual.

A ideologia democrática varia muito. Há, porém, uma base comum e geral. Os seus princípios fundamentais são verda-

deiramente congênitos. Inclui hoje um sentido social e econômico para o homem e para o povo. Consiste em proporcionar o maior bem ao maior número. Tem base na educação e procura desenvolver-se num ambiente econômico. Considera o problema do trabalho não só econômico, como também humano, moral e social. Ainda mais, abrange fundamentalmente a constitucionalidade e uma legislação de justiça social. O seu movimento é na direção do bem-estar dentro da harmonia social. Aspira à paz internacional.

Recordemos alguns traços da ideologia comunista. Visa às massas. Tem uma filosofia, onde se encontra a base de seu materialismo e de suas concepções políticas. Originando-se de uma luta de classes, dirige-se para a existência de uma classe única, para depois conseguir a sua abolição, de um tipo humano absorvido pelo Estado e permanentemente filiado ao Estado Soviético. Prevê a dominação do mundo por uma organização padronizada e seu destino ligado à pátria desta ideologia. É preponderantemente internacional para imperar. Não é uma ideologia que se propague apenas pela propaganda. É imposta até por processos intervencionistas de pressão, violência, terror e pela Guerra Revolucionária. Esforça-se por implantar uma paz sob sua égide.

A ideologia comunista é pregada com muita pertinácia e energia. Já morreram muitos homens por ela e cada vez mais os seus adeptos se mostram obstinados, senão fanáticos. Penetra nos meios universitários e intelectuais e caminha palmo a palmo em certas camadas do povo.

A ideologia democrática tem, ao lado de seus adeptos devotos, elementos tímidos, vacilantes e outros que se poupam nos riscos da luta. É muitas vezes confundida com um simples e exclusivo movimento anticomunista ou de defesa do capitalismo. Ela é contra o comunismo, sem dúvida. Antes, porém, de negá-lo, deve afirmar os seus

elevados valores humanos, filosóficos e políticos, que, por si sós, já estão muito acima do comunismo. Por outro lado, não pode perder-se aos interesses do capitalismo, quando desligados do interesse da comunidade nacional e do bem-estar do povo. Deve ser uma ideologia de afirmação e, necessariamente, de combate.

Estas duas ideologias estão num conflito mundial. Desconhecê-lo é viver muito longe do mundo e negligenciar o Brasil. O choque é mais forte em torno da valia e dos direitos do homem, do tipo de bem-estar e de justiça social e da concepção da paz, alcançada por uma compreensão recíproca ou pela submissão a Moscou.

Esta luta ideológica atravessou o Atlântico e pode afirmar-se que ela já existe no nosso País.

O COMUNISMO

O Partido Comunista

A ideologia comunista se estende principalmente por meio do Partido Comunista, único na União Soviética e nos países comunistizados.

Nos países democráticos e onde tem vida legal, o Partido Comunista, sujeito completamente à matriz, é o que mais reivindica a liberdade de opinião. Participa dos Congressos periódicos de Moscou e daí lhe vêm a orientação, os objetivos intermediários e os modos de ação. Os seus chefes se julgam destacados pelo Partido Comunista da URSS, ao invés de se considerarem membros natos de uma comunidade política nacional.

Na clandestinidade, é uma força que vale pela penetração solapadora e dissociadora, e que confunde, ou intimida, pela dificuldade de se avaliar o número atuante de seus adeptos.

Um Estado comunista, que quer voltar a ser soberano e deseje não mais permitir o controle soviético, tem o seu partido Comunista julgado como perjuro, mesmo que sejam mantidas a ideologia e a organização de Estado comunista. São os

casos da Iugoslávia e da Albânia.

O Partido Comunista é, pois, a presença atuante da Rússia, às vezes intervencionista, no país em que esteja organizado, e, em alguns casos, em que mesmo exerça apenas uma ilegal ação subterrânea.

A Guerra Revolucionária

A caracterização da Guerra Revolucionária é do vosso aprofundado conhecimento. Há necessidade, porém, de que sejam aqui lembrados alguns de seus aspectos dominantes.

As concepções originais do comunismo admitem-na como um modo de ação radical, inelutável e indispensável para implantar o Estado proletário num país. Por outro lado, pregam a transformação de qualquer guerra, interna ou externa, numa Guerra Revolucionária. E consideram o Partido Comunista como Vanguarda da Revolução.

Lenine traçou como prepará-las, e, entre as prescrições, avulta a de ser estabelecida a divisão das Forças Armadas do país considerado.

Atingimos uma passagem da palestra que permite o exame do caso brasileiro, sobretudo pelas variadas maneiras de entendimento da Divisão do Exército.

Primeiramente, há conveniência em trazermos aqui a opinião de Guerreiro Ramos. Este destemido Professor diz que, neste período de transição, surgem no Brasil direções opostas: a complementariedade ou a autodeterminação. Acrescenta que essa transição não poderá deixar de atingir as nossas Forças Armadas que, então, se acham divididas, o que, longe de constituir um sintoma nefasto, é antes um salutar indício de que não estão marginalizadas no meio brasileiro. Ainda esclarece que a divisão é ideológica.

O Ilustre Professor parece colocar a complementariedade na ideologia "entreguista" e a autodeterminação na ideologia "nacionalista". É difícil, sem o conhecimento íntimo de suas intenções e atuação, concordar com os que o acusam de ser a

sua ideologia entreguista simplesmente a ideologia democrática e a nacionalista apenas a ideologia comunista. De qualquer maneira, ele vê as Forças Armadas ideologicamente divididas, e com ele muitos civis e alguns militares.

Acreditam os Senhores que o Exército tenha dentro de suas fileiras um conflito ideológico? Já se pode dizer que a luta entre duas ideologias, que de fato lavra em setores de nossa Nação, se tenha prolongado no Exército?

Pessoalmente, eu não acredito. O Exército tem em suas fileiras alguns comunistas, uns atuantes, outros de ação bem dissimulada e vários timidamente embuçados. Tais elementos, porém, não constituem uma parte apreciável de um grande todo, a ser, então, considerado dividido ideologicamente.

O conflito ideológico entre civis, no entanto, não poderia deixar de repercutir no meio militar. Repercuta também a distância que vai do capitalismo personalista à pobreza da terra e da gente do Brasil. Tais ecos têm legítimo cabimento na época atual e determinam ansiedade, uma convicção de que urge o advento de uma justiça social, nada eleitoreira nem demagógica; motivam uma compreensão lenta, mas que se propaga, de que a "direita" não resolve o caso brasileiro, de que a "extrema-esquerda" nos afundará no caos e na servidão, de que o "centro" sempre quer contemporizar com um equilíbrio de forças, passando à estagnação, e de que o Brasil poderá encontrar na "esquerda" a solução de seus angustiados problemas e um rumo para seus destinos. Mas isso não é uma luta ideológica no interior do Exército. É um processo de evolução de mentalidade, que se faz pacificamente, ligado, sem dúvida, à evolução política e social do Brasil, constituindo mesmo uma defesa contra as investidas do comunismo na área militar.

Essas repercussões e compreensão escapam ao comum controle da disciplina. Elas se de-

sordenam principalmente pela falta de firmeza no enunciado da ideologia democrática entre nós e pela ausência de esclarecimentos sobre essas questões a oficiais e graduados.

As divisões que têm lavrado no Exército são mais conseqüentes de lutas partidárias travadas na política nacional do que propriamente separações político-partidárias existentes no interior dos meios militares.

Tempos atrás, essas divergências logo desapareciam. Recentemente, comunistas civis e fardados têm-se aproveitado de repercussões de lutas político-partidárias no Exército para prolongarem divisões e aprofundá-las, estimulando os apetites de oficiais presos a injunções partidárias de todos os matizes e aos pertencentes a escoltas de políticos civis. Estes e os comunistas só têm vantagens num Exército dividido.

Recordemos, para melhor caracterizarmos a nossa apreciação, os recentes e malsinados tipos de cisões que periodicamente têm aberto brechas no Exército.

Lembre-mo-nos, primeiramente, de legalistas e revoltados, a partir de 1922 e por pouco tempo. Depois, em 1939 surge a alternativa revolucionários e anti-revolucionários, que desaparece pouco a pouco. A começar de 1955, o grito de guerra governistas e golpistas criou ódios e ressentimentos, sempre cuidadosamente mantidos pelos comunistas e pela política partidária, fardada e à paisana. Logo depois, os mesmos comunistas e interesses eleitorais lançaram sobre o Exército a injúria de que os seus oficiais se dividiam em nacionalistas e entreguistas, obstinando-se na proclamação dessa infâmia quando bem sabiam que a oficialidade era fiel à honra do Brasil e à sua independência política e econômica. Agora renasce a teimosia de se alardear a divisão em legalistas e golpistas. Comunistas e politiquinhos estão interessados em que tal exista, pelo menos para um grande número de expectadores civis.

Isso amofina o Exército, por se sentir à mercê de propósitos ainda não avaliados e sujeito a rumos aleatórios.

A Conduta Comunista no Brasil

A conduta comunista, através dos tempos, conserva a mesma substância e sempre se mantém sob a orientação e o controle de Moscou.

A sua forma, porém, é que acompanha a evolução da conjuntura nacional e segue a política da URSS na arena internacional.

Vejamos, então, qual tem sido a conduta comunista no Brasil. É aparentemente desconcertante, mas na realidade guarda coerência na preservação dos objetivos comunizantes.

A partir de 1935, tornou-se violentamente revolucionária e decididamente de características internacionais.

Perdendo a existência legal, cuidou de estabelecer uma promiscuidade desmoralizadora de seus elementos dirigentes com os partidos políticos nacionais. Aí criou prestígio eleitoral, enquanto políticos nacionais até dos comunistas se tornaram dependentes, por meio de promessas, acordos e compensações que estabeleceram em troca dos votos que aqueles lhes concederam.

Não tardou que a conduta comunista afinasse pelo nacionalismo, em defesa da economia brasileira contra a América do Norte. A política já estava solapada pelo voto de cabresto do P.C., e agora a parte da ideologia do Brasil se vê explorada e deturpada pelo jogo soviético no plano internacional.

Desde 1955 declara-se furiosamente legalista. Parece que os vermelhos suspendem, por algum tempo, a opção revolucionária, para, mascarados de batalhadores pelo regime legal, se infiltrarem em todos os setores do Brasil e se apoderarem de cargos e de comandos nas Forças Armadas.

Qual será a conduta posterior? Será difícil configurá-la? O ciclo da conduta comunista

não abre mão do advento do Estado comunista, não por uma decisão da opinião popular, e sim pelo golpe ou pela Guerra Revolucionária.

O ANTICOMUNISMO

Acabamos de, resumidamente, caracterizar os modos de ação do comunismo.

O vulto da ideologia e a envergadura da ação não podem ser enfrentados com os estreitos limites de um anticomunismo de curto alcance e, muito menos, com aquele que a política partidária maneja conforme o seu interesse.

Já foi lembrado o valor imenso de uma ideologia vigorosa e atuante na luta contra o comunismo.

Entre nós, porém, inclusive nas Forças Armadas, o anticomunismo se apóia quase que exclusivamente em providências e em operações de repressão.

Antes de 1935, teve uma atuação meramente policial.

Depois, tornou-se anti-revolucionário e, em muitos espíritos, especialmente nas Forças Armadas, também possuía a forma de fidelidade às instituições nacionais e militares.

Atualmente, o anticomunismo é uma empreitada desavorada, sobretudo nos escalões de execução. O reatamento das relações diplomáticas com a URSS trouxe uma confusão desorientadora para algumas camadas da sociedade e para alguns setores conservadores. Há necessidade, no entanto, de se ouvir a declaração repetida do Governo, que o restabelecimento de relações com MOSCOU não implica absolutamente adesão ao comunismo. A Embaixada Soviética não vai encontrar um acolhimento de solidariedade comunista. Mas que, ao lado do respeito a representantes diplomáticos, haverá um controle efetivo, para que também não seja uma delegação do Partido Comunista Soviético.

Nas Forças Armadas, o anticomunismo tem aspectos bem peculiares. Existe uma gama de

manifestações que não podem, em sua totalidade, ser tidas por comunistas.

Há os que lêem, meditam e possivelmente guardam, como elementos de cultura, a ideologia comunista. Podem ser valiosos na tarefa de esclarecer, ou tipos a identificar pelo Comando. Há, por outro lado, os que lêem obras comunistas e se comprazem em contar passagens e fazer considerações. Aquêles e êstes estão no uso de um rudimentar direito de leitura e de mostrar as suas impressões. Não se pode vedar os olhos de um estudioso, nem fechar-lhe a boca para suprimir o comentário. A ação do Comando poderá evitar exageros e melhor situar a posição de um comando dessa espécie.

Entretanto, existem os que vão mais longe e por outros caminhos. Pregam a ideologia. Podem ser do Partido ou instrumentos de ação partidária comunista. A ação do Comando é imperativa, não só para corrigi-los, submetê-los a uma justificação, também, se possível, para recuperá-los.

Podem aparecer os que praticam o crime conspirando contra as instituições. Como nos outros casos, a ação do Comando também se impõe e, conforme seja, tudo se encaminha para a aplicação do Código Penal Militar.

Se, ao contrário, permanece nas fileiras, não para cumprir a sua missão militar, mas para desempenhar missões comunistas, deverá admitir a legalidade e a legitimidade da reação, e até mesmo a nobreza de se tentar a sua recuperação.

Aquêles que devem fazer face a tais atitudes têm de agir armados de convicção democrática, ciosos de suas instituições, empregando desde a persuasão até o combate decididamente ofensivo.

O dever militar, para produzir ações eficientes, não depende só do vigor pessoal de cada um, mas também do posto funcional e da corrente dos elementos funcionais dispostos no mesmo fim.

Os chefes militares de todos escalões têm, então, graves de-

veres nesse tipo de defesa das instituições democráticas. Impossível qualquer ação ou reação senão inicialmente por intermédio dêles.

O dever militar deve atentar para outras circunstâncias. O espírito militar vigoroso constitui o revestimento das Forças Armadas, um de seus meios atuantes de invulnerabilidade a idéias dissociadoras. A instrução, além de tornar a disciplina mais consciente, contribui para a coesão de seus elementos, eliminando ainda a ação divisionista das influências partidárias. Por outro lado, a hierarquia não deve ser apenas uma série de categorias de estrêlas carregadas nos ombros. É também um escalonamento de responsabilidades e uma sedimentação da autoridade.

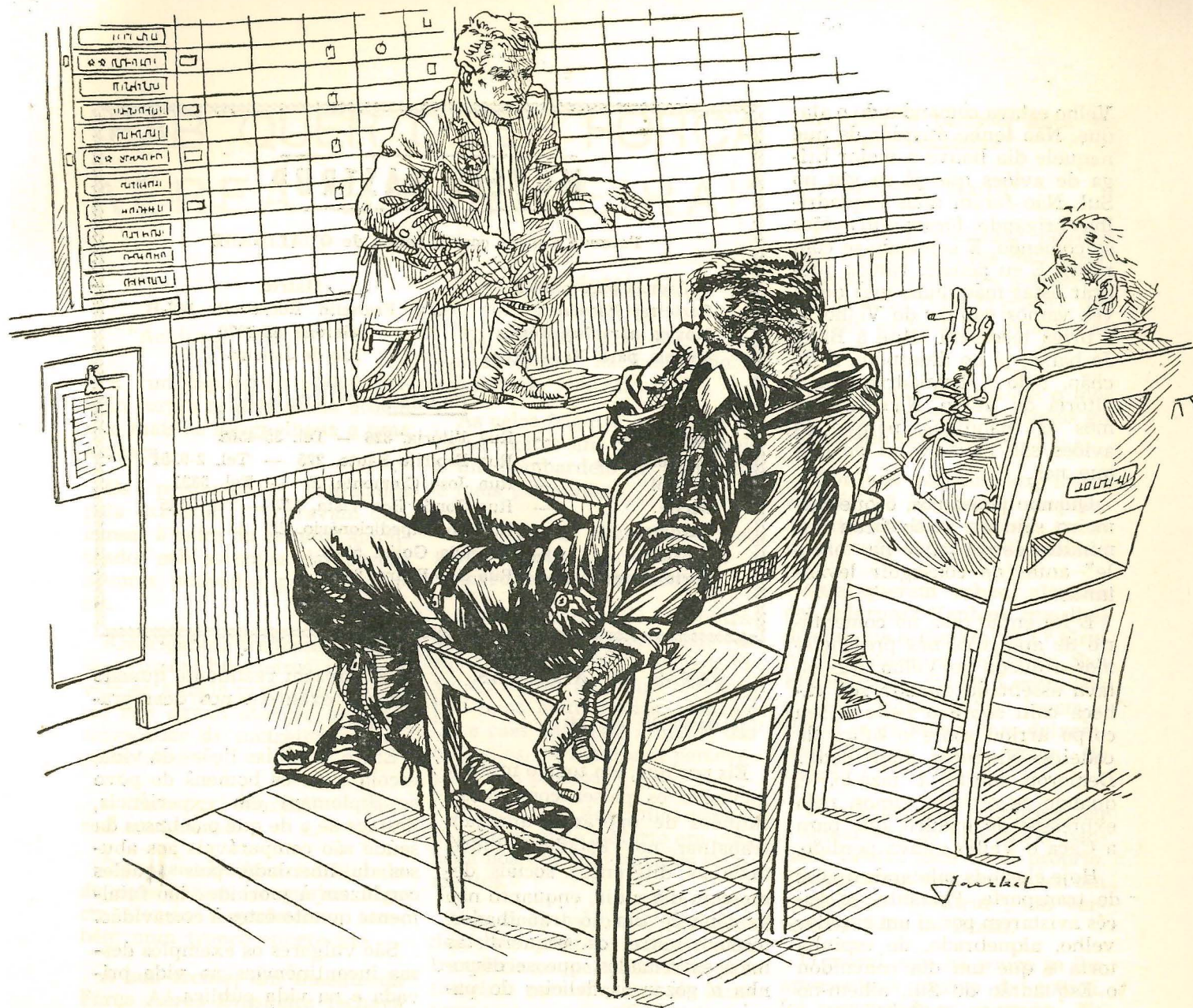
Forças Armadas sem essas características são um campo fácil para a infiltração comunista e para a divisão de origem partidária.

A falta de coesão no Exército permite o primado de finalidades secundárias e mesmo de exdrúxulas, abrindo caminho para a expansão de tendências milicianas ou pretorianas.

O dever militar principal da hora presente está nas mãos de seus chefes mais graduados. Revigorar o espírito militar, desenvolver a instrução da tropa e dos quadros, agir com responsabilidade e autoridade, esclarecer quanto à luta ideológica, eis o caminho seguro para o restabelecimento da coesão das Forças Armadas. A inação, por omissão ou ausência, deixa o militar completamente desclassificado. O mero de uma atitude, de uma definição, é um opróbrio para o soldado. Além disso, o Comando encontra nas forças do espírito substância para a sua ação e, não negligenciando uma indeclinável base intelectual, dá ainda à sua autoridade um nível superior de influência profissional.

Eu estou falando para oficiais que brevemente estarão em cargos de auxiliares de Comando e,

(Conclui na pág. 34)



UM VELHO NA CAÇA

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

Nós do Sul, que sempre estávamos acostumados a ser comandados por gente nova, recebemos um dia um velho como Comandante.

Não o conhecíamos, mas, agora, nós o conhecemos. Nós o conhecemos muito bem. Nós o vimos chegar e o vimos sair.

Quando êle veio, já veio alquebrado. Torto. Ruim da espinha. E já veio com a aparência de velho. Estimamos para êle meia dúzia de missões antes de entregar os pontos. Não tinha

importância, êle comandaria do chão; no ar, um outro, dos nossos, assumiria o comando.

E o Velho começou a voar. E voava bem. Voava até bem demais. Tão bem que tínhamos de nos esforçar para não ficarmos muito inferiores a êle. E fêz seis missões. E fêz o dôbro de seis. E fêz dez vezes seis missões e não entregou os pontos. E foi em virtude disto que nós, os novos, inciamos uma disputa constante com o Velho. E mesmo nos vôos que nada têm de cansativo, nós os fazíamos pe-

sados, puchados no limite, na esperança de nos igualarmos ao Velho.

Chegávamos suados das missões e não víamos que o Velho descia do avião cada dia mais alquebrado. Não reparávamos nisto porque sua fisionomia era de vitória. E quando, nas passagens por outras Bases, alguém nos perguntava quem era nosso Comandante, nós apontávamos para o Velho. E o fazíamos com orgulho.

Um dia minha esquadrilha foi fazer um ataque ao pôrto de Rio Grande. Sentimos, a gente sente no ar, que na volta quatro aviões nos iriam interceptar. Fizemos um ataque rápido ao pôrto de Rio Grande e voltamos esperando a interceptação. E quando ela veio, pelo modo como veio, tivemos a certeza: O

Velho estava comandando o ataque. Não tenho dúvidas de que naquele dia houve a maior briga de aviões que já se viu no Sul. Não foram duas esquadrilhas brigando: foram oito aviões se comendo. E comendo-se com raiva. E eu pensei: vamos quebrar estas máquinas, mas desta vez vamos ganhar do Velho. E a briga terminou sobre a Base. Já baixo, já no desespero. E do chão, todo o Esquadrão viu a vitória do Velho. Não quebramos as máquinas, porque os aviões são mais fortes do que que nós.

Quando pousamos, o que primeiro saiu do avião ficou dez minutos descansando na "nacele" antes de conseguir levantar-se.

E foi então que, no comentário de após-vôo, nós presenciamos a queda do Velho. Ele estava assentado quando sua cabeça caiu sobre o peito e seu corpo arriou sobre o braço da cadeira. Ninguém disse nada. Demorou muito a fazê-lo, e, quando se ergueu, vimos, pela expressão do médico, que para a Caça o Velho estava perdido.

Hoje ele anda pilotando aviões de transporte. Portanto, se vocês avistarem por aí um caçador velho, alquebrado, de espinha torta e que um dia comandou o Esquadrão do Sul, olhem-no com respeito e saibam que o pessoal do sul o admira muito. Admira e o conhece muito. E notem: Este Velho foi o único que competiu com a rapaziada do Sul e ganhou. E a rapaziada do Sul é boa. É muito boa. É a melhor de todas.

O DEVER DO MILITAR EM FACE...

(Conclusão da pág. 32)

decorrentemente, em contato com uma realidade que sofre ainda as conseqüências de uma recente crise política.

Não vos arreceeis do que vos espera. Está no vosso dever militar enfrentar todos os aspectos desta realidade, com a vos-

sa autoridade profissional e na vossa função profissional de auxiliar de Chefes.

Procurai a eficiência. Estareis, então, labutando pelo Exército, dentro das Forças Armadas, e pela democracia brasileira.

Palestra proferida, em 15-12-61, na ECEME, pelo então General-de-Divisão HUMBERTO DE ALENCAR CASTELLO BRANCO

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

ASAS OU ALGEMAS

(Conclusão da pág. 24)

Eis por que, em todo o mundo, inclusive os países comunistas, milhões de operários almejam trabalhar nos Estados Unidos, onde as diferenças sociais decrescem dia a dia, enquanto não se conhece um só trabalhador, mesmo entre os esquerdistas mais extremados, que se disponha a gozar as delícias do paraíso sem Deus.

A saúde e a liberdade, bens que dispensam encômios, igualam-se no destino que lhes impõe a imprudência daqueles que

só as prezam realmente quando elas se exaurem nos desregramentos.

Entre as sábias lições da vida, escola onde os homens do povo se diplomam em experiência, destaca-se a de que os abusos da saúde são comparáveis aos abusos da liberdade, pois aqueles conduzem à morbidez tão fatalmente quanto estes à escravidão.

São vulgares os exemplos dessas incontínuas na vida privada e na vida pública.

Muitos moços, porque deram excessiva expansão aos seus apetites, lamentam a velhice precoce que lhes ensombra a vida, em contraste com as alegrias e os sonhos com que a saúde lhes iluminava a infância e a adolescência.

Como os jovens incontinentes, são os cidadãos que, perdulários das franquias democráticas, impulsivamente as dissipam nas badernas demagógicas que arruinam as instituições livres — em cujo seio generoso se preserva a respeitabilidade do homem como filho de Deus.

Incontestavelmente, os que abusam da liberdade acabam sempre perdendo-a.

Não se desrespeitam nem se renunciam impunemente os postulados da democracia.

"FAB, QUER DIZER FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA!"

"Achtung! March!"

A voz ríspida do oficial alemão cortou os ares numa ordem que mais se assemelhava a uma ameaça.

Os prisioneiros, dominados pela exaustão, procuravam descansar à beira da estrada, amontoados sob as copas das parcas árvores poupadas pela artilharia.

Americanos, franceses, ingleses, russos, brasileiros entregavam-se à mais profunda modorra, não dando atenção ao cano ameaçador da metralhadora do germânico.

"Achtung! March!" — berrou novamente.

Compreendendo a inutilidade de seus gritos, praguejou algo em alemão e recostou-se também num tronco enegrecido.

A sua frente, um tenente da Fôrça Aérea Brasileira fechava os olhos procurando uma audiência com Morfeu. Estava em deplorável estado: magro, sujo, o pé direito enfaixado e no rosto o retrato daquela marcha de 120 km que já durava treze dias.

Esforçava-se por conseguir cochilar um pouco, mas era em vão. Sua cabeça era um redemoinho de lembranças confusas: "... a ponte de Casarça sendo destruída pelos aviões P-47 dos brasileiros... o Ten Cel Nero Moura ditando ordens... a artilharia antiaérea fazendo fogo cerrado... o tranco de seu avião ao receber o projétil no motor... o pára-quedas abrindo-se com defeito... a descida violenta... o calcanhar destroncado... a captura..."

A seguir, vinham os interrogatórios:

Francisco Moraes Terra

"Só posso dizer-lhes meu nome, pôsto, nacionalidade e número de identificação!"

As celas frígidas, a comida escassa, noites em claro em meio a um bombardeio de perguntas e mais perguntas:

"Só posso dizer-lhes meu nome, pôsto, nacionalidade e número de identificação!"

Depois o campo de concentração: Nuremberg, ante-sala do Inferno! Milhares de homens vivendo como animais, cercados por telas eletrificadas, sentinelas e cães pastores, à mercê das moléstias, da fome, dos percevejos e dos piolhos.

Perdera uns dez quilos naquela pocilga, onde a Morte era uma irmã boa que minorava os sofrimentos.

Com a aproximação dos aliados, os nazistas resolveram transferir o que restava de prisioneiros para o campo de Musberg.

A distância era de 180 km, e o perigo de ser atingido pela aviação e artilharia das fôrças libertadoras tornava inaceitável o convite de uma carona em viaturas ou comboios férreos.

Homens sem a mínima condição física eram obrigados a uma caminhada exaustiva. Muitos ficaram à beira dos caminhos, servindo de pastos às aves de rapina e aos cães.

Tudo aquilo passava pela mente do aviador brasileiro como um sonho mau.

"Sim, era apenas um pesadelo o escorbuto a arruinar as gengivas, a terrível dor no pé ferido, os percevejos, a fome, a sede, o cansaço... Tudo era fruto da imaginação. Estava mesmo era em sua cama, na Base Aérea de

Tarquínia, e bastaria abrir os olhos para constatar."

"Achtung! March!"

A volta à realidade deu-lhe uma imensa vontade de chorar. Ódio sem precedentes percorreu-lhe as veias. Ódio da guerra, dos homens, de Deus, da aviação, de tudo.

A exaustão afetara-lhe o moral, e pensamentos estranhos giravam-lhe no cérebro:

"Por que resistira aos interrogatórios? Se tivesse cooperado, dar-lhe-iam melhor tratamento, não estaria padecendo..."

Que querem saber, alemães dos infernos? Venham que lhes direi o que quiserem! O 1.º Grupo vai atacar a região de San Benedetto no dia 22! Levem isto a seus comandantes, levem o Brasil se quiserem, mas deixem-me dormir, pelo amor de Deus!"

Imediatamente compreendeu a ignomínia do que havia pensado. Sentiu asco de si próprio. Por instantes deixara de ser um verdadeiro "avestruz", um verdadeiro filho do Brasil.

O moral, que há pouco se lhe apresentava abaixo da crítica, foi soerguendo-se enquanto êle recordava os ensinamentos recebidos na Escola Militar, os exemplos dos heróis nacionais que haviam oferecido a própria vida em defesa da soberania do povo brasileiro.

A Escola de Cadetes, os primeiros vôos, a entrega das espadas, o doutrinamento, as primeiras missões, os companheiros que haviam tombado voltaram à cena, na lembrança do aviador.

Estava inebriado com tais pensamentos quando um soldado lhe disse que se levantasse.

Era quase um menino. O Furber, como os antigos chefes bárbaros, queria sacrifícios abundantes em seus funerais. Já havia matado milhões de homens e destruído poderosas nações com seu sonho louco, e agora levava ao holocausto o

que poderia ser a reabilitação da Alemanha perante o mundo: a sua juventude.

Uma curiosidade tipicamente colegial fêz com que o rapaz perguntasse em péssimo inglês o significado das iniciais no uniforme do prisioneiro,

Não entendeu a resposta dada em português e muito menos atinou com a mudança operada no Tenente, que, saindo da atonia física e moral à que antes se entregara, se levantou, ergueu o busto, e com a cabeça alta e um frêmito de orgulho

patriótico a percorrer-lhe todo o corpo, escandiu as palavras, bradando bem alto, para que sua voz atravessasse os Oceanos e viesse atingir os corações dos jovens brasileiros:

**"FAB, QUER DIZER FÔRÇA
AÉREA BRASILEIRA!"**



Não há razão para isto!

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

NOVA LOJA DE PASSAGENS

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

Sadia TRANSPORTES AÉREOS

Azaso 7.009

Fôrça Aérea Espanhola festeja seu dia:

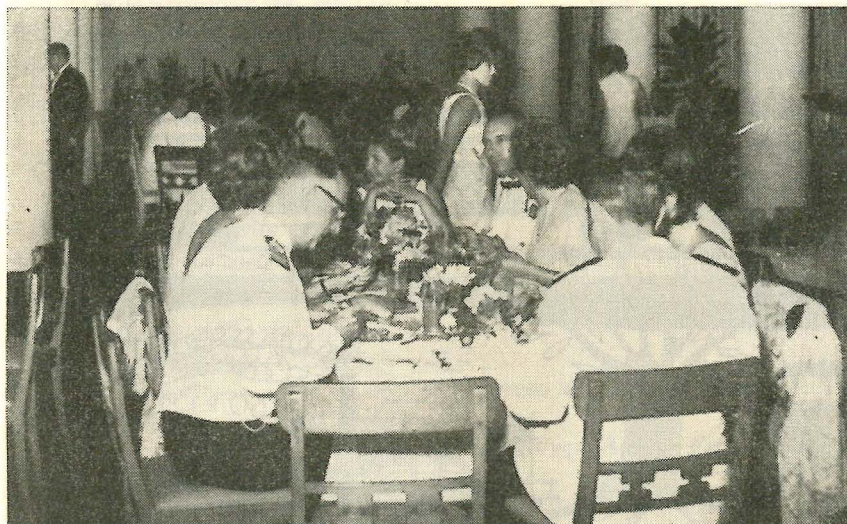
O Adido Aeronáutico junto à Embaixada da Espanha, Capitan de Navio D. ENRIQUE POLANCO MARTINEZ, reuniu, em jantar-dançante dia 11 Dez, no Hotel Miramar, altas autoridades da Fôrça Aérea Brasileira e representantes diplomáticos de países amigos.

A festa, tipicamente espanhola em sua magnífica organização, transcorreu animada e cordial em ambiente artisticamente decorado para

N. S. de Loretto

maior realce das homenagens que o anfitrião, Cmt POLANCO, e seus convidados promoviam à Aviação de Espanha.

Não faltou o "show" de músicas e danças espanholas.

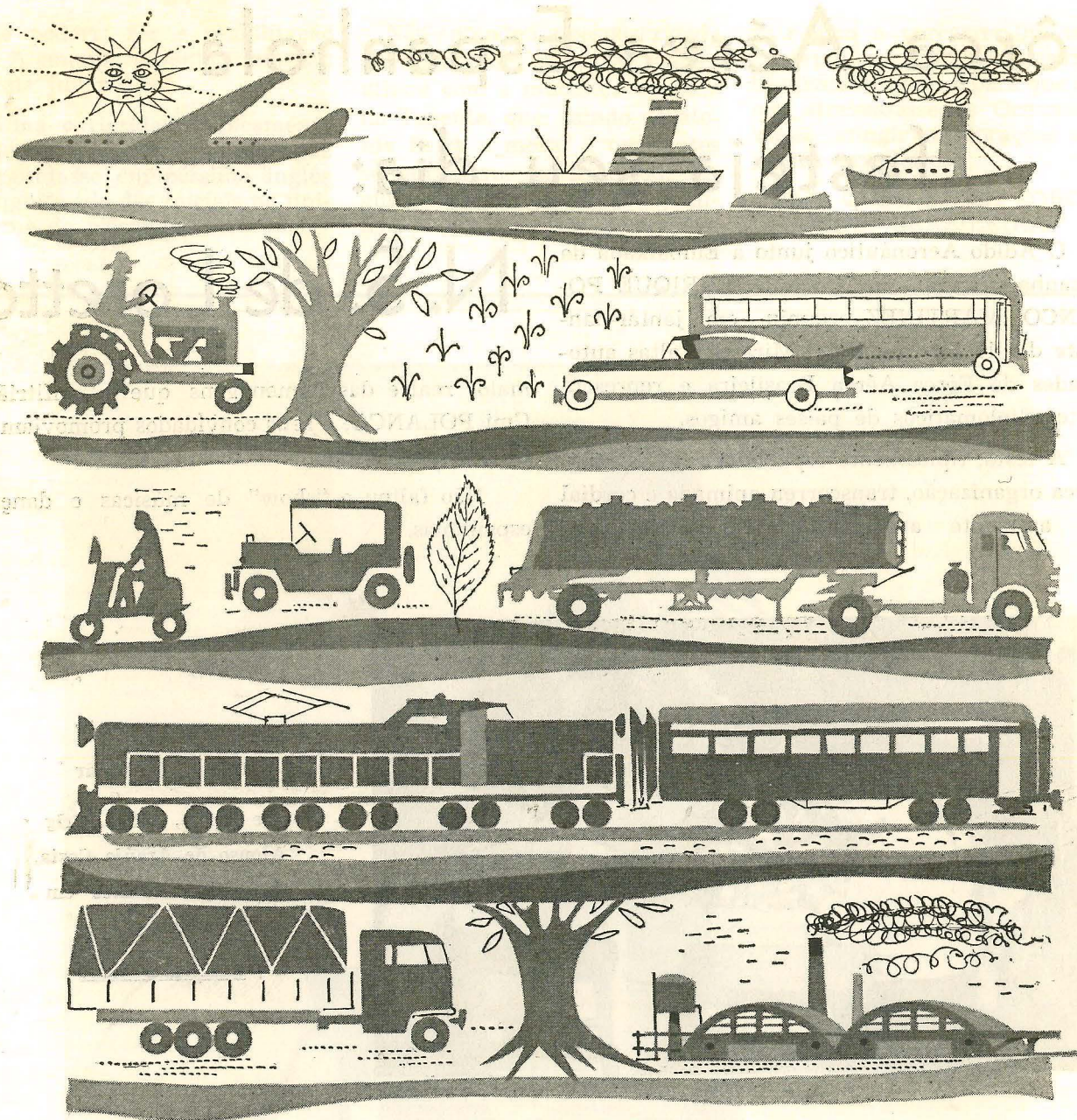


Grupos de jantar

De frente, a Sra. Brig
Afonso de Araújo Costa,
e o Cmt Polanco em
primeiro plano.

Cadetes do Ar em
representação da
Escola de Aeronáutica.





No rumo do Progresso

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



TEXACO BRASIL S. A.

Produtos de Petróleo

ENCERRAMENTO dos Cursos da ECEMAR

Em solenidade presidida pelo Ministro da Aeronáutica, no dia 22 de novembro, com a presença de altas autoridades civis e militares, entre as quais: o Embaixador do Paraguai, Sr. Raul Peña; Encarregados dos Negócios da Venezuela e do Equador, Srs. Luis Sanches Tirado e Hernani Vientimilla, teve lugar o encerramento do ano letivo da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, com a diplomação de nova turma de oficiais, nos seguintes cursos:

Curso Superior de Comando

Oficiais-Instrutores que exerceram a função por dois anos letivos consecutivos, de acordo com o artigo 115 do Regulamento da ECEMAR:

Cel Av Guido Jorge Moassab

Ten Cel Av Waldemar Gonçalves

Ten Cel Av Hélio Reis Cleto

Maj Av Nelson Pinheiro de Carvalho.

Oficiais-alunos que concluíram o curso, de acordo com o artigo 31 do Regulamento da ECEMAR:

Cel Av João Camarão Telles Ribeiro

Cel Av Manlio Garibaldi Fischer Filizzola

Cel Av Márcio Cesar Leal Coqueiro

Ten Cel Av Ernesto Labarthe Lèbre

Ten Cel Av João de Araújo Franco

Ten Cel Av Walter Feliú Tavares

Ten Cel Av Everaldo Breves

Ten Cel Av João da Costa Cavalcanti de Albuquerque

Ten Cel Av Averrois Cellular

Ten Cel Av Alberto da Silva Côrtes

Ten Cel Av Newton Daltro Morriçy

Ten Cel Av Rodopiano de Azevedo Barbalho

Curso de Estado-Maior

— Fôrça Aérea Equatoriana

Ten Cel Av Julio Isaac Espinosa Pineda

Ten Cel Av Hector Adriano Granja Rocha

Ten Cel Av Hugo Idrovo Vicuña

— Fôrça Aérea Paraguaia

Maj Av Luiz Alberto Gonzalez Ravetti

— Fôrça Aérea Venezuelana

Maj Av José Tomás Asuaje Alvarez de Lugo

— Fôrça Aérea Brasileira

Ten Cel Av Fernando Durval de Lacerda



O Ministro da Aeronáutica, ao chegar à ECEMAR para presidir a solenidade, é recebido pela Comissão de Recepção

Ten Cel Av Durval de Almeida Luz

Ten Cel Av Marion de Oliveira Peixoto

Ten Cel Av Eng José de Almeida Borda

Ten Cel Av Antônio Henrique Alves dos Santos

Ten Cel Av Ivan Janvrot Miranda

Ten Cel Av Godofredo Pereira dos Passos

Ten Cel Av Daniel Teixeira Abrantes

Ten Cel Av Lauro Klüppel Júnior

Ten Cel Av Aroldo Paim Pamplona

Ten Cel Av Luzo Ramos da Cunha Lopes

Ten Cel Av Ivan Teixeira Leite

Ten Cel Av Luiz Portilho Antony



O Brigadeiro Adamastor Beltrão Cantalice, Comandante da ECEMAR, quando pronunciava o seu discurso

Ten Cel Av Manoel Garcia Gonçalves

Ten Cel Av João Vieira de Souza

Ten Cel Av George Belham da Motta

Maj Av Samuel de Oliveira Eichin

Maj Av Haroldo Luiz da Costa

Maj Av Hélio da Costa Campos

— Curso de Direção de Serviços

Cel Med Lúcio Mendes Frota

Ten Cel Med Milton Guarita

Ten Cel Med José da Silva Pôrto

Ten Cel Med New Lannes de Oliveira

Ten Cel Med João Baptista Lima Noce

Ten Cel Med Afonso Carvalho Cerqueira Cardoso Antunes

Ao encerrar a solenidade, fez uso da palavra o Brigadeiro-do-Ar Adamastor Beltrão Cantalice, Comandante da ECEMAR, cujo discurso abaixo transcrevemos:

Exm.^o Sr. Ministro da Aeronáutica.

A Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, no cumprimento da missão que lhe compete, diploma hoje mais um grupo de oficiais, que concluíram, com aproveitamento, os Cursos de Estado-Maior, Superior de Comando e de Direção de Serviços, no corrente ano letivo.

A exemplo de anos anteriores, fomos honrados, este ano, com a presença de oficiais pertencentes às Forças Aéreas do Equador, Paraguai e Venezuela, que freqüentaram o Curso de Estado-Maior e muito cooperaram para o desenvolvimento dos nossos trabalhos.

Durante os cursos que hoje concluímos, foram analisados os principais problemas do Ministério da Aeronáutica e proferidas palestras instrutivas sobre a conjuntura nacional; fizemos várias visitas e viagens de estudos, com o objetivo de conhecer as atividades militares, sociais e econômicas, relaciona-

das com a Segurança Nacional, nas regiões onde as mesmas ocorrem; executamos manobras na carta e exercícios práticos, para familiarizar os alunos no desempenho de funções de Comandante, de Chefe ou de Adjunto de Seção do Estado-Maior de uma grande Unidade, nas diversas operações de guerra; e, finalmente, para completar o nosso programa de ensino, que visa unicamente a orientar a formação dos nossos futuros chefes militares, apresentamos alguns aspectos da Guerra Revolucionária, focalizando suas causas e as possibilidades do seu surgimento nas regiões menos desenvolvidas do País.

Encerramos, assim, o presente ano letivo, com a convicção de que o esforço da Escola foi coroado de pleno êxito, pois os resultados obtidos foram realmente compensadores.

Senhores diplomandos.

A partir de hoje pertenceis a uma equipe de oficiais que aliam a experiência a uma apreciável cultura profissional. Vossa habilitação, que hoje se concretiza, para exercer funções de Comando, de Estado-Maior e de Direção de Serviços, na Força Aérea Brasileira, ampliará os vossos horizontes, porque vossa opinião irá influir no estudo e no planejamento dos problemas ligados ao Poder Aéreo Nacional. Problemas complexos, entre si relacionados, e disputando, cada um, a primazia de uma solução.

Como sabeis, a Força Aérea Brasileira, que é o elemento básico do Poder Aéreo, reclama nova estruturação e modernização do seu equipamento de voo, a fim de se tornar compatível com a missão que lhe cabe como fator decisivo, não somente nas operações aéreas como nas operações de superfície.

Além disso, os métodos de instrução adotados nas nossas Escolas de formação de oficiais e sargentos, o adestramento militar e aéreo e a educação física das nossas Bases Operacionais não condizem com as exigências de uma Força Aérea na guerra

moderna. Precisamos atualizá-los de acordo com o progresso tecnológico da Aeronáutica, para tornar nosso soldado mais disciplinado e mais apto para o combate e para o cumprimento do seu dever.

Compete ao oficial de Estado-Maior a elaboração de novos métodos de instrução e transformá-los em programas que possam ser executados, visando sempre à valorização do nosso homem, porque o nosso objetivo principal é estarmos preparados física, moral e tecnicamente para a eventualidade de uma guerra.

É verdade que não aceitamos a guerra como principal solução para os conflitos internacionais, mas, não é menos verdade que não podemos fugir da sua dura realidade, e devemos tê-la sempre em mente, porque algum dia poderemos ser convocados para a defesa dos direitos e da soberania do País, e ficaremos expostos às investidas dos mais fortes e às humilhações de uma derrota, se não tivermos o preparo suficiente.

Paralelamente ao estudo cuidadoso dos problemas relacionados com o preparo e emprego da Força Aérea, podeis, também, ser solicitados a estudar problemas relacionados com o Transporte Aéreo Comercial, a Indústria Aeronáutica e a Aviação Aerodesportiva, que são elementos componentes do Poder Aéreo, nos quais a Força Aérea se apóia para constituir as suas reservas, melhorar a sua logística e formular a sua política.

O chefe militar é um líder que firma sua autoridade no exercício exclusivo dos deveres impostos pela carreira das armas.

Não deve imiscuir-se em assuntos estranhos à profissão, porque para isso não está devidamente preparado; entretanto, para melhor formular um exame de situação e decidir com segurança, deve acompanhar de perto a conjuntura social, política e econômica do País, o que poderá fazer sem tomar parte em confabulações políticas. Deve ser cauteloso nos seus julgamentos e firme

nos seus pronunciamentos, porque pode enveredar por caminhos tortuosos que o levam a perder a confiança dos subordinados.

Sua autoridade é fortalecida pelo exemplo da sua conduta, da sua justiça, da sua coragem e sobretudo do seu interesse em resolver os problemas dos seus subordinados.

É oportuno repetir, aqui, as palavras do ilustre General Leito de Carvalho, no seu livro "Dever Militar e Política Partidária". Dizia aquele chefe militar, analisando uma época de convulsões políticas do nosso País: "Desviar a Força Armada do caminho do seu dever, para servir, hoje, a uma corrente, nada impede que o faça amanhã em outra direção, contrária à primeira. E quem impedirá que o faça em benefício próprio?"

É para esse objetivo ameaçador que caminhamos, se as paixões políticas exacerbadas não se acalmarem e o bom-senso, que no caso é o senso da realidade, não abrir os olhos dos que, cegos e obstinados, querem conduzir a Nação Brasileira à fogueira do ódio em que pereceu Roma: Mário e Cila, Cesar e Pompeu. Olhemos o exemplo da História; somente os tolos, já dizia Bismark, não aproveitaram os seus ensinamentos.

A cura do nosso mal depende do bom-senso e do patriotismo de todos os brasileiros, e os homens de responsabilidade deste País — entre os quais nos colocamos — têm o dever de procurar o germen que infecta o Brasil para aplicar a devida terapêutica.

Tendes aí, senhores diplomados, em rápido sobrevôo, o panorama dos principais problemas que desafiam a vossa inteligência, os quais serão resolvidos, se colocarmos a Força Aérea Brasileira a salvo daqueles que, levados por ideologias ou por interesses escusos, lançam entre os nossos homens o germen da discórdia e da desordem, a fim de nos transformarem em instrumentos da prepotência e da ambição.

Senhores oficiais das nações amigas:

Levareis, meus caros colegas, às vossas Forças Aéreas, a expressão mais sincera da nossa amizade, do nosso reconhecimento pela honra que nos deram de escolher a nossa Escola para aumentar os vossos conhecimentos profissionais, e, sobretudo, do nosso desejo de que continueis a cultivar a nossa camaradagem e a nossa confiança mútua, para fortalecer cada vez mais a democracia e o Pan-Americanismo — nosso ideal comum.



Flagrante do auditório durante a solenidade do encerramento dos Cursos da ECEMAR



GRAND COMMANDER

DESEMPENHO

Cruzeiro a 70%	409 kph
Raio de Ação máximo	2 520 km
Teto Serviço Bimotor	8 637 metros
Teto Serviço Monomotor	4 879 metros
Razão de Subida Bimotor	455 metros
Razão de Subida Monomotor	94 metros
Distância para Decolagem	418 metros
Distância para Pouso	403 metros

FABRICANTES

Aero Commander Inc.

REPRESENTANTES

AIRCAR S/A
Av. General Justo 275 B-503

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

BRASIL: POTÊNCIA AÉREA COMERCIAL

Tráfego aéreo comercial do País subiu, de 153,4 milhões de toneladas/quilômetro, em 1952, para 331,9 milhões de toneladas/quilômetro, em 1961, segundo relatório elaborado pela Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica. E diz o relatório: "Graças ao tratamento dispensado pelo Governo ao importante setor da economia nacional, tornou-se possível incorporar à frota comercial brasileira, nos últimos anos, modernas aeronaves, com a participação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, como órgão técnico, com a incumbência de estudar as operações de crédito em moeda estrangeira, destinada à importação de equipamentos de voo.

De 1957 a 1963, foram importados, para modernizar a frota de aviação comercial brasileira, os seguintes aviões: seis Super-Constellation, 4 DC-6C, 2 Boeing 707-441, 2 DC-8 e 4 Caravelle. Salienta, ainda, o relatório que atualmente a frota comercial brasileira conta com 278 aeronaves, compreendendo aparelhos de pistão, turbo-hélice e a jato, sendo 244 de pistão, 20 turbo-hélices e 14 jatos.

A DAC já autorizou a compra de mais 19 aeronaves: 10 Viscount 701, 1 DC-8, 3 Convair 990, 4 Caravelle e 1 Boeing 707-441.

O Governo brasileiro vem procurando modernizar e equipar com os tipos mais modernos de aeronaves a frota comercial brasileira, para poder concorrer, em igualdade de condições, com as empresas estrangeiras que aqui operam.

OFICIAL DA FAB NA PRESIDÊNCIA DA ACADEMIA DE MEDICINA MILITAR

O Major-Brigadeiro Geraldo Majela Bijos, novo presidente da Academia Brasileira de Medicina Militar, esteve no Ministério da Aeronáutica, a fim de convidar pessoalmente o Ministro Anysio Botelho e o Diretor-Geral de Saúde, Brigadeiro Benedito Péricles Fleury, para prestigiarem, com suas presenças, a solenidade do dia 12 de dezembro, com início às 20,30 horas, na Escola de Saúde do Exército, da posse da nova Diretoria daquele sodalício. Em seguida, o Brigadeiro Majela Bijos foi ao Hospital Central da Aeronáutica convidar pessoalmente também o respectivo diretor, Brigadeiro Salvador Uchôa.

É a primeira vez que a presidência da Academia Brasileira de Medicina Militar é ocupada por um oficial da FAB. Os médicos da Aeronáutica foram convidados para assistir, dia 5, às 20,30 horas, à reunião da Diretoria da Academia Brasileira de Medicina Militar, em que o Almirante José Londres transmitirá as impressões que colheu da II Conferência dos Diretores de Saúde do Continente.

PAVIMENTAÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE TRÊS LAGOAS

Por despacho de 26/11/63, o Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Anysio Botelho, aprovou o Termo Aditivo do Convênio Celebrado a 21/11/63, entre a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica e a "CELU-

SA" — Centrais Elétricas de Urubupungá S/A — para execução das obras de construção e pavimentação da pista de pouso do Aeroporto de Três Lagoas, no estado de Mato Grosso, sob o regime de cooperação, com a aplicação da verba de... R\$ 68.062.632,00, do Ministério da Aeronáutica.

FAB NA MISSA POR ALMA DO PRESIDENTE KENNEDY

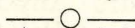
O Ministro Anysio Botelho compareceu ao Palácio do Planalto, em Brasília, onde assistiu, juntamente com altas autoridades civis e militares presentes, à missa mandada celebrar por alma do extinto Presidente John F. Kennedy, dos Estados Unidos da América do Norte. O Titular da Aeronáutica fez-se acompanhar de vários oficiais da Força Aérea Brasileira.

ESTUDO DE ESTADO- -MAIOR

O Tenente-Brigadeiro Francisco de Assis Corrêa de Mello, Chefe do Estado-Maior, informa terem sido escolhidos para realizar o Estudo de Estado-Maior, a ser cumprido entre 1 e 29 de fevereiro do próximo ano, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, os seguintes oficiais-aviadores: Coronéis: Pedro Alberto de Freitas, Celso Resende Neves, Nascimento Nunes Leal Júnior, João Batista Monteiro Santos Filho. Tenentes-coronéis: Roberto Pinto de Oliveira, Félix Celso Hiendlmayer de Macedo, César Pereira Grillo, Aldemar Antunes Pinheiro, Alfeu de Alcântara Monteiro, Alexandre Ney de Oliveira Lima Telles, Clóvis Pavan, Fernando Henrique Marques Palermo, Argeu Lemos Pelosi, Carlos Guimarães de Matos, Edilio Ramos Figueiredo e Alfredo Henrique de Berenguer Cesar.

Informa, ainda, o comunicado do Chefe do Estado-Maior que têm matrícula garantida naquele estabelecimento, por já terem concluído, com aproveitamento, o Estudo de Estado-Maior, os

Tenentes-coronéis Protásio Lopes de Oliveira, Renato de Paula Ebecken e José Evaristo Júnior, os dois primeiros no Curso de Comando e Estado-Maior e o último no Curso Superior de Comando. Os oficiais aprovados nos trabalhos escolares e que estiverem compreendidos, conforme o caso, no número de vagas fixadas terão matrícula assegurada nos diversos cursos, obedecido o regime de antiguidade.



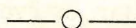
INAUGURADA A NOVA PISTA DO AEROPORTO DA PAMPULHA

Dando seqüência a uma série de melhoramentos que vem realizando a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica em diversos aeroportos nacionais, foi inaugurada a pista da Pampulha, no Aeroporto de Belo Horizonte, com as dimensões de 2 537 x 47 metros. Essa importante obra que acaba de ser concluída pela Diretoria de Engenharia custou 516 milhões e 347 mil cruzeiros, sendo dotada de balizamento diurno e noturno.

Com a presença do Governador Magalhães Pinto; do Prefeito de Belo Horizonte, Sr. Jorge Caroni Filho, do General Carlos Guedes, Comandante da 4.^a ID, do Major-Brigadeiro Francisco Teixeira, Comandante da 3.^a Zona Aérea; do Coronel Aduino Bezerra de Araujo, Comandante do CPOR; do Coronel-Aviador Carlos Alberto Martins Alvarez, Chefe do Estado-Maior da 3.^a Zona Aérea; do Tenente-Coronel-Aviador Afrânio da Silva Aguiar, Comandante do Destacamento de Base Aérea de Belo Horizonte; de grande número de oficiais da Aeronáutica e do Exército e autoridades civis — o Major-Brigadeiro Waldemiro Advíncula Montezuma, Diretor-Geral de Engenharia da Aeronáutica, entregou a nova pista ao governo do Estado, dizendo do valor da obra e da sua importância para a aviação civil e militar. Agradecendo, o Governador mineiro disse que Belo Horizonte estava agora, graças

à FAB, com uma das mais modernas pistas do Brasil, e reconhecia o esforço feito pela Diretoria de Engenharia em prol da aviação. Logo depois foi cortada a fita simbólica sob os aplausos dos presentes. Em seguida àquelas solenidades, foram oferecidos um coquetel e um almôço no Cassino dos Oficiais do Destacamento de Base Aérea de Belo Horizonte.

A obra foi iniciada em 29 de dezembro de 1962 e concluída com 234 dias de trabalho, sob fiscalização do Eng.^o Trajano Mendes, da Diretoria de Engenharia.



A FÔRÇA AÉREA ARGENTINA CONDECORA OFICIAIS DA FAB

Nove oficiais da Fôrça Aérea Brasileira receberam, num dos salões da Embaixada da Argentina, o "brevet" de Aviador "honoris causa" da Fôrça Aérea Argentina. À solenidade compareceram adidos militares do país amigo e o próprio Embaixador Carlos Fernandes. Os oficiais da FAB, ora condecorados, estiveram no Congo, em missão da ONU, como integrantes da Fôrça de Emergência das Nações Unidas (FENU), com um grupo de oficiais da FAA.

Em nome do Governo do país amigo, falou o Comodoro José Juarez, afirmando ser tarefa honrosa, para si, condecorar, em nome do Presidente Arturo Illia, os oficiais da Fôrça Aérea Brasileira, em reconhecimento do muito que fizeram, pela manutenção da paz no longínquo continente africano, irmanados com os oficiais portenhos, arriscando-se, muitas vezes, ombro a ombro, frente aos mesmos perigos.

Disse que os oficiais argentinos e brasileiros foram irmãos, formando um grupo homogêneo, nas horas alegres e amargas, enfrentando todos os perigos lado a lado. Trabalharam e sofreram juntos, acrescentou. "Entre vo-

cês e nossos irmãos argentinos" — disse — "não há diferenças, porque estiveram irmanados em tudo. Dêsse modo, por seus merecimentos, o Governo de meu país, o Governo Argentino, considera-os integrantes, também, da Fôrça Aérea Argentina".

Agradecimento — Em nome dos novos pilotos "honoris causa" da Fôrça Aérea Argentina, falou o Major Sérgio Cavallari, que expressou seu agradecimento pessoal e dos demais integrantes do contingente brasileiro na FENU, pela honrosa distinção do Governo Argentino, e disse do orgulho de todos em ostentarem em seus uniformes o novo "brevet". Explicou que, no Congo, os oficiais das duas Fôrças Aéreas irmãs foram realmente colegas, todos interessados num só objetivo — qual fosse o de bem cumprir a missão que lhes era destinada pelas Nações Unidas e pelos governos do Brasil e da Argentina. Considerou a FENU como uma Torre de Babel, onde encontraram oficiais e subalternos de diferentes nações, falando diferentes idiomas. Mas, foi com os argentinos que mais os oficiais brasileiros se identificaram desde logo, em todos os sentidos, consolidando a amizade nunca desmentida entre a FAA e a FAB, através da missão comum que lhes dera a ONU de manter a paz no continente africano.

Distinção — O Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Anysio Botelho, fez-se representar, na solenidade, pelo seu oficial de gabinete, Major Edson Augusto Teixeira. São os seguintes os oficiais da FAB que foram distinguidos com o "brevet" de piloto "honoris causa" da FAA, pelo Presidente Arturo Illia, da República Argentina: Majores-Aviadores Sérgio Cavallari, Raul de Souza Carvalho e Marco Aurélio Campos Tavares; Capitães Tancredo Ferreira Filho, Joaquim Francisco Lins de Araújo, Volnei Monclaro Mena Barreto, Sílvio da Gama Barreto Viana, Paulo de Tarso Albuquerque Araújo e Sérgio Luiz Millon.

TRANSPORTADORES AÉREOS PEDEM SOLUÇÕES NACIONAIS

Sob a presidência do Tenente-Brigadeiro Henrique Fleiuss, Diretor-Geral de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica, instalou-se, no Hotel Glória, a II Conferência de Aviação Comercial Brasileira, organizada para estudo e amplo debate dos problemas referentes ao transporte aéreo.

Depois de salientar que a aviação é uma atividade eminentemente dinâmica, dando por instalada a conferência, o Brigadeiro Henrique Fleiuss explicou que as empresas transportadoras, através do seu sindicato, haviam pedido a realização daquele encontro, para estudarem e encontrarem soluções de interesse comum. Em nome dos transportadores falou, em seguida, o Sr. Bento Ribeiro Dantas, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, que manifestou a confiança de todos na ação do Ministério da Aeronáutica, que visa acima de tudo a soluções nacionais.

As mais altas autoridades em matéria de transporte aéreo se encontravam presentes à frente das representações de todas as companhias, entre as quais anotamos os senhores: Bento Ribeiro Dantas, da Cruzeiro do Sul; Paulo Sampaio, da Panair do Brasil; Rubem Berta e Erik de Carvalho, da VARIG; Omar Fontana, da Sadia; Brigadeiro Átila Gomes Ribeiro, da Paraense; e representações governamentais como as da CERNAI, DAC, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, SUMOC, CACEX e muitas outras entidades. Após a reunião de instalação, foram constituídos os diversos Comitês para estudo dos mais palpitantes temas, como os seguintes: segurança de vôo; autorização para funcionamento de novas empresas de transporte aéreo; fusão ou associação de companhias; fixação de um sistema de subvenção que permita a consolidação das linhas nacionais e internacionais; tarifas atualizadas; tratamento ao

transporte aéreo dentro da realidade cambial; maiores facilidades de importação de peças e "pool" de sobressalentes; prorrogação da lei de isenção de taxas aeroportuárias para o serviço doméstico; monopólio estatal; plano de revisão para o futuro equipamento; política salarial e criação do Fundo de Segurança do Vôo, nos moldes do "Flight Safety Foundation". Os Comitês iniciaram a discussão das diversas teses apresentadas. As resoluções que merecerem aprovação serão encaminhadas ao Ministério da Aeronáutica em forma de recomendação ao Poder Público.

CAMINHÃO LANÇADO DE PÁRA-QUEDAS

O avião C-119 2306 do 1.º Grupo de Transporte de Tropa, tripulado pelos Major Melo, Capitão Aliverte, Sargentos Araripe e Valério, lançou um caminhão "REO" de 16 mil libras, em Gericinó. O veículo desceu com o auxílio de 5 pára-quedas do tipo G-11, como parte dos exercícios do Núcleo da Divisão Aeroterrestre. Aquela unidade está subordinada ao Comando Aerotático Terrestre, e pela primeira vez na América do Sul foi feito um lançamento dessa envergadura, com pleno êxito.

MÉRITO NAVAL A OFICIAIS DA FAB

Em decreto assinado na pasta da Marinha, o Presidente da República nomeou, no Quadro Suplementar da Ordem do Mérito Naval: no Grau de Grande-Oficial, o Ministro Anysio Botelho; no Grau de Comendador, o Major-Brigadeiro Antônio Joaquim da Silva Gomes e os Brigadeiros Olavo Nunes de Assunção e Afonso de Araújo Costa; no Grau de Oficial, os Coronéis-Aviadores Ruthênio Carneiro da Cunha Ribeiro, Deoclécio Lima de Siqueira, José Maia e Afonso Ferreira Lima; e no Grau de Cavaleiro, o Tenente-Coronel-Aviador Alberto Bins Neto.

LEVANTAMENTO AEROFOTOGRAMÉTRICO

O Ministro da Aeronáutica enviou exposição de motivos ao Presidente da República, solicitando autorização para colocar à disposição do Serviço Geográfico do Exército uma aeronave com técnicos que realizarão o levantamento aerofotogramétrico da linha seca limite entre o Brasil e a República da Colômbia, compreendendo as regiões banhadas pelos rios Japurá e Solimões, com base na cidade colombiana de Letícia.

Nessa missão, que deverá ter a duração de 15 dias, um avião B-17 da FAB operará na cidade de Letícia, com alternativa em Iquitos, no Peru. A área a ser sobrevoada foi, recentemente, demarcada pela Comissão Brasileira Demarcadora de Limites, faltando, apenas, a documentação aerofotogramétrica.

Para tanto, o Ministro da Aeronáutica já providenciou as respectivas licenças de sobrevôo em territórios peruano e colombiano, bem como a necessária carta de crédito para reabastecimento em Iquitos, no Peru.

A FAB NAS MANOBRAS DE GERICINÓ

Foi encerrado, no dia 30 de novembro último, o ano de instrução do Grupamento de Unidade-Escola, sob o Comando do General-de-Brigada Anfrísio da Rocha Lima, na área de instrução do Campo de Gericinó.

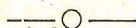
Tomou parte nessa manobra militar o 1.º Grupo de Aviação de Caça, com 12 aviões F-8, do 1.º Esquadrão de Caça, e 1 Controlador Aéreo Avançado do 1.º Esquadrão de Contrôl e Alarme. A eficiência das Unidades da FAB envolvidas na execução da operação, destruindo completamente os objetivos designados, veio mais uma vez demonstrar o alto grau de operacionalidade em que se encontra o pessoal da Base Aérea de Santa Cruz. O 1.º Grupo de Aviação de Caça atuou sob o Comando do próprio comandante

te do 1.º Grupo de Aviação de Caça, Ten Cel Av Berthier, tendo como membros das Esquadrilhas o Maj Av Dias, os Cap Av Gaio e Moura e os Ten Av Baere Camelier, Salazar, Pacheco, Martins, Celestino, Froes e Fleury. O 1.º Esquadrão de Contrôlo e Alarme atuou com um Controlador Aéreo Avançado sob a Chefia do 2.º Ten Av Gonçalves.



CHEFE DO EMFA AGRADECE APOIO RECEBIDO DA FAB

O Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, General-de-Exército Oswaldo de Araújo Motta, em comunicado ao Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Francisco de Assis Corrêa de Mello, dá conta do êxito da visita a nosso País de uma delegação de 49 membros do Colégio Interamericano de Defesa que incluiu as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Recife. Diz o General Araújo Motta que o acontecimento se revestiu do maior êxito e brilhantismo, tendo sido atingido plenamente o objetivo colimado, qual seja o de proporcionar aos visitantes, representantes dos diversos países da comunidade americana, uma perspectiva real do índice de desenvolvimento do Brasil, especialmente no campo do desenvolvimento industrial, ao mesmo tempo em que a visita serviu para estreitar mais e mais os laços de amizade que unem as forças armadas brasileiras às das nações amigas. Finaliza, o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, por agradecer o apoio indispensável que recebeu da FAB e que culminou com a ótima impressão que levou de nosso País a delegação do Colégio interamericano de Defesa.



FACILITADA A ADMISSÃO NAS ESCOLAS DA FAB

A Diretoria do Ensino do Ministério da Aeronáutica obteve, do Ministro Anyisio Botelho, todas as medidas indispensáveis para que possa recrutar, no pró-

ximo ano letivo, maior número de candidatos ao ingresso nas Escolas de Formação de Oficiais para a FAB.

Sensível aumento no número de vagas para admissão na Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar, de Barbacena, onde é ministrada a instrução do ciclo colegial, a par de facilidades para transferência de alunos dos Colégios Militares abriram maiores perspectivas a numerosos jovens desejosos de atingir o oficialato da FAB.

Em Barbacena, os estudantes nada gastam com ensino, alimentação e uniformes, e ainda percebem certa quantia suficiente para seus gastos pessoais.

Iguais vantagens são proporcionadas aos cadetes da Escola de Aeronáutica dos Afonsos, onde a FAB prepara os seus oficiais-aviadores e intendentes, num regime de autodisciplina, com as mais variadas recreações, como competições esportivas em pistas, piscina e ginásio.

Os interessados poderão colher as informações de que necessitarem nas próprias Escolas de Formação, na Diretoria do Ensino e até mesmo nas Juntas de Alistamento Militar, pois os prazos de inscrição são improrrogáveis.



HOMENAGEM À FAB

A Rádio Marajoara, de Belém, prestou significativa homenagem à FAB, transmitindo por suas ondas, para todo o Brasil, saudação à mais nova corporação das Forças Armadas, cuja atuação, porém, na paz e na guerra, a torna grande dentro e fora do País.

Disse o locutor na mensagem de saudação à Força Aérea Brasileira: "Há um trabalho mudo... silencioso, altamente humano e social que de há muito vem sendo realizado por um punhado de homens, cujo espírito realizador deverá servir de

exemplo aos jovens de hoje, aos homens de amanhã, para que o Brasil caminhe para o seu verdadeiro destino, dentro dos sagrados postulados da democracia e da liberdade.

Lá, onde a mão do progresso ainda não alcançou...

Lá, onde o homem civilizado ainda não fez morada...

Lá, onde os menores princípios de cultura, de higiene, ainda são desconhecidos...

Lá na floresta virgem... na região inóspita... lá no paraíso das morissocas — Lá, a FAB plantou sua bandeira.

Lá, seus aviões penetraram levando o remédio, o livro, a roupa... o alimento.

É êsse o trabalho mudo e silencioso da FAB. Trabalho cujo desprendimento, coragem e arrojo fazem do homem do ar um símbolo de progresso". E finalizou: — "No Brasil de ontem... No Brasil de hoje e no Brasil de amanhã, a FAB teve, tem e terá a sua parcela de contribuição, baseada nos sagrados princípios de bem servir, numa prova inequívoca de que o Brasil caminha a passos largos para o seu verdadeiro destino, como nação livre, coesa e eminentemente democrática.

E haverá sempre um símbolo...

E haverá sempre uma igualdade...

E haverá sempre uma unidade — a impulsionar êste gigantesco País...

E haverá sempre um nome, que já é um símbolo de igualdade, de unidade e de patriotismo que se chama FAB, a gloriosa Força Aérea Brasileira..."

NOSSO CLUBE

Carnaval no Clube de Aeronáutica

A exemplo do que vem sendo feito todos os anos, o Clube de Aeronáutica fará realizar no Carnaval seus quatro tradicionais bailes, sendo que o do dia 9, domingo, será realizado no horário de 15 às 18 horas: **"BAILE INFANTIL"**.

Os bailes dos dias 8, 10 e 11 obedecerão ao horário compreendido entre 23.00 e 04.00 horas.

O sócio que desejar levar convidados terá que preencher um formulário, o qual deverá vir assinado e acompanhado de duas fotografias.

Ao convidado será fornecido um "cartão plástico", com fotografia, pelo preço de Cr\$ 5.000,00, que dará ingresso aos quatro bailes.

Cada sócio terá direito a um convite, válido para um cavalheiro e duas damas, e cada um dêsses deverá adquirir o "cartão plástico" (convite) ao preço mencionado acima.

Os sócios que desejarem trazer maior número de convidados deverão providenciar a feitura do "cartão plástico" e fazer reserva de mesa para o número de convidados que desejar trazer. Nesse caso, não haverá limite numérico.

Os pedidos de inscrição para consecução de convites poderão dar entrada no Clube (Secretaria) a partir do dia 15 do corrente, e o prazo de pedidos estará encerrado no dia 31 de janeiro de 1964.

OS PREÇOS DAS MESAS SERÃO :

PARA OS SÓCIOS :

Para os 4 dias — mesa com 4 lugares Cr\$ 8.000,00

Cada lugar a ser acrescentado custará Cr\$ 2.000,00, válido para os 4 bailes.

Preço para cada baile isoladamente Cr\$ 3.500,00

Preço de lugar a ser acrescentado Cr\$ 850,00

PARA CONVIDADOS :

Para os 4 dias — mesa com 4 lugares Cr\$ 12.000,00

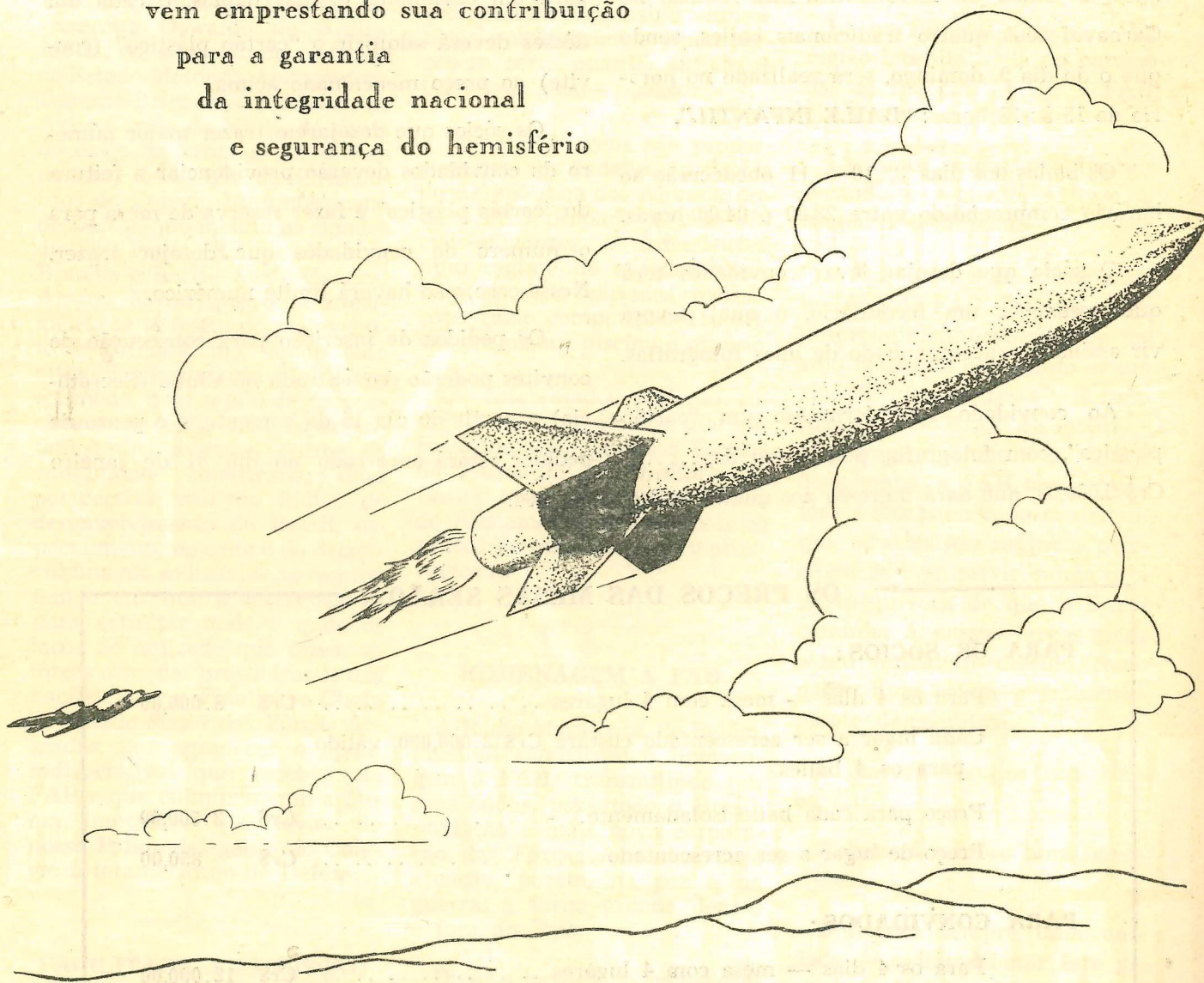
Cada lugar a ser acrescentado custará Cr\$ 3.000,00, válido para os 4 bailes.

Preço para cada baile isoladamente Cr\$ 5.000,00

Preço de lugar a ser acrescentado Cr\$ 1.250,00

UM FULGOR RÁPIDO NOS CÉUS... UM VOTO DE CONFIANÇA NO FUTURO...

Na era espacial,
a Companhia de Explosivos VALPARAIBA*
vem emprestando sua contribuição
para a garantia
da integridade nacional
e segurança do hemisfério



* A Companhia de Explosivos VALPARAIBA, subsidiária de INDÚSTRIA QUÍMICA MANTIQUEIRA S.A. está equipando a Força Aérea Brasileira e a nossa Marinha de Guerra com modernos projéteis balísticos e tipos diversos de Bombas de Aviação.

Foguete - F.A.S.C - 2," 25

Foguete - R 115 de guerra

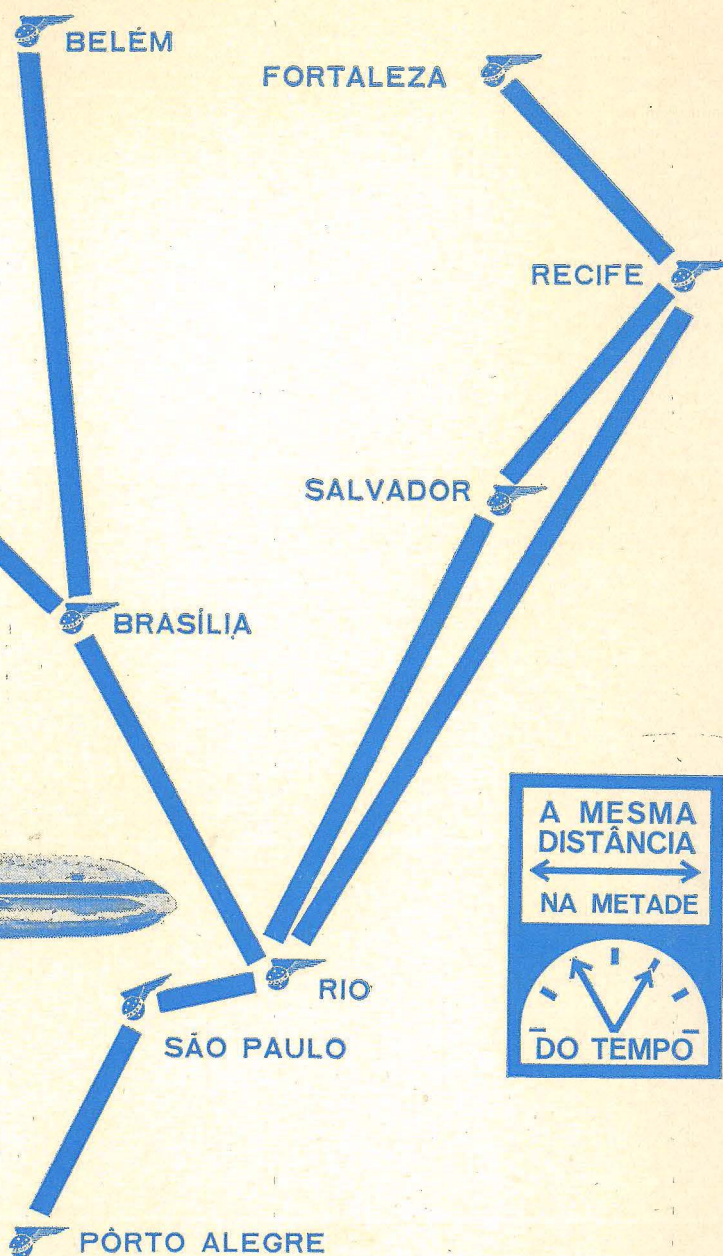
Foguete - SOMMA I de três estágios metereológico

Foguete - FLEXA 83 mm de guerra

Foguete - E 127 de guerra

Foguete - SOMMA II de três estágios metereológico

**AGORA,
MAIS
VIAGENS**



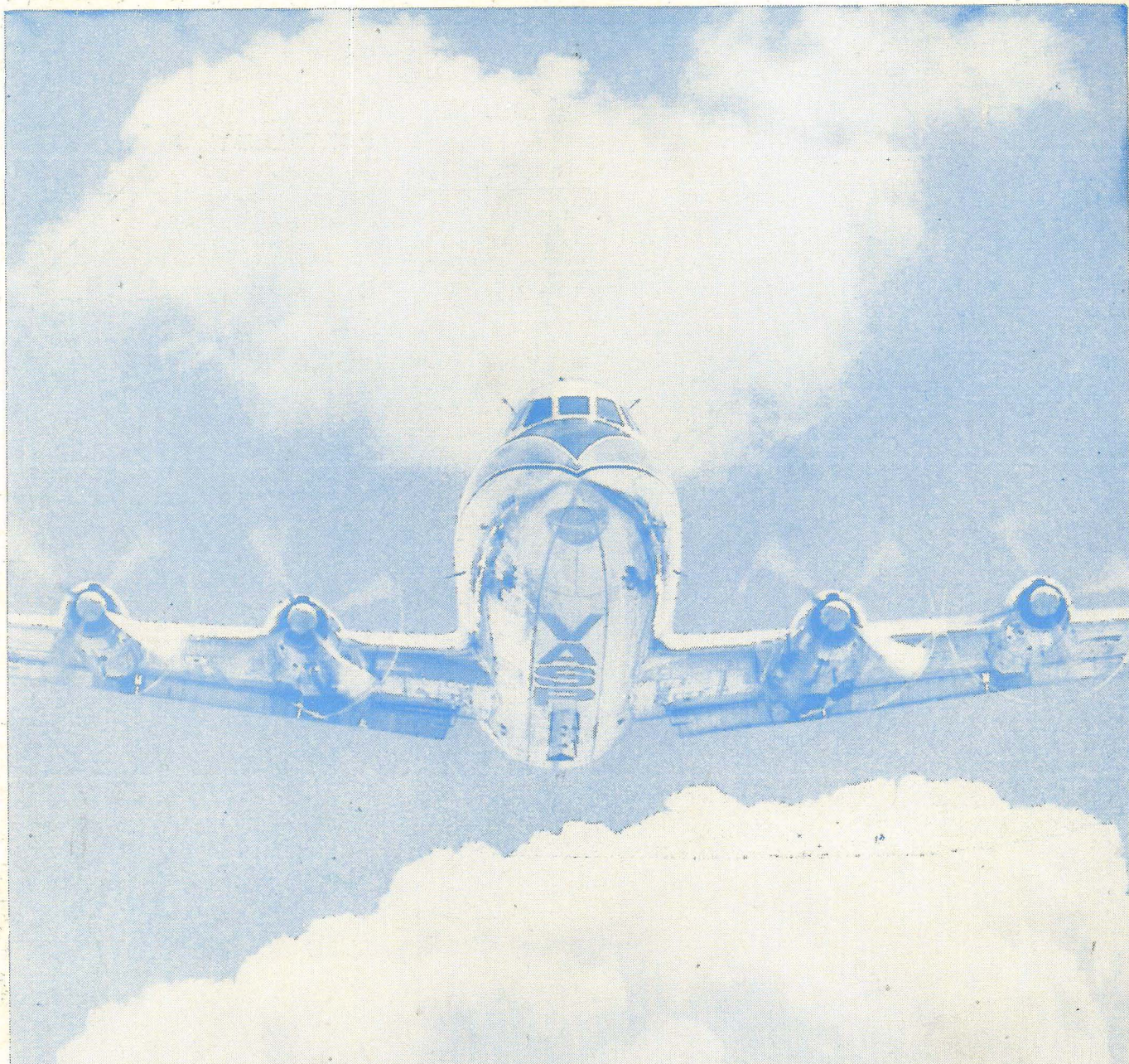
NOVO CARAVELLE 6-R DA PANAIR



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



VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TERMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PASSEIRO. POR ESTE 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. ELE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS MADO 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!