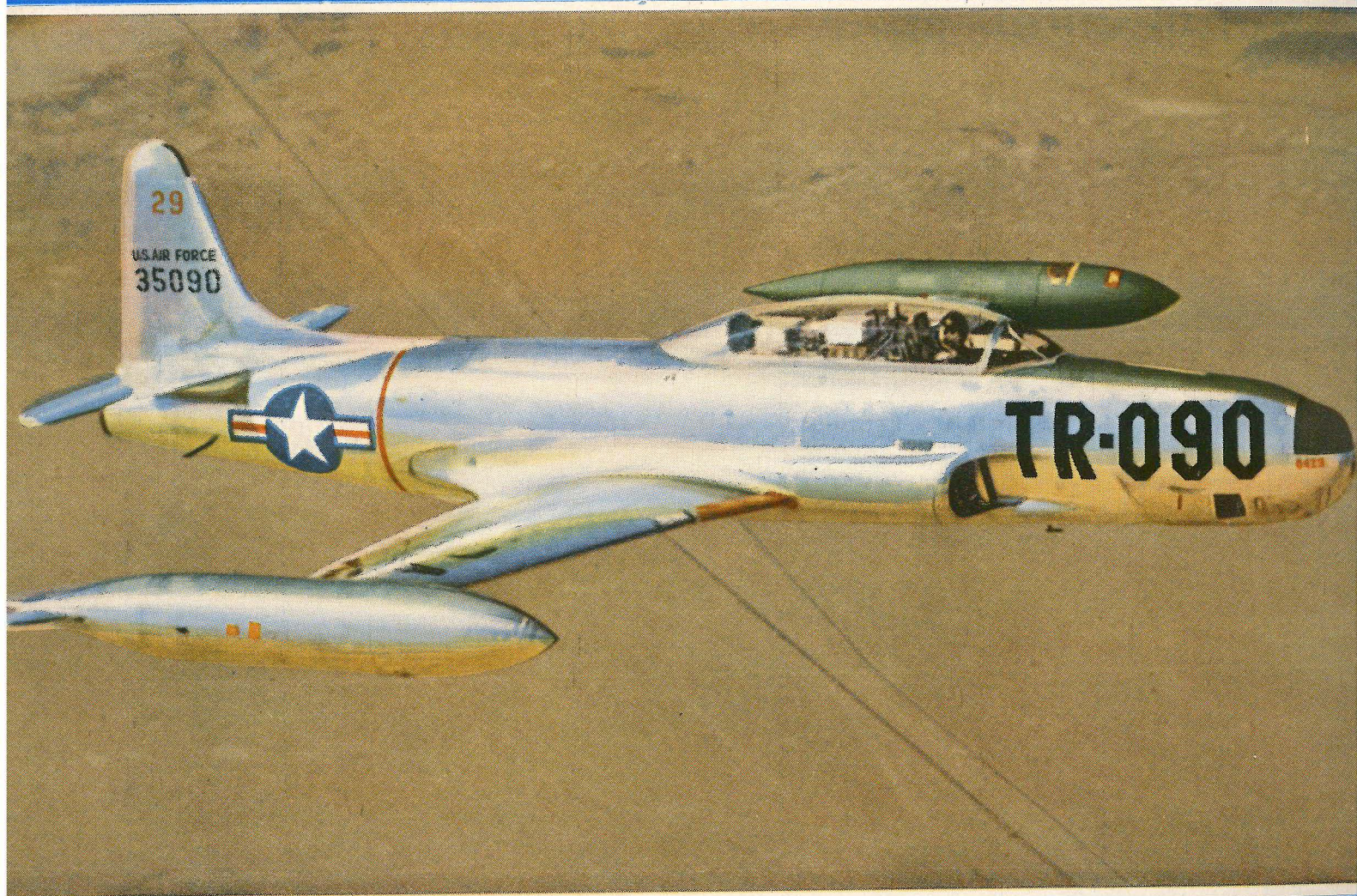


REVISTA DE **AERONÁUTICA**



ANO 6 — N.º 25
MARÇO - ABRIL DE 1964

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 6 - N.º 25 - MARÇO - ABRIL

1964

DIREÇÃO

Diretor:

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

Redator-Chefe:

Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO

Redatores:

Maj Brig R/R IVO GASTALDONI

Maj Brig R/R Dr. WALDEMAR BASGAL

DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA — Cel Av

ALOÍSIO NÓBREGA — Maj 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

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Av. Graça Aranha, 174

s/1116-Telefone 52-3910

Rio de Janeiro — Brasil

SUMÁRIO

	Páginas
A Aeronáutica tem novo Ministro (reportagem)	2
Editorial	3
Página da Saudade	4
Fundamentos Sociológicos de Relações Públicas — Prof. Walter Ramos Poyares	5
Aeromodelismo — Haroldo Sauer Guimarães - Major	9
O Legado do "Senhor das Areias", Antoine de Saint-Exupéry — Geraldo Labarthe Lèbre - Cel Av	15
Conceitos e Preceitos — J. Menezes Moura	21
SAG faz o balanço do gás produzido e consumido em 1963	23
Homenageado o 1.º Grupo de Caça (reportagem)	24
Comando Aerotático Naval faz Diplomacia (reportagem)	25
Fôrça Aérea Portuguesa: Amizade (reportagem)	25
IBC tem nova política: Renovar para Conservar	27
O Parlamentarismo no Mundo e no Brasil — Alcyr Lintz Geraldo - Cap Int	29
Riscos do Ar, medidas necessárias e exoneração de responsabilidade do Transportador Aéreo — Octanny Silveira da Mota	35
Eleita nova Diretoria na VASP (reportagem)	39
Necessidade de melhor amparo aos órfãos dos Militares — Aldo Alvim de Rezende Chaves - Maj	40
K7 — Mosquetão e Revólver — Guilherme Cavalcanti - Maj	43
Notícias da Aeronáutica	47

NOSSA CAPA

"Lockheed" Reconhecimento-Foto
USAF RT-33 em voo



Major-Brigadeiro
NELSON FREIRE LAVENÈRE WANDERLEY
Ministro da Aeronáutica

A AERONÁUTICA TEM NÔVO MINISTRO

Por decreto do Presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, foi nomeado Ministro da Aeronáutica o Major-Brigadeiro **NELSON FREIRE LAVENÈRE WANDERLEY**. A escolha do Chefe da Nação recaiu nesse Oficial-General que há mais de 35 anos vem prestando assinalados serviços à Aviação Brasileira.

No início de sua distinta carreira de aviador militar, o Major-Brigadeiro Wanderley realizou os vôos pioneiros do Correio Aéreo Nacional nas rotas Rio-São Paulo, Rio-Goiás e na linha do rio São Francisco que fazia a ligação entre o Rio de Janeiro e a cidade de Fortaleza.

Criado o Ministério da Aeronáutica, em 1941, foi escolhido para fazer parte do Gabinete

Técnico do Ministro Salgado Filho, órgão encarregado de elaborar a organização inicial do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. Por ocasião da II Guerra Mundial, seguiu para o Teatro de Operações do Mediterrâneo, acompanhando o General Mascarenhas de Moraes, a fim de tomar contato com as operações de Guerra e com as condições em que teria que operar a Força Expedicionária Brasileira. Permaneceu no Teatro de Operações até março de 1945, tendo desempenhado as funções de Oficial de Ligação da Força Aérea Brasileira junto ao Estado-Maior das Forças Aéreas Aliadas do Mediterrâneo. Após a chegada do 1.º Grupo de Caça Brasileiro na Itália, realizou 13 missões de Guerra, como piloto, em aviões P-47 "Thunderbolt".

Em 1951, fez parte da Delegação Brasileira na IV Reunião de Consulta de Ministros de Relações Exteriores, em Washington, durante a crise resultante da Guerra da Coréia. Neste mesmo ano, foi nomeado Comandante do Transporte Aéreo, na fase de organização, tendo permanecido nessas funções até início de 1953, quando foi designado Adido Aeronáutico à Embaixada do Brasil em Buenos Aires. Desempenhou, depois, diversas comissões de relêvo e ultimamente se encontrava no Comando da 5.ª Zona Aérea que assumira durante os acontecimentos da Revolução vitoriosa.

O Major-Brigadeiro Wanderley possui as seguintes condecorações: Medalha do Serviço Militar (ouro), Grande Oficial da Ordem do Mérito Aeronáutico, Comendador da Ordem do Mérito Militar, Mérito Santos Dumont, Medalha do Correio Aéreo Nacional (ouro), Medalha do Mérito Aeronáutico Italiano, Cruz Peruana de Aviação, Ordem Nacional Condor dos Andes (Bolívia), Comendador da Ordem da Estrêla Negra (França), Abdon Calderón de 2.ª Classe (Equador), Medalha Militar de 2.ª Classe

(Conclui na pág. 39)

CONSIDERAÇÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO DAS FÔRÇAS AÉREAS

Em princípio, a organização das Fôrças Aéreas deve atender à doutrina de emprêgo formulada em decorrência da respectiva doutrina militar. É claro que a organização depende também de outros fatores conjunturais, existentes não só no âmbito interno como no quadro internacional. Torna-se evidente que não existe uma organização-padrão que sirva sob medida às Fôrças Aéreas de qualquer país. Cada um tem de adotar a organização mais conveniente, capaz de atender com o máximo de eficiência e de economia de meios às missões de que está incumbida.

Cumprir notar, por outro lado, que uma organização militar não pode ficar imutável através dos tempos, de vez que ela resulta de fatores eminentemente evolutivos, como é o caso da própria doutrina de emprêgo. Os planejadores, naturalmente, não podem omitir também os princípios de organização universalmente consagrados, tendo em vista a concepção de novas estruturas funcionais perfeitamente aptas ao desempenho das respectivas missões, tanto na paz como na guerra.

De modo geral, a organização das Fôrças Aéreas pode ser assim esquematizada: um Comando-Geral da Fôrça Aérea e um número variável de Comandos subordinados para o atendimento das missões específicas. As missões atribuídas às Fôrças Aéreas normalmente compreendem as seguintes:

- Defesa Aérea, destinada a salvaguardar os elementos essenciais do Poder Nacional, impedindo ou neutralizando as operações aéreas inimigas de natureza tática ou estratégica;
 - Transporte Aéreo, destinado a assegurar a desejada mobilidade tanto de pessoal como de material, quer em tempo de paz como em tempo de guerra, concorrendo para o êxito das missões atribuídas às Fôrças Aéreas.
- Pode-se então inferir que os principais Comandos diretamente subordinados ao QG da Fôrça Aérea podem ser os seguintes: Comando de Instrução e Adestramento, Comando Aero-estratégico, Comando de Defesa Aérea, Comando de Transporte Aéreo, Comando de Apoio Logístico e outros, de acôrdo com as necessidades, inclusive um que seja destinado às atividades de Pesquisa e Desenvolvimento. A cada um desses Comandos, evidentemente, ficam subordinadas as Grandes Unidades Aéreas ou de Aviação, necessárias ao desempenho das respectivas missões.
- Voltamos a insistir em que não existe uma organização rígida capaz de atender às peculiaridades de cada País. É necessário também que, periodicamente, seja reformulada a organização existente, a fim de adaptá-la às modificações, ocorridas nos fatores determinantes. Em qualquer circunstância, porém, uma pergunta deve nortear o trabalho dos planejadores: a organização proposta atende, nas melhores condições, ao cumprimento das missões? Tudo, afinal de contas, se prende à busca incessante da eficiência operativa. No que diz respeito, então, às Fôrças Aéreas, isto é primordial.
- Aero-estratégicas, destinadas a destruir ou neutralizar as principais fontes do Poder Nacional do inimigo, através de ações aéreas realizadas no interior do seu próprio território;
 - Aerotáticas, destinadas a destruir ou neutralizar as fôrças inimigas desdobradas nos Teatros de Operações, realizando com êsse propósito operações aéreas singulares para obtenção da superioridade aérea e operações combinadas com as Fôrças de Superfície, terrestres ou marítimas;
 - Aí estão considerações que apresentamos aos nossos ilustres companheiros. Temos bem presente que todos se acham animados do propósito de apresentar os mais fundamentados estudos a respeito dos problemas de organização atinentes à nossa própria Fôrça Aérea.

PÁGINA DA SAUDADE

A REVISTA DE AERONÁUTICA recebeu com surpresa e justificado pesar a notícia do falecimento do Major-Brigadeiro ISMAR PFALTZGRAFF BRASIL. Lembramos, imediatamente, quando fomos convocados por ele para assumir a direção deste órgão. Na quali-

dade de Presidente do Clube de Aeronáutica, transmitiu-nos, então, as suas diretrizes, a par das palavras de confiança e de incentivo que nos levaram a manter esta publicação num elevado padrão de eficiência.

Agora o Major-Brigadeiro Ismar não poderia mais, de vi-

va voz, animar o nosso trabalho, dar o seu conselho oportuno, calcado na sua vivência, no seu conhecimento das coisas e dos homens. Nem sempre, possivelmente, fomos capazes de corresponder à expectativa desse distinto Chefe. Mas em nenhuma ocasião ficamos privados do seu apoio, da sua compreensão. Ele tinha, antes de tudo, um espírito arejado e um coração aberto à generosidade. Era um perfeito cavalheiro e nunca perdia a calma, nem a maneira distinta de argumentar, de sugerir, de justificar seus pontos de vista.

Fomos levar o nosso adeus ao Brigadeiro Ismar na ocasião do seu sepultamento. Lá estavam os seus familiares e os seus amigos, inclusive grande número de oficiais das três Forças Armadas. Mas houve uma ausência que foi notada por todos: as honras militares. A respeito dessa ocorrência, o Marechal-do-Ar Carlos Pfaltzgraff Brasil escreveu veemente carta publicada no dia 17 de março na "Tribuna da Imprensa". Acreditamos que esse ilustre Oficial-General traduziu, com fidelidade, o sentimento da Família Aeronáutica, da qual o Brigadeiro Ismar foi um dos seus membros de notória distinção. Não vamos acrescentar outras considerações. Manifestamos a esperança de que no futuro, em nosso País, as divergências de natureza política ou ideológica não sejam tão grandes a ponto de motivar até mesmo a falta de honras militares devidas a um oficial da ativa, no pleno gozo de seus direitos assegurados pela regulamentação vigente.

Prestamos, assim, nesta página, a nossa homenagem póstuma ao Major-Brigadeiro ISMAR PFALTZGRAFF BRASIL. A REVISTA DE AERONÁUTICA, nesta hora, registra o sentimento que emerge pleno de espontaneidade dos nossos corações: a Saudade.

Major-Brigadeiro ISMAR PFALTZGRAFF BRASIL



FUNDAMENTOS SOCIOLÓGICOS DE RELAÇÕES PÚBLICAS

Prof. WALTER RAMOS POYARES

Aceita a tese de que o método de influência ou manejo de opinião pública, enfeixado no termo Relações Públicas, não nasceu de um grito de independência isolado, não resultou da invenção engenhosa de um homem, não representa apenas uma tendência ou moda, mas fluiu de um processo histórico em que o homem político se descobre a si mesmo e consolida a noção dessa consciência, vamos tentar distinguir e pôr em relevo, nesse movimento através do tempo e do espaço, algumas idéias e conceitos que imprimem autenticidade a essa evolução. Da presença física no agrupamento à participação como membros de uma comunidade, os povos vêm passando por etapas de conquistas sociais ao transformarem em contratos aqueles direitos naturais e ao estabelecerem um equilíbrio de poderes democráticos no fortalecimento de estatutos jurídicos, que devolvam o centro da decisão ao plural, evitando o predomínio do singular, que é a prepotência.

Há um paralelismo entre a evolução do direito de opinião e a do sistema democrático, figurando ambos dentro de um fenômeno maior. A legitimidade desse processo está em que ele corresponde à natureza mesma da pessoa humana. Sua atualidade se revela pela consciência desses direitos. Seu aprimoramento resulta do equilíbrio prático entre direitos e deveres. Em resumo, quem exerce uma parcela de influência na formação da opinião pública — seja no setor político ou social, seja no setor cultural ou de negócios — deve saber que sua atividade repousa sobre um direito seu pessoal, mas confinado, reduzido, fiscalizado pelo direito do outro, nesse delicado jogo que é a essência da inter-relação democrática.

Creio que o moderno manejo dos elementos de formação de opinião pública consubstancia,

na prática, aquela necessidade que os diferentes grupos humanos têm de se comunicar e, de modo geral, fornece ao povo o instrumento adequado para realizar, por intermédio de pressões contínuas, num sistema de equilíbrio instável, a soberania de sua vontade, imposta, se necessário, ao próprio Estado, que para ele existe, uma vez que, segundo Jacques Maritain, “o povo constitui a própria substância — a substância viva e livre — do corpo político”. Constitui assim o método de Relações Públicas o meio para a concretização dessa vontade e a consecução desse equilíbrio. Para se entender com maior clareza a noção desse direito, segundo o qual o povo está acima do Estado, não cabendo a este, portanto, a exclusividade da informação nem da pressão, torna-se indispensável acentuar as conotações que distinguem os conceitos de Comunidade, Sociedade, Nação, Povo e Estado, expressões que se confundem com frequência, levadas a perigosas ambigüidades. Tomo por base a obra de Maritain, “O Homem e o Estado”, discordando em alguns pontos como veremos, a seguir.

Comunidade e Sociedade — Não se tratando de meras abstrações, uma vez que ambas são “realidades ético-sociais, compostas não apenas de elementos biológicos, mas humanos”, distinguem-se, todavia, pela natureza de sua formação. A comunidade é obra natural, enquanto a sociedade é obra racional. A comunidade produz-se espontaneamente pela identificação psicológica, ou melhor por uma identificação em torno de valores morais e espirituais, anterior à manifestação da von-

tade e por isso mesmo independente do espaço. A sociedade cria-se com um objeto, supõe uma vontade manifesta, um fim. Por isso, uma firma comercial se chama sociedade, enquanto as classes sociais são, antes de tudo, comunidades.

Comunidade, Grupo, Massa — Embora surjam da natureza, isto é emergem como fenômeno natural, a comunidade não pode confundir-se com o grupo, que é o ajuntamento temporário, ocasional. Há na comunidade o elemento continuidade-no-tempo, que permite sua identificação. A comunidade implica conjunção que gera certa homogeneidade de substância, íntima, formal, ao contrário do que se dá com a massa de indivíduos, que ostenta apenas a homogeneidade de exterior, de forma, material, sendo, por isso mesmo, conforme a expressão do Santo Padre Pio XII, “amorfosa, móvel de fora para dentro”.

Nação e Povo — Ora — e aqui vai, data vênica, nossa discordância do notável filósofo Jacques Maritain — concebemos nação como sociedade, ao passo que os povos são comunidades. Melhor ainda, a nação se produz pela sociedade das comunidades, entendendo-se sociedade dentro da tese aqui defendida, de obra racional, produto da vontade expressa. Tanto assim que essa é a sua concepção jurídica. Para reforçar a evidência, lembro que não se trata de associação que poderia supor coincidência de vontades, mas sociedade de vontades manifestadas e acordadas entre si. A Nação representa a sociedade legal, em cujo seio as comunidades transacionam umas com as outras, dentro de uma

ordem própria. Sendo os povos as próprias comunidades locais ou regionais ou nacionais, eles preexistem à nação e como tal se constituem no Corpo Político, que é o todo, do qual o Estado será a parte principal: Como a nação nasce do Povo e como o Estado surge do Corpo Político, torna-se uma aberração o Estado sobrepor-se ao Povo. Como, porém, se manifesta a vontade do Povo senão através da livre expressão de suas várias comunidades? É a elas que a atualidade entrega um instrumento próprio de existir a sua vontade, através da informação e da persuasão, dos métodos de influência e de pressão, conhecidos como Relações Públicas.

A atualidade, a que aqui me refiro, sublinha aquela desenvolvimento da consciência democrática, que procura tornar vivo, eficiente esse sistema de convivência política, social e econômica, a fim de, entendendo-o mais precisamente, praticá-lo melhor, considerado tal processo como o único consentâneo com a natureza livre do homem. Sublinha e caracteriza essa evolução, na medida em que corresponde a um esforço prático para pôr em execução esse sutil equilíbrio instável. E para aplicá-lo com firmeza de convicção, sem nos perturbarmos com os possíveis desfalecimentos ou fracassos, convém acentuar algumas daquelas condições que são inerentes ao sistema democrático, alguns daqueles princípios que servem para conotar sua concepção.

"Democracia", afirma o sociólogo Thomas Vernon Smith (*The Democratic Way of life*), "é mais do que uma forma de governo. É um jeito de viver, variado e rico de possibilidades. Como toda manifestação de vitalidade, a democracia é multidimensional". E adiante: "a democracia é em si mesma, na verdade, um estado de espírito". Democracia é movimento, processo, não uma condição estática, parada, mas uma operação continuada, que tem de subsistir, antes e acima de tu-

do, no espírito do cidadão, de cujos anseios ela nasceu, conforme examinamos no evoluer histórico. O exercício do direito de expor livremente suas idéias e juízos funciona em relação ao corpo político de forma semelhante às glândulas de secreção interna em relação a nosso organismo, a cujo metabolismo contribuem com elementos químicos que favorecem o seu equilíbrio. No corpo político, a livre manifestação de opiniões revivifica-o, animando-lhe o dinamismo que o caracteriza. Vale aqui acentuar que, como no exemplo, essa liberdade se limita pelo equilíbrio, pois o excesso de manifestação de um dos órgãos pode implicar a destruição do organismo. Como o biológico, o social tem que se preservar.

Considerada essa convicção fundamental do sistema democrático, infere-se que lhe é saudável o mecanismo de informações e persuasão pôsto a operar pelas Relações Públicas. Através dos inúmeros canais da comunicação, os diversos grupos das comunidades trabalharão para que não se atrofie esse estado de espírito e ao contrário se aprimore pelo contínuo exercitar-se.

Nesse processo de interação, o comando da maioria não suprime o direito à pressão da minoria. Esta, manifestando-se por todas as vias, infiltra-se para evitar a formação de blocos herméticos e conseguir que sua voz seja ouvida, suas reivindicações atendidas, mesmo que apenas em parte. Disso temos tido entre nós magníficos exemplos em nossa história democrática. Imaginemos, agora, que as várias seções da vida da comunidade, que se servem dos métodos de Relações Públicas, podem representar-se como autênticas minorias em busca de uma posição favorável na opinião pública. Essas seções — da vida administrativa, cultural, espiritual ou de negócios — forçam uma imensa circulação de idéias e conceitos e juízos, no mais legítimo movimento de interação. Sua melhor regra será

a de acreditar na eficácia desse dinamismo, sem a pretensão de acertar sempre ou de sujeitá-lo. Da natureza mesma desse fenômeno tiramos outra regra para a boa vigência do sistema democrático: é que são tão condenáveis a oposição sistemática quanto o apoio irrestrito, porque ambos diminuem aquela saudável infiltração ou interpenetração a que nos referimos.

Esse mesmo dinamismo não deve restringir-se à esfera política, mas atingir todos os estágios da vida da comunidade, animando-os à convivência, à busca de ideais, sem a jactância de os ter atingido. Tal amplitude de interação democrática se conquista à medida que essas comunidades se firmam naquela fé secular de que fala Jacques Maritain, representada por um acôrdo em torno de um conjunto de princípios práticos. Pois apesar do esplendor da controvérsia e do debate, subsiste uma unidade composta pelo povo. Eis que "todos os direitos sociais de debate, de livre curso de opiniões, limitados pelas regras da moral e do direito alheio, se originam do povo considerado como a multidão de pessoas humanas que, reunidas sob o império de leis justas, por uma mútua amizade e para o bem comum de sua existência humana, constitui uma sociedade política ou um corpo político" (*O Homem e o Estado*, página 37). Releva destacar nessa definição as seguintes delimitações:

a) as regras da moral e do direito circunscrevem o curso das manifestações;

b) o corpo político tem uma existência temporal para cuja eficácia deve contribuir o instrumento de R.P.;

c) sendo somente legítimo o império de leis justas, torna-se legítimo o povo servir-se desses instrumentos de pressão para derrogar leis injustas.

Uma vez que vimos frisando a correlação existente entre a evolução da consciência democrática e o direito de opinar, parece-nos que, quanto mais nítidos forem os conceitos sô-

bre o sistema democrático, melhor compreenderemos o campo de operação dêsse direito. Neste terreno, sem dúvida muito terá ainda de ser acrescido, ou aperfeiçoado. Nem ignoro a que delicada tarefa nos impomos na tentativa de estabelecer sutis conotações e tênues contornos. Tomo ao ilustre educador e sociólogo norte-americano, Edward C. Linderman, algumas de suas proposições dos ideais democráticos, para evidenciar essa correlação:

a) As pessoas que se empenham em adaptar-se ao sistema democrático de vida são chamadas a disciplinarem-se numa *variedade de unidade*, isto é, unidade que é conseguida através do uso criador da diversidade. Espera-se da socie-

dade, que se afirma democrática, que proveja e favoreça uma larga escala de diversidades.

b) As pessoas que se dedicam ao sistema democrático de vida só serão capazes de caminhar nessa direção se estiverem preparadas para aceitar e viver a regra do *funcionamento parcial dos ideais*. Perfeccionismo e democracia são incompatíveis.

c) Esse sistema repousa firmemente sobre o princípio de que os meios devem ser acordes com os fins. É a prática dessa regra que produz o comportamento democrático e constrói um padrão de moralidade democrática.

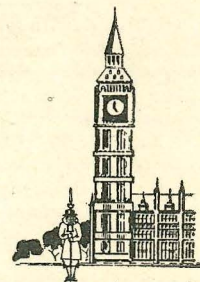
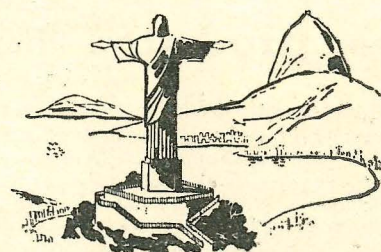
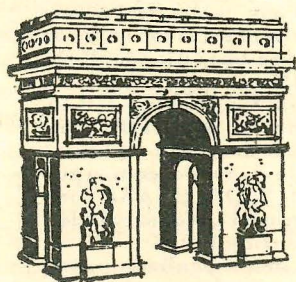
d) O consentimento genuíno, ingrediente vital do sistema de-

mocrático de vida, é o produto-fim da discussão e do debate. Os cidadãos das sociedades democráticas só estão equipados para o seu papel, quando dominam os meios e a arte de debater.

e) A eficiência nas instituições democráticas deriva de um alto nível de *correlação funcional*. Instituições fragmentadas e isoladas não são apenas inoperantes dentro de suas próprias áreas como tendem a produzir padrões de comportamento hostis ao desenvolvimento democrático.

f) O moderno regime de vida democrática só pode realizar-se, numa era de tomada de consciência, se os seus preceitos e meios de vida são incorporados ao sistema educacional.

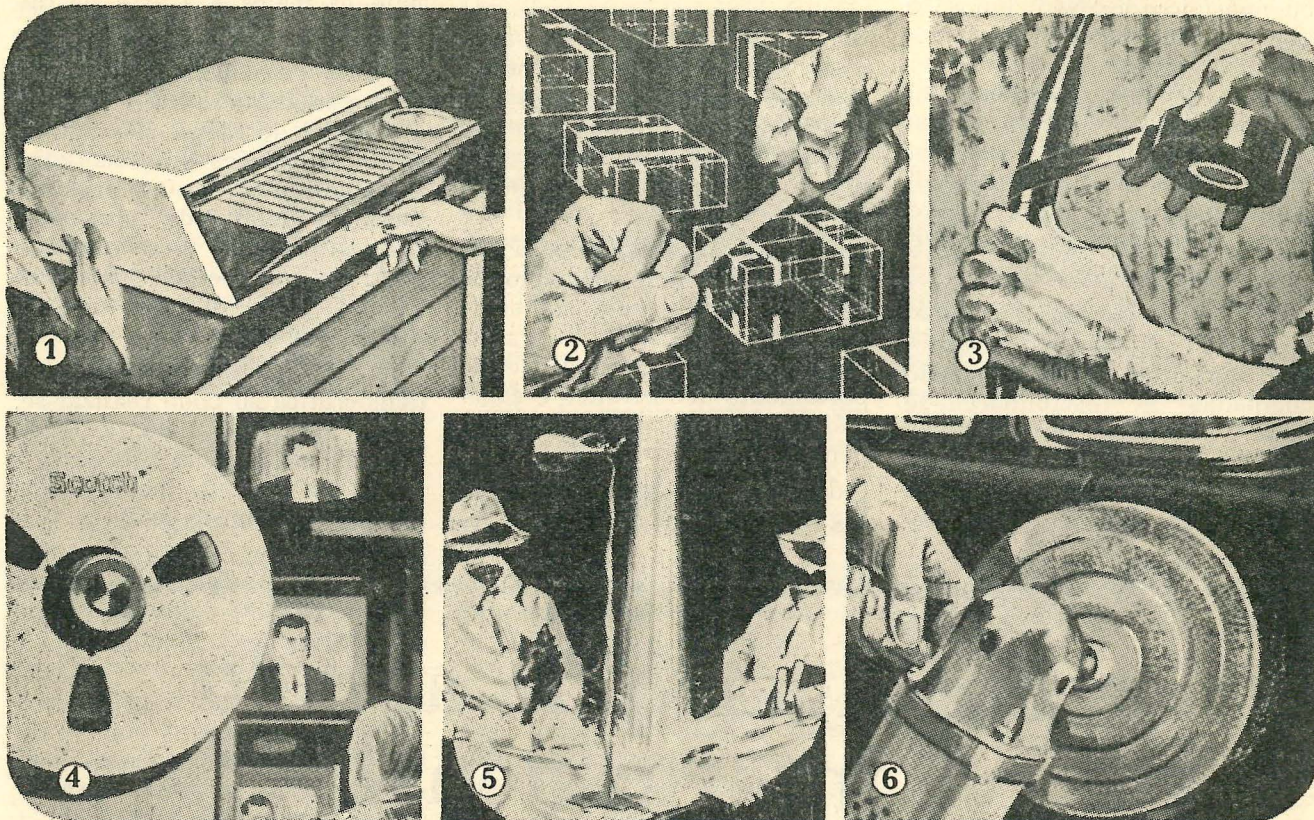
um cigarro de agrado internacional



minister

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

3M UM MUNDO
DE
NOVAS IDÉIAS



Êstes produtos há pouco tempo não existiam... Hoje eles estão melhorando sua vida!

Pesquisando sempre, a 3M está permanentemente criando novos produtos para a solução de problemas na fábrica, no escritório, na loja ou no lar, numa verdadeira antecipação do dia de amanhã. Nada mais natural, pois, que os produtos 3M, em número cada vez maior, sejam uma resposta pronta e cabal e êsses problemas, ao mesmo tempo em que vão tornando a vida mais prática e agradável. Êstes são alguns exemplos do que a 3M, auxiliada pela pesquisa, pode fazer por você:

1. Thermo-Fax — Em apenas 4 segundos essa máquina tira uma cópia perfeita! Funciona com eletricidade, ligada a qualquer tomada. Não necessita de técnicos, nem requer o uso de produtos químicos. Copia desenhos, cartas, impressos ou documentos.

2. Fitas Industriais — Entre as muitas fitas marca SCOTCH encontra-se a Fita Filamentosa. Reforçada por filamentos de "rayon", dá aos volumes e caixas uma extraordinária resistência, substituindo com vantagens a fita de aço, na maioria dos casos.

3. Produtos Elétricos — A Fita Plástica Isolante 33 é apenas um dos muitos produtos que constituem essa linha da 3M. Suas vantagens são

notáveis: elástica, flexível, de espessura fina e uniforme, oferece uma superior resistência dielétrica. Seu adesivo especial é absolutamente neutro, não ataca os materiais. São propriedades nunca reunidas em qualquer outra fita.

4. Video-Tape — A fita magnética que veio revolucionar a televisão. Grava, ao mesmo tempo, som e imagem, permitindo a reprodução imediata das cenas gravadas em competições esportivas ou espetáculos artísticos, bem como a conservação das mesmas para uso futuro. Mais um produto criado pela 3M.

5. Scotchgard — Revolucionário processo criado pela 3M (agora sendo lançado no Brasil) que torna os tecidos repelentes e manchas aquosas, oleosas e secas. Envolvendo cada fio com uma película protetora invisível, SCOTCHGARD torna ainda o tecido impermeável, conservando, entretanto, sua natural ventilação.

6. Abrasivos — A 3M tem desempenhado papel decisivo na criação de quase todos os tipos de de abrasivos revestidos. Um dêles é o disco de lixa marca 3M, que remove com facilidade a pintura velha, a ferrugem e o "primer" das carrocerias dos automóveis, nas oficinas mecânicas.

3M MINNESOTA MANUFACTUREIRA E MERCANTIL LTDA.

CAIXA POSTAL 22.060 — TEL. 80-2137 — S. PAULO

Via Anhanguera K 110 — Sumaré — São Paulo

AEROMODELISMO

RADIOCONTROLE

1.^a PARTE

Estamos, no Brasil, bastante adiantados em aeromodelismo. Dêle, de suas inúmeras modalidades, destacaremos, nesta Seção, o telecontrole do tipo rádio, para o qual existem provas oficiais. Isso, porque, embora muitos ignorem, ainda existem outros tipos bem menos usados em virtude das limitações de distância: por meio de luzes, sons e até mesmo ondas térmicas (infravermelho).

Antes, o telecontrole era bem difícil de ser feito. Um aeromodelo necessita ser leve, pois, do contrário, exigiria motores muito grandes e aparelhos de tamanho muito avantajado. Todos sabem que a microminiaturização é bem recente. Lembro-me, ainda, de experiências a que assisti em Manguinhos, em 1947, por aeromodelistas paulistas. Era no tempo em que se usava o fiel e pesadíssimo relé Sigma 5-F, com o tiratron RK-62 que é uma válvula enorme. Os servomotores, de construção caseira, eram também pesados. Com isso, tínhamos um aeromodelo com cerca de três metros de envergadura. Atualmente, podemos dar ao luxo de fazer voar dentro de um hangar um aeromodelo com trinta centímetros de envergadura, com controle em dois lemes e motor. Para quem se espante, existe o receptor Ontarion 0-21, que ocupa apenas dois terços da área de uma caixa de fósforos de propaganda. Temos, também, aeromodelos maiores, com cerca de dois metros de envergadura e cinco quilos de peso, com controle em todos os lemes e motor, compensador de estabilizador, freios e trem de aterragem escamoteável. Esses fazem todas as manobras acrobáticas possíveis aos aviões comuns. Com isso, os concursos estão ficando cada vez mais complexos, exigindo mais técnica e treinamento.

No Brasil, ressentimos demais a falta de material. O pouco que temos é de preço quase que proibitivo. Recebemos material principalmente de origem norte-americana e japonesa, e mais algum de origem inglesa e alemã. De fabricação comercial nossa, nada há, em virtude de haver

HAROLDO SAUER GUIMARÃES - Major

O Major HAROLDO SAUER GUIMARÃES dedica-se ao aeromodelismo desde 1939.

Em 1959, servindo em Belém do Pará, divulgou esse esporte no norte do País. Como fruto disso, foi fundada a Federação Paraense de Aeromodelismo, com três clubes já filiados. Conseguiu a construção de um aeromodelódromo e a prática de quase todas as modalidades deste esporte, inclusive mesmo início de radiocontrole. Como divulgação, promoveu inúmeras demonstrações públicas em Belém, numa das principais praças da cidade. Foi, lá, entrevistado pela televisão e pelo rádio, tal a aceitação que encontrou o aeromodelismo. Mantinha também uma coluna dominical no jornal dos Diários Associados sobre aeromodelismo e artigos esparsos para outros jornais, bem como noticiários para todos os jornais, rádio e televisão, por ocasião dos Campeonatos Paraenses de Aeromodelismo, sempre realizados durante a Semana da Asa.

Atualmente no Rio de Janeiro, vem-se dedicando a experiências sobre radiocontrole.

muito pouca praça. Para pequena produção, o preço seria tal que ultrapassaria muito o do similar importado. Assim sendo, ao lado de equipamentos que vêm de fora, encontramos considerável construção doméstica, embora com inúmeros componentes importados. Para nós, os itens



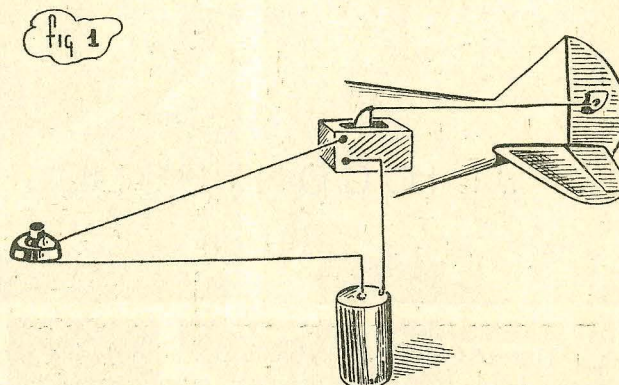
Aeromodelo radiocontrolado "CHARGER" com um aeromodelista argentino.

mais críticos são os micro-relés, escapamentos e servomotores. São todos elementos muito sensíveis e delicados. Um relé, por exemplo, costuma consumir para o seu funcionamento a quinquagésima parte da energia utilizada para acender um "flash-light". Um servomotor "Duramite", medindo aproximadamente 3 x 5 x 7 cm, contém um motor elétrico, dois circuitos impressos, um conjunto de engrenagens, seis escôvas elétricas, quatro transistores e mais quinze outros componentes elétricos. Isso tudo, como é lógico, é de muito difícil construção caseira, muito embora já tenha visto inúmeras tentativas bem sucedidas. Todavia, no nosso mercado já encontramos muita coisa útil, que, aliada à técnica, à boa-vontade e à paciência, nos permite competir com equipamentos profissionais. A IBRAPE, por exemplo, já produz ótimos transistores para aeromodelismo; a FORMIPLAC já produz aqui o "cooper clad" para circuitos impressos, e microcomponentes já existem bastante no mercado para radio-transistores. Para termos idéia das nossas possibilidades, vejamos o meu equipamento: o transmissor possui uma válvula encontrável em São Paulo e dois transistores nacionais; as bobinas são de fabricação caseira; o cristal foi cortado na RCB, e os componentes miúdos foram todos achados no comércio. Tudo isso montado em um circuito impresso em material nacional. Para antena, achei uma de rádio Volkswagen que dava sintonia exata. Depois, como as pilhas de 67,5 volts custam muito caro, montei um conversor de corrente com mais dois transistores nacionais, e uso baterias alcalinas de fabricação nossa também. Para o receptor, ainda usei uma válvula inglesa e um relé japonês. Todavia, com os novos circuitos transistorizados, poderei suprimir o relé e a válvula. Fiz milagre? Acho que não. Perdi meses em experiências, quando poderia comprar na loja um equipamento já funcionando. Todavia, gastei cerca da quinta parte do que necessitaria para comprar tudo pronto, com a excepcional vantagem de ter um equipamento **adequado ao nosso clima**. Nada fiz de difícil, pois dezenas de aeromodelistas no Brasil fazem o mesmo. Cabe é divulgar os resultados encontrados, para poupar trabalho e tempo aos que iniciam. Será, pois, esse um dos meus objetivos na série de artigos que se seguirão.

Não tentarei fazer um curso sobre aeromodelismo, pois seria matéria para um livro. Para radiocontrole, seria o mesmo. Procurarei, apenas, dar conhecimentos de rudimentos de telecontrole, o suficiente para que saibam como funciona, verifiquem as possibilidades do esporte, e tentarei, com isso, conseguir mais interessados. Darei também novidades no ramo e divulgarei circuitos com possibilidades no mercado nacional. Para isso, peço aos aeromodelistas radiocontrolistas do Brasil que colaborem conosco, divulgando suas experiências, para que possamos, com isso, ajudar o progresso desse esporte no Brasil.

O QUE É RADIOCONTROLE

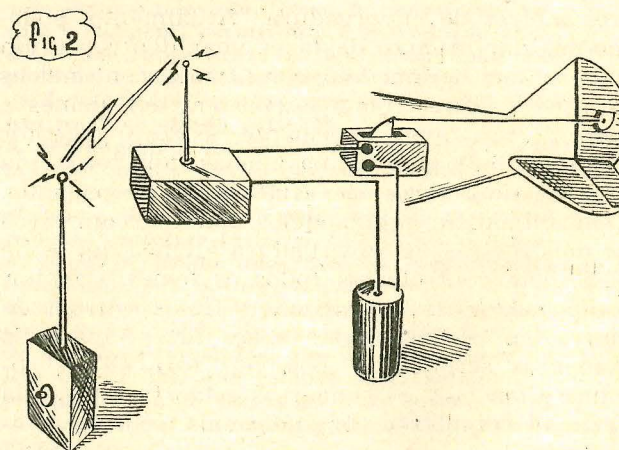
Um aeromodelo, tendo móvel o leme de direção, poderá fazer curvas controladas, em vez de descer ao sabor do vento. Com isso, poderemos fazê-lo descer onde nos aprouver, ou obrigá-lo a fazer manobras e figuras em vôo.



No circuito da Figura 1, nós temos o leme de direção do aparelho mecanicamente associado a um motor elétrico. Dois fios, as pilhas e o interruptor completam o circuito. Assim sendo, toda vez que o interruptor fôr ligado, o leme se movimentará.

Isso tudo é muito simples. Todavia, quem conseguirá acompanhar o aeromodelo em vôo para ligar o interruptor? Teríamos, então, outra solução, que seria fazer os fios bastante longos, permanecendo o interruptor no solo. Teríamos, assim, limitação de distância, em virtude do peso dos fios, que ao mesmo tempo dariam muita resistência ao avanço e embaraçariam nos obstáculos no solo.

Vejamos o circuito da Figura 2



O nosso interruptor, agora, fica no solo, servindo para ligar e desligar o transmissor. Esse lançará sinais no espaço. Os sinais são, assim, captados no aeromodelo, pelo seu receptor, que, então, aciona um electroímã (relé). Esse electroímã contém contactos elétricos que se fecham

com se fôsem um interruptor. Esse novo interruptor virá corresponder ao da Figura 1. Assim sendo, os nossos fios longos foram substituídos pelos sinais de rádio. Poderemos, então, atingir distâncias muito maiores que as anteriormente conseguidas, o que em média representa um quilômetro e meio.

PRINCIPAIS ELEMENTOS DE RADIOCONTROLE

Temos três partes básicas, que são:

Transmissor

Receptor

Comandos

O transmissor será o elemento destinado a emitir os sinais a serem captados pelo receptor do aeromodelo. Esse receptor, conforme os comandos existentes no aeromodelo, possuirá desde um ou mais botões de acionamento, até complexos sistemas mecânicos ou eletrônicos para ligar ou desligar os sinais a serem emitidos. Compõe-se basicamente de:

Transmissor propriamente dito

Antena

Fonte de alimentação

Sistema de acionamento

O transmissor fabrica o sinal de rádio a ser emitido, sinal esse que é transmitido por inter-

médio da antena. A fonte de alimentação, composta de pilhas, baterias, retificadores ou conversores, destina-se a fornecer a energia elétrica que o conjunto necessita. O sistema de acionamento é o que liga e desliga o transmissor ou modifica o seu sinal, a fim de constituir um código que, interpretado pelo aeromodelo, determina o leme que deve agir.

O receptor é o dispositivo que recebe e interpreta os sinais vindos do transmissor, mandando-os para os comandos dos lemes.

Os comandos transformam os sinais elétricos do receptor em movimentos mecânicos para os lemes. Dividem-se basicamente em **Escapamentos** e **Servomotores**.

Os escapamentos são normalmente relés que travam dispositivos rotativos com corda de elástico. A pressão do elástico enrolado é que movimenta o leme, conforme o relé permite a rotação do dispositivo por frações de volta. São os mais leves e mais baratos.

Os servomotores são dispositivos elétricos ou de ar comprimido que acionam diretamente os lemes, sem precisarem de corda prévia. São bem mais pesados e caros, mas, além de serem muito mais seguros, são os que permitem posições intermediárias para cada leme.

TRANSMISSORES BÁSICOS

Os transmissores para aeromodelismo podem ser:

Quanto ao tipo de sinal	{ Portadora	
	{ Modulados	
Quanto ao número de canais	{ Monocanal	
	{ Multicanal	
Quanto ao tipo de comando	{ Sinal sólido	{ Simples
		{ Simultâneo
	{ Proporcional	{ Simples
		{ Simultâneo
Quanto ao sistema elétrico	{ Valvulares	
	{ Mistos	
	{ Transistorizados	
Quanto ao manuseio	{ Portáteis	
	{ Semifixos	
Quanto à alimentação	{ Pilhas	
	{ Rede	
	{ Conversores	

Estudemos sumariamente esses tipos:

QUANTO AO TIPO DE SINAL

O oscilador, no transmissor, é que fabrica o sinal de frequência muito alta a ser transmitido pela antena. Esse sinal simples, sem nenhum som ou informação, chama-se **Portadora**. Alguns trans-

missores emitem apenas esse sinal simples. O Comando será então feito ligando ou desligando o transmissor. É o sistema mais simples e barato para um canal. É, todavia, pouco usado, pois os receptores ficam sujeitos a funcionamentos erráticos provocados até por correntes estáticas ge-

radas dentro do aeromodelo. São esses os transmissores chamados de **Portadora**.

Em outros, a portadora é transmitida permanentemente. Para o comando, são juntados um ou mais sons (modulação). O receptor, agora, funcionará pela informação trazida pelos sons. São os chamados transmissores modulados.

QUANTO AO NÚMERO DE CANAIS

O transmissor só poderá usar uma frequência. Nessa frequência única, temos, por vezes, que emitir até doze informações diferentes.

Partamos, então, de um sinal simples, que será o **monocanal**. Para esses, no receptor, teremos um dispositivo interpretador em sequência. Assim sendo, podemos ter um escapamento que, ao receber impulsos, dê seguidamente: leme à esquerda, leme neutro, leme à direita, leme neutro, leme à esquerda, etc. Com esse dispositivo, cada vez que se apertar o botão do transmissor, o aeromodelo fará o comando que sucede ao anteriormente feito. Existem neste sistema tipos tão aperfeiçoados que são capazes de fazer até seis comandos diferentes.

Já outros transmissores empregam notas (sons) diferentes a serem escolhidas para serem transmitidas. No receptor, há um dispositivo sensível à frequência de cada nota que chega, fazendo acionar um comando diferente. Esses são os chamados de **Multicanais**. Existem tipos de até doze canais.

QUANTO AO TIPO DE COMANDO

Os transmissores, além do número de canais, podem ser de **sinal sólido** ou **proporcionais**.

No sinal sólido, o sinal é transmitido simplesmente para acionar completamente um leme. No proporcional, são combinados os sinais de comando oposto do mesmo leme, a fim de que o mesmo, além de obedecer qualitativamente, obedeça quantitativamente ao sinal de terra. São sistemas demasiadamente complexos, mas que estão ganhando popularidade.

No caso do sinal sólido, podemos ter transmissores capazes de emitir um som de cada vez (simples), ou então dois ao mesmo tempo (simultâneos). Embora seja vantajoso poder comandar mais de um leme ao mesmo tempo, isso encarece bastante, tanto o receptor como o transmissor.

Já os proporcionais podem ser de um só leme, como vários simultâneos (multiproporcionais). Desse último tipo existem equipamentos completos ao preço básico de mil dólares, que podem ser considerados verdadeiros comandos rígidos entre o transmissor e os lemes, onde o aeromodelo obedece rigorosamente como se o aeromodelista estivesse dentro do aparelho a acionar diretamente os lemes.

QUANTO AO SISTEMA ELÉTRICO

Os primeiros transmissores eram valvulares. Com o surgimento dos transmissores, começaram os mesmos a ser aplicados em conjunto com as válvulas, a fim de diminuir o peso e o consumo, e aumentarem a segurança da operação. Com o aparecimento de novos transistores para alta frequência, já são encontrados aparelhos totalmente transistorizados e trabalhando com pilhas comuns, embora não atinjam distâncias muito grandes.

QUANTO AO MANUSEIO

Podem ser portáteis, quando o operador fica com ele permanentemente na mão, ou semifixos, quando, por seu peso ou suas dimensões, ficam no chão, tendo uma extensão de fios com os interruptores de comando, a fim de o aeromodelista ter maior flexibilidade.

QUANTO À ALIMENTAÇÃO

Podem ser de pilhas secas, ligados à rede de alimentação, ou então de baterias e vibradores ou conversores e transistores, que transformam a baixa voltagem da bateria na alta voltagem exigida pelas válvulas.

TÉCNICA DE CIRCUITOS IMPRESSOS

Existem muitas técnicas para preparar circuitos impressos. A que é ensinada aqui pode não ser a melhor, todavia é bastante prática e tem servido para preparar uma infinidade de esquemas.

O circuito impresso tem várias vantagens. Uma, é que simplifica a montagem, evitando uma quantidade grande de fios e pontes isolantes para colocação de peças e soldagem. Outra, é que como é rígido, já serve como chassi, sendo mais leve que o alumínio. Uma outra (que não é o nosso caso), é que ele pode ser preparado até por processos fotográficos, o que simplifica a preparação de grandes quantidades.

A base do circuito impresso é o "cooper-clad", que é uma chapa fenólica revestida em uma das faces com uma película finíssima de cobre. Sobre esse cobre, é aplicado o desenho do circuito elétrico em material resistente a ácidos. A chapa é depois mergulhada em ácido nítrico, normalmente. O ácido corrói todo o metal não-protegido, deixando apenas o circuito que se deseja.

A FORMIPLAC já fabrica o "cooper-clad" no Brasil. Todavia, a chapa é muito grande e cara. A casa AEROBRÁS vende esse material em pequenos pedaços, e acredito que outras firmas já façam o mesmo.

Sempre que isso seja possível, será fornecido um desenho no tamanho natural para o circuito impresso adequado para cada esquema apresentado nesta seção. Isso poupará, ao experimenter, o trabalho de tentar desenhá-lo.

Uma vez de posse do desenho do circuito impresso, deve-se copiá-lo em papel vegetal. Corta-se, então, um pedaço de "cooper-clad" do tamanho exato do circuito. Para cortá-lo, a melhor forma é riscar fundo pelo lado da lâmina de cobre com uma ferramenta de ponta bem afiada (riscador) e depois partir. Se ficarem bordas ásperas, uma lima corrigirá os defeitos.

Com auxílio de um papel-carbono, transportam-se os contornos do circuito para a chapa, no lado do cobre. Uma vez feitos os contornos, os espaços a permanecerem com cobre devem ser cheios com uma solução resistente a ácidos. Um sistema é usar esmalte de unhas. Todavia, o esmalte é muito espesso, seca muito rápido e por isso não é muito cômodo. Outro processo consiste em usar um composto asfáltico. O que tem dado bons resultados é o PLATINX da Adressograf-Multigraf ou o seu correspondente da Remington, que nada mais é do que asfalto dissolvido em terebentina. Tem tanta fluidez que corre facilmente pelas penas próprias para tinta nanquim ou pincéis bem finos. Apenas, exige limpar-se de vez em quando a pena ou pincel com terebentina, em virtude do material que vai secando. Depois do desenho totalmente coberto, deixa-se descansando um pouco para secar.

Numa vasilha rasa e maior que o circuito impresso, colocam-se uns três milímetros de água. Depois, mistura-se quantidade igual de ácido nítrico (a água sempre é colocada primeiro). Nesta solução, mergulha-se a chapa, com o auxílio de madeirinhas, plásticos ou vidro (não molhe a mão na solução, que é corrosiva, nem use metal). Isso deve ser feito ao ar livre, pois os gases libertados pela reação são bastante tóxicos. Esta vasilha (tendo o cuidado para não aspirar a fumaça que sai) deve ser de quando em vez agitada, para se observar o andamento. Ver-se-á que o cobre não protegido vai sendo atacado até aparecer a chapa de fibra que serve de base. Quando se observar que todo o metal inútil já foi removido, despeja-se a solução e lava-se tudo em muito água.

Existem processos comerciais de reaproveitamento do cobre que fica dissolvido no ácido, bem como a solução poderia ainda ser usada outras vezes até enfraquecer de todo. Todavia, ainda acho mais seguro jogar fora o material já usado.

Depois de a chapa estar bem lavada, já pode ser manuseada à vontade. Deverá, então, ser removido o material empregado para proteger o cobre nas partes do circuito. Se usarmos esmalte de unhas, o mesmo será removido com acetona. Se usarmos o PLATINX, ele sairá com um trapo molhado em terebentina.

Estando o circuito pronto, passamos à parte dos furos. Os próprios para os fios das resistências e dos condensadores poderão ser feitos com uma broca de $1/64''$. Todavia, como é muito fina, os que começarem a quebrar muitas brocas poderão fazê-los com uma de $1/32''$ que dá menos prejuízo.

Passa-se, finalmente, para a montagem. As peças são introduzidas pelo lado oposto ao cobre, até encostarem na chapa. São depois soldadas no cobre, tendo o excesso de fio cortado com um alicate. Como costumam ficar umas pontinhas que arranham, pode-se dar um acabamento final com uma lima. Só os transistores exigem um cuidado especial, pois se danificam com o calor. Para êsses, na hora de soldar, devemos segurar o fio (terminal) com um alicate de bico longo pelo lado em que ficam as peças, e continuar segurando até o momento em que a solda esfriar.

—o—

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Procuraremos manter, dentro desta Seção, uma parte de perguntas e respostas sobre aeromodelismo. As dúvidas de um serão, certamente, as de muitos. Assim, ao divulgar uma resposta, ajudamos a vários. As perguntas deverão ser dirigidas à **Revista de Aeronáutica** — Avenida Graça Aranha, 174 — sala 1116 — Rio de Janeiro — Estado da Guanabara.

DESCONTOS
DEPÓSITOS
COBRANÇAS
ADMINISTRAÇÃO DE BENS

Rua da Alfândega, 98-A
Telefone: 32-0164 (Rêde interna)

BANCO DE CRÉDITO POPULAR UNIÃO

Soc. Coop. Resp. Ltda.

DIRETOR-PRESIDENTE:

GILBERTO MUNIZ COELHO

DIRETOR-SUPERINTENDENTE:

OSWALDO DA ROCHA PACHECO

DIRETOR-SECRETÁRIO:

CELESTINO PEREIRA DE OLIVEIRA

ATLANTIC

COMPANHIA ATLANTIC DE PETRÓLEO

MATRIZ: Av. Nilo Peçanha, 155 9.º andar - Rio

Edifício - NILOMEX



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

O Legado do "Senhor das Areias", Antoine de Saint-Exupéry

GERALDO LABARTHE LÈBRE — Cel Av

Encontrei um jovem aviador que ainda não lera nenhum livro de Saint-Exupéry...

Antoine de Saint-Exupéry nasceu a 29 de junho de 1900, em Lião, na França.

A 31 de julho de 1944, decolou num P-38, em missão de guerra, de sua Base na Córsega e deixou de regressar.

Glorioso aviador, tornou-se escritor famoso e deixou-nos livros que elevaram a glória literária da França.

Os mouros de Cap Juby, no Rio de Ouro, apelidaram-no de: "O Senhor das Areias", príncipe do deserto.

A poesia do voo encontrou nele seu fiel intérprete.

E os Homens encontram nele alguém que os faz pensar.

TERRA DOS HOMENS

"Terre des Hommes", Gallimard, Paris, 1939 — Conquistou o Grande Prêmio de Romance da Academia Francesa em 1939.

Traduzido para o inglês, tornou-se, imediatamente, um "best-seller". A Livraria José Olympio publicou "Terra dos Homens", tradução de Rubem Braga, que já atingiu a 6.ª edição.

Rainer Maria Rilke, em "Cartas a um Jovem Poeta", advertte-nos:

"Não há nada menos apropriado para tocar uma obra de arte do que palavras de crítica, que sempre resultam em mal-entendidos mais ou menos felizes".

Por isto transcrevemos aqui as próprias palavras de Saint-Exupéry, selecionadas de "Terra dos Homens".

"A Grandeza de uma profissão é, talvez, antes de tudo, unir os homens; só há um luxo verdadeiro, o das relações humanas."

"Mais coisas sobre nós mesmos nos ensina a terra do que todos os livros. Porque nos oferece resistência. Ao medir-se com um obstáculo, o homem aprende a conhecer-se; para superá-lo, entretanto, ele precisa de ferramenta. Uma plaina, uma charrua. O camponês, em sua labuta, vai arrancando lentamente alguns segredos à natureza, e a verdade que ele obtém é universal. Assim, o avião, ferramenta das linhas aéreas, envolve o homem em todos os velhos problemas."

"Na verdade, quem luta apenas na esperança de bens materiais não colhe nada que valha a pena viver. Mas a máquina não é um fim. O avião não é um fim: é um instrumento. Um instrumento, como a charrua."

"Fazemos um trabalho de homem e temos preocupações de homem. Estamos em contacto com o vento, com as estrêlas, com a noite, com a areia e com o mar. Lutamos com as forças naturais. Esperamos a aurora como um jardineiro espera a primavera. Esperamos a escala como uma terra prometida, e procuramos a nossa verdade nas estrêlas."

"Sua grandeza é a de sentir-se responsável. Responsável por si, pelo seu avião, pelos companheiros que o esperam: Ele tem nas mãos a tristeza ou a alegria desses companheiros."

Responsável pelo que se constrói de novo, lá, entre os vivos, construção de que ele deve participar. Responsável um pouco pelo destino dos homens, na medida de seu trabalho.

Um desses seres amplos que aceitam o destino de cobrir largos horizontes com suas folhagens. Ser homem é precisamente ser responsável. É experimentar vergonha em face de uma miséria que não parece depender de si. É ter orgulho de uma vitória dos companheiros. É sentir, colocando a sua pedra, que contribui para construir o mundo."

"Quando tomamos consciência de nosso papel, mesmo o mais obscuro, só então somos felizes. Só então podemos viver em paz e morrer em paz, pois o que dá um sentido à vida dá um sentido à morte."

"Nada, na verdade, substituirá o companheiro perdido. Nada vale o tesouro de tantas recordações comuns, de tantas horas más vividas juntos, de tantas desavenças, de tantas reconciliações, de tantos movimentos afetivos. Não se reconstroem essas amizades. Seria inútil plantar um carvalho na esperança de ter, em breve, o abrigo de suas fôlhas."

"Quanto a mim, sou feliz na minha profissão. Sinto-me um camponês do ar. No trem de subúrbio sofro uma agonia bem mais amarga do que esta. Aqui, feitas as contas, que luxo!"

Não me queixo. Joguei, perdi. Faz parte de minha profissão. Mas assim mesmo eu respirei o vento do mar! Aquêles que o provaram uma vez não esquecem esse alimento. Não é

verdade, companheiros? E não se trata de viver perigosamente. Esta fórmula é pretensiosa. Os toureiros não me agradam. Não é o perigo que eu amo. Sei o que amo. É a vida."

"Companheiros, meus companheiros, eu vos tomo como testemunhas: quando foi que nos sentimos felizes?"

"Terra dos Homens" é um dos clássicos da literatura moderna.

CORREIO DO SUL

"Courrier Sud", com prefácio de André Boucler, Gallimard, Paris, 1928. "Courrier Sud" foi o seu primeiro livro publicado.

A Difusão Européia do Livro, São Paulo, publicou a tradução de Pierre Santos: "Correio do Sul", já em 4.^a edição.

Nêle, Saint Exupéry focaliza a vida dos primeiros aviadores que desbravaram os caminhos do correio aéreo.

"Correio precioso" — disseram-lhe — "correio mais precioso do que a própria vida, tão frágil que basta um erro para transformá-lo em chamas e dispersá-lo ao vento."

VÔO NOTURNO

"Vol de Nuit", com prefácio de André Gide, Gallimard, Paris, 1931.

"Volt de Nuit" foi laureado com o Prêmio Fémina, de 1931.

A Difusão Européia do Livro, São Paulo, publicou "Vôo Noturno", tradução de Pedro Bom.

André Gide no seu prefácio assinala:

"Julgo que o que mais me agrada nesta palpitante narração é a sua nobreza. As fraquezas, os abandonos, as misérias do homem, conhecemo-los nós sobejamente e a literatura dos nossos dias só pode ser acusada de excessiva habilidade para evidenciá-los; mas este ultrapassar de si-próprio, fruto du-

ma vontade inquebrantável, é o que necessitamos, sobretudo, que nos mostrem.

Mais espantosa ainda que a figura do aviador, acho a de Rivière, seu chefe. Este não age pessoalmente: faz agir; transmite aos seus pilotos a sua própria virtude; exige deles o máximo e força-os a cometer proezas.

A sua decisão implacável não tolera fraquezas e o menor desfalecimento é punido por ele. Mas não é o homem que Rivière pretende moldar, que ele ataca, mas sim as imperfeições.

Sente-se através deste quadro toda a admiração do autor. Estou-lhe especialmente grato por ter focalizado esta verdade paradoxal, que reputo de uma importância psicológica considerável: que a felicidade do homem não se encontra na liberdade, mas sim na aceitação de um dever.

Cada uma das personagens deste livro está ardentemente, totalmente entregue ao que tem de fazer, àquela tarefa perigosa somente no cumprimento da qual poderá encontrar o repouso da felicidade. E percebe-se bem que Rivière não é de modo algum insensível (...) e que ele não necessita menos coragem para dar as suas ordens do que os seus pilotos para executá-las".

Trechos de "Vôo Noturno".

... "começou esta profunda meditação do vôo, na qual saboreamos uma esperança inexplicável."

"ela prendia-o com doces amarras: música, amor, flôres; mas, ao soar a hora das partidas, as amarras quebravam, sem que isso parecesse provocar nêle o mínimo sofrimento..."

A esposa: — "Tu és um excelente piloto, mas sê prudente!"

O piloto: — "Serei prudente, com certeza..." "E riu de novo"

PILOTO DE GUERRA

"Pilote de Guerre", Gallimard, Paris, 1942. Edição in-

terditada em 1943, pelo governo de Vichy, por ordem das autoridades alemãs de ocupação.

Escrito em New York, após a invasão fulminante da França, torna-se outro "best-seller". Embora proibido de circular em território ocupado pelos nazistas, sua difusão em língua inglesa, sob o título "Flight to Arras", é maior talvez do que o seria na língua original.

Mereceu o Prêmio do Aeroclube da França, a título póstumo, em 1945.

A Companhia Editôra Nacional publicou-o, em português, numa tradução de Monteiro Lobato, em 1943, volume número 15, da 4.^a série da Biblioteca do Espírito Moderno. Neste livro são recordados aqueles últimos e desesperados dias de maio de 1940, quando, embora a derrota fôsse certa, um punhado de aviadores franceses continuava a lutar corajosamente nos céus da pátria invadida.

Selecionamos de "Piloto de Guerra":

"Durante séculos e séculos a minha civilização contemplou Deus através dos homens. O homem fôra criado à imagem de Deus. Respeitava-se Deus no homem. Os homens eram irmãos em Deus. Esse reflexo conferia uma dignidade inalienável a cada homem."

"Para ser é preciso, antes de tudo, receber um fardo (...) Cada um é responsável por todos. A França era responsável pelo mundo."

"Que meu país exista ainda, quando voltar o dia."

"A única vitória de que não posso duvidar é a que reside no poder das sementes. Mal a semente é semeada em toda a extensão das terras negras, já a vemos vitoriosa. Mas é preciso que o tempo passe para assistirmos ao seu triunfo no trigo."

O PEQUENO PRÍNCIPE

"Le Petit Prince", ilustrado pelo autor, Gallimard, Paris, 1945.

A Livraria Agir Editôra publicou-o em 1952, traduzido por Don Marcos Barbosa.

Os Editôres informam-nos: "O Pequeno Príncipe" é uma fábula. Ou, se preferirmos, uma parábola. Não é um livro para crianças, porque traz justamente a mensagem da infância, a mensagem da criança. Essa criança que irromperá de repente no deserto do teu coração, a milhas e milhas de qualquer região habitada, e na qual reconhecerás os teus olhos, o teu riso, a tua alma de há vinte ou trinta anos."

O poeta que era Saint-Exupéry escreveu em prosa o seu mais belo e profundo livro. Com admirável simplicidade revela-nos toda uma filosofia de vida.

"E teus amigos ficarão espantados de ouvir-te rir olhando o céu..."

O Pequeno Príncipe, evadido de um estranho asteróide longínquo, na nossa época haveria de gostar de ser cosmonauta:

— "Gosto muito do pôr do sol. Vamos ver um.

— Mas é preciso esperar.

— Esperar o quê?

— Esperar que o sol se ponha.

Tu fizeste um ar de surpresa, e, logo depois, riste de ti mesmo.

(.....)

... no teu pequeno planeta, bastava apenas recuar um pouco a cadeira.

E contemplavas o crepúsculo todas as vezes que desejavas...

— Um dia eu vi o sol se pôr quarenta e três vezes!

E um pouco mais tarde acrescentaste:

— Quando a gente está triste demais gosta do pôr do sol..."

.....

CARTAS DO PEQUENO PRÍNCIPE

As três obras de Saint-Exupéry: "Lettre à un Otagé", Gal-

limard, Paris, 1944; "Lettres de Jeuneusse" (1923-1931), com prefácio de Renée de Saussine, Gallimard, Paris, 1953, e "Lettres à sa mère", Gallimard, Paris, 1955, foram reunidas pela Editôra Itatiaia de Belo Horizonte, num único livro. Recebeu o título de "Cartas do Pequeno Príncipe" e já se encontra em 2.ª edição.

Assim, podemos conhecer "Cartas a um Refém", "Cartas da Juventude" e "Cartas à sua mãe", traduzidas por Magda Soares Guimarães, no livro citado, que não é, como à primeira vista poderia parecer, continuação do Pequeno Príncipe. Da apresentação da obra feita pelos Editôres, baseamo-nos para elaborar os comentários abaixo:

CARTA A UM REFÉM

Neste documento, revela-se bem a essência do pensamento de Saint-Exupéry, o seu profundo amor à humanidade. Escrita durante os anos trágicos da Segunda Guerra Mundial, nela vibra toda a sua emoção e todo o sofrimento de quem via sua pátria ocupada, mas ao mesmo tempo pressentia luz através das trevas do momento, um clarão de esperança, de confiança e de fé no homem. No homem que persiste em viver como ser humano por trás dos rótulos das ideologias e das diferenças físicas de raça.

Dirigida a um amigo judeu-francês que ficou na França ocupada, significa mensagem de apoio e de conforto e é também uma afirmação de fé na justiça, na esperança, na indestrutibilidade das forças morais e espirituais que constituem a verdadeira dignidade do homem. Neste admirável grito da alma que é esta "Carta a um refém", o autor afirma, em face de um mundo desorientado:

"Se o respeito pelo homem estiver estabelecido no coração dos homens, os homens acabarão por estabelecer em retribuição o sistema social, político ou econômico que consagrará êsse respeito."

E êle mesmo acrescenta:

"Mais eis que hoje o respeito pelo homem, condição de nossa ascensão, está em perigo. Os abalos do mundo moderno mergulharam-nos nas trevas."

CARTAS DA MOCIDADE

Estas cartas de Saint-Exupéry, dirigidas à sua amiga Renée de Saussine, abrangem o período de 1923 a 1931. Refletem nove anos de vida do grande escritor, nove anos de mocidade, de esperanças, nove anos de ação e de pensamento intensos.

Renée de Saussine precede esta coletânea de um prefácio. Revela-nos aí a idéia que Saint-Exupéry fazia da carreira das letras:

— "Antes de escrever, respondeu êle, é preciso viver.

Eco admirável de uma outra frase já formulada:

— Escrever é uma consequência!"

CARTAS A SUA MÃE

As cartas de Saint-Exupéry à sua mãe foram escritas durante trinta e quatro anos: de 1910, época em que Antoine, com a idade de dez anos, era semi-interno no colégio de Santa Cruz, até 1944, ano em que o aviador-escritor desapareceu no decurso de uma missão de reconhecimento para a França Livre.

Além de apresentar o reflexo fiel de uma vida exemplar, essa correspondência, que abrange nada menos de oitenta e nove cartas, revela-nos um Saint-Exupéry íntimo, humano e com uma personalidade atraente. Duas passagens nos chamaram a atenção:

... "Foi um belo vôo. Mamãe, adoro êste trabalho. Você não pode imaginar a calma, a solidão que a gente encontra a quatro mil metros, frente a frente com seu motor."

... "você, tão frágil, você sabia até que ponto é o anjo da

guarda, forte e prudente, e tão cheia de bênçãos que a gente a invoca, sozinho, na noite?"

CIDADELA

"Cittadelle", Gallimard, Paris, 1948.

Publicado em português pela Editorial Artes de Lisboa, prefácio e tradução de Ruy Belo, distribuído no Brasil pela Livraria Flamboyant, de São Paulo.

Não se deve confundir-lo com um livro de Cronin.

Saint-Exupéry já trabalhava há oito anos nesta obra quando, ingressando na caravana dos aviadores heróis de guerra, teve de deixá-la incompleta.

É uma obra diferente das anteriores. O autor, como ninguém, consegue dar um sentido grandioso a velhas palavras e tecer apologias com extraordinária sabedoria.

Separamos estas passagens:

"O amigo, antes de mais nada, é aquele que não julga. Eu já te disse, é aquele que abre sua porta para receber o peregrino, sua muleta, seu bastão que é colocado em um canto, e não lhe pede que danse para julgar sua dança. E, se o viandante lhe diz que a primavera resplandece na estrada lá fora, o amigo é aquele que recebe a primavera em seu coração."

... "eu meditava. E minha meditação me parecia mais importante que o alimento ou a conquista. Porque eu me tinha alimentado para viver, tinha vivido para conquistar, e tinha conquistado para voltar e meditar e sentir meu coração mais vasto no repouso de meu silêncio."

Eis aqui, dizia eu, a verdade do homem. Ele só existe por sua alma."

"UN SENS À LA VIE"

Publicado pela Editôra Gallimard, Paris, 1956, ainda não foi traduzido para o português.

Contém textos inéditos recolhidos e apresentados por Claude Reynal: "L'Aviateur, Reportages, La Paix ou la Guerre? Le Pilote et les Puissances Naturelles, Lettre aux Français, Lettre au Général "X", Un Plaidoyer pour la Paix e Préfaces."

Entre os prefácios escritos por Saint-Exupéry, anotam-se:

Prefácio ao livro de Maurice Bourdet: "Grandeur et Servitude de l'aviation" (Corrêa, 1933);

Prefácio ao livro de Anne Morrow Lindbergh: "Vent se lève" ("Listen! The Wind", Corrêa, 1939);

e Prefácio ao número da Revista "Document", de 1 de agosto de 1939, consagrado aos Pilotos de Prova. Em Carta ao General "X", sua Recomendação:

"... não há senão um problema, um só problema no mundo. Dai novamente aos homens uma significação espiritual e inquietações espirituais."

"CARNETS"

Publicado pela Editôra Gallimard, Paris, 1955, ainda não foi traduzido para o português.

Frases de Saint-Exupéry:

"Grave contra-senso sobre o chefe: "o que exige"... e do qual se precisa... Não. O Chefe é o que precisa dos outros."

"Abandona, renuncia, sofre, luta, transpõe os desertos da sede, recusa as fontes, e eu te conduzirei ao desabrochar de teu ser. E tu, que te opões a essa mensagem, como poderias saber o que fazes? Tu te crês permanente, essencial e durável (...). Tu crês que o homem que está em ti está completo, perfeito, mas estas núpcias místicas, tu não sabes de que pássaro de fogo em ti elas abririam as asas. Este império te está vedado."

CONCLUSÃO

As obras completas de Antoine de Saint-Exupéry foram publicadas pela Editôra Gallimard, Paris: "Les oeuvres Complètes de Saint-Exupéry", 1950 e "Oeuvres Complètes" (em um volume), com prefácio de Roger Caillouis, Coleção "Bibliothèque de la Pléiade", N.R.F. 1953.

AVIADOR, PATRIOTA E HERÓI, POETA E MÍSTICO, o notável escritor deixou-nos como excepcional legado um exuberante material para nossa meditação.

Saint-Exupéry tinha uma importante mensagem e procurava "iluminar, pela magia da linguagem, uma parte do homem".

Em "Cartas à sua mãe", ele nos adverte:

"Detesto estas pessoas que escrevem para divertir-se, que procuram causar sensação. É preciso ter alguma coisa a dizer."

Em "O Pequeno Príncipe":

"Eis o meu segredo. É muito simples: só se vê bem com o coração. O essencial é invisível para os olhos."

Em "Cidadela":

"ó cidadela, eu hei-de construir-te no coração do homem."

De novo em "Cidadela":

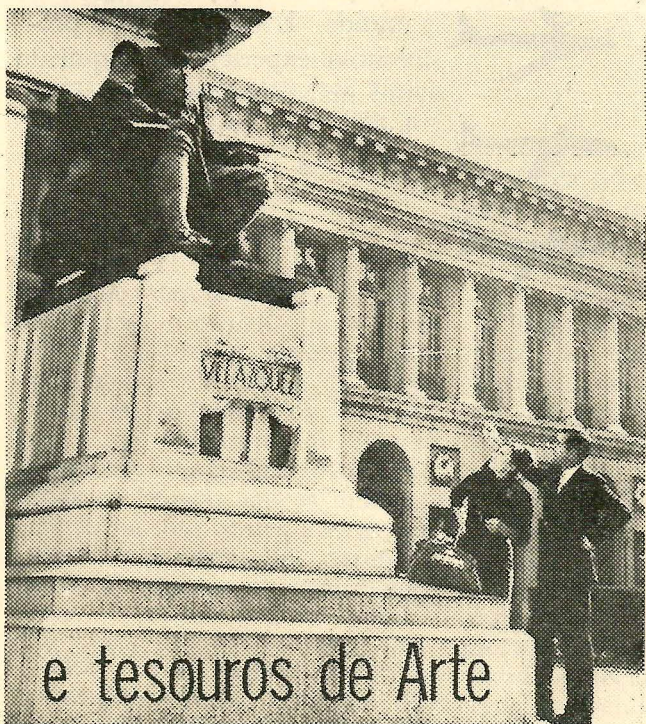
"O que a minha captura me deu a conhecer com tamanha simplicidade não te posso enunciar. Para receberes em cheio a montanha do meu poema, é preciso que tu próprio tenhas caminhado. E quantas palavras, durante quantos anos, não teria eu de usar, se desejasse transportar a montanha para ti, que nunca abandonaste o mar?"

O legado do "Senhor das Areias", seus cativantes livros, constitui preciosas sementes."

Viaje à Espanha...



turismo econômico



e tesouros de Arte

Comprove pessoalmente a grandiosidade da Espanha - um tesouro incomensurável de tradições; sua beleza clássica e sua arte, das mais notáveis do mundo. Vá à Espanha com o conforto e a segurança que a Iberia lhe proporciona. O esplêndido serviço, o ambiente de luxo e a excelente cozinha fazem você esquecer que está voando.

**Novos horários dos vôos bi-semanais:
RIO-MADRI sem escalas.**

2as. feiras às 23:10 e sábados às 17:55 horas.
PARA O SUL às 2as. e 6as. feiras às 08:30 hs.

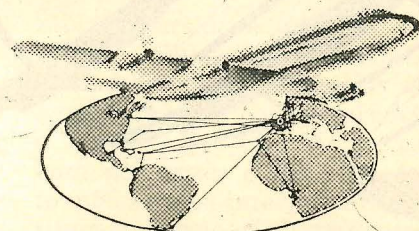
Conexões imediatas de Madri para os principais Centros da Europa
Consulte o seu agente de viagens ou os nossos escritórios.

IBERIA

IBERIA

IBERIA

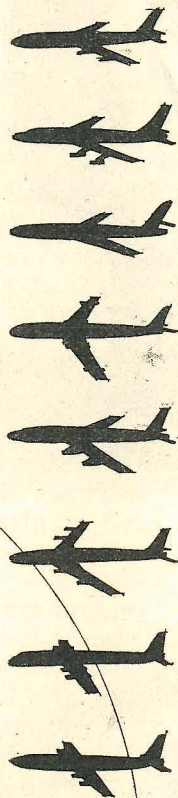
pela **IBERIA** cujos aviões recebem ainda maiores atenções do que você.



IBERIA
LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA

RIO: Rua Pedro Lessa, 41 - Loja - Fone 22-5804
SÃO PAULO: Praça da República, 85 - Fone 36-2530

Mais de 2.500.000 aviões...



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

Você pode confiar no Serviço de Aviação



CONCEITOS E PRECEITOS

J. MENEZES MOURA

Já não subsistindo razão para o dilema "Asas ou Algemas", em face da revolução nacional que salvou a liberdade, passo a escrever sob o título "Conceitos e Preceitos", objetivando corresponder, após a batalha decisiva, à advertência de que é sempre imprudente subestimar o inimigo, qualquer que ele seja, notadamente quando, pérfido e desumano, sabe empregar palavras doces e brilhantes, para tornar amargos e sombrios os corações, predispondo-os ao ódio e à traição.

Inegavelmente, o culto da hipocrisia só deixa de ser tática do comunismo quando este triunfa.

Inflexível na sua fidelidade à vocação democrática do povo brasileiro, o espírito glorioso da FEB, resoluto e preciso como em Monte Castelo e Montese, acaba de reafirmar, na luta contra a extrema-esquerda, aquela coerência magnífica com que, após conquistar louros imarcescíveis, na luta contra a extrema-direita, presidiu, há dezenove anos, à redemocratização nacional.

Hoje, como ontem, não surpreendeu o Brasil a decisão dos seus soldados, pois sempre lhe alentaram o coração as lições de civismo e grandeza d'alma, que os singularizam na irrequieta vida latino-americana, onde a luta pelo poder torna comuns os pronunciamentos caudilhescos, que tanto ferem o sentido orgânico das instituições militares e tanto afrontam a consciência democrática das Américas.

Há muito latente na alma do povo brasileiro, que já expres-

sava seu desígnio de eliminar a febre vermelha como extinguiu a febre amarela, a revolução vitoriosa, que assegurou ao Brasil retomar o caminho da democracia, assumiu as proporções sociológicas de autêntica evolução, pois as idéias que a deflagram, trazendo soluções para os problemas nacionais, ofuscaram, com seu brilho intrínseco, aquelas que, primárias e primitivas, só ostentavam o falso fulgor das arengas demagógicas e a auréola ígnea das explosões subversivas.

Está na base de todo regime de força o repúdio aos sagrados direitos da pessoa humana.

A luz dessa lição histórica, Fidel Castro só é diferente de Fulgêncio Batista porque se revela mais delirante e mais sanguinário em negar ao povo cubano o direito de autodeterminação — fugindo assim ao seu julgamento.

Evidentemente, todo esforço em restaurar esse direito na gloriosa Pátria de José Martí, a cuja luta pela independência os norte-americanos prestaram decidido e decisivo concurso, merece as bênçãos de Deus e os aplausos da Humanidade.

Nada mais compatível com a vocação cristã e democrática da Terra de Santa Cruz, em cujo generoso coração penetraram a fundo estas objurgatórias do Arcebispo de Havana, as quais retratam a terrível frustração de um sonho de justiça e liberdade:

"Lutando pela revolução nunca pensaram os nossos, nunca pensou o povo cubano que a mão férrea e desalmada do co-

munismo haveria de pender ameaçadora sobre nossas cabeças, nem que haveriam de ser os escassos devotos de Marx e Lenine os que pretenderiam arrebatar-nos o bem ganho laurel da vitória, ou que iriam dar normas de conduta aos heróicos voluntários da Pátria, chegando até a nos condenarem a que nos confinemos aos nossos templos e nos atenhamos nêles aos critérios traçados ousadamente pelos que, incrédulos como são, disso nada entendem".

Não tarde aos cubanos a confirmação da histórica advertência de que, qual graça de Deus a seus filhos, nunca se vence definitivamente a liberdade.

Quando a democracia funciona à luz da liberdade dignamente exercida, as causas justas triunfam inevitavelmente.

Não querem outro regime os povos que a praticam com obstinada fidelidade.

É que ela transcende o sentido institucional de regime, porque é o próprio destino social e político da pessoa humana, traçado pelo conteúdo divino que lhe exalta a natureza.

Na diversidade de suas correntes políticas, nos entrecortes de idéias e tendências que a caracterizam, nas incoerências e mistificações que lhe perturbam por vezes o funcionamento, não se veja inferioridade institucional, mas, sim, grandeza e aptidão para abranger todos os problemas sociais e resolvê-los com a congênita objetividade de único sistema político que se acautela contra a falibilidade humana na esfera dos encargos governamentais.

As próprias ideologias que se opõem ao postulado da *liberdade para que haja justiça* — meio e finalidade da democracia — outros resultados não alcançam, nos seus tramas demagógicos, senão reações mais objetivas e mais humanas do espírito legitimamente democrático.

—o—

Idéia se combate com idéia. Não há postulado mais democrático.

Mas a submissão de numerosos cidadãos a governos estrangeiros, a sabotagem dirigida em todos os sentidos, a obstrução sistemática de todas as medidas construtivas, o fomento dema-

gógico, com apoio estatal, a agitar os trabalhadores e a intranquilizar as famílias — não representam manifestações ideológicas: são delinquências capazes de abrir necrópole às instituições livres, para entre elas sepultar a independência da Pátria.



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

Art. 7.005

SAG faz o balanço do gás produzido e consumido em 1963

Estudos realizados pela Société Anonyme du Gaz concluíram que foram fabricados no ano passado 260 591 874 metros cúbicos de gás, para um consumo total de 236 038 303 metros cúbicos pela população carioca.

A perda de 24 553 571 metros cúbicos — equivalente a 9,4% da produção — é explicada pelos problemas causados por canalização nova (ar misturado com gás), por medidores que apresentam defeito, sempre marcando menos do que o gás consumido, e por eventuais escapamentos na rede de distribuição.

CONSUMIDORES

Em 1963, o número de consumidores de gás aumentou de 269 555 para 273 090, dando a média de quase dez novos consumidores por dia.

De todo gás produzido, 4 993 671 metros cúbicos foram consumidos por repartições federais e estaduais e 231 044 632 metros cúbicos por particulares. Os mesmos estudos constataam que 192 429 591 metros cúbicos foram emitidos durante o dia e

68 158 283 à noite. Foram fatu-
rados 235 937 312 metros cúbicos e consumidos gratuitamente 100 991 metros cúbicos.

CARVÃO E ÁGUA

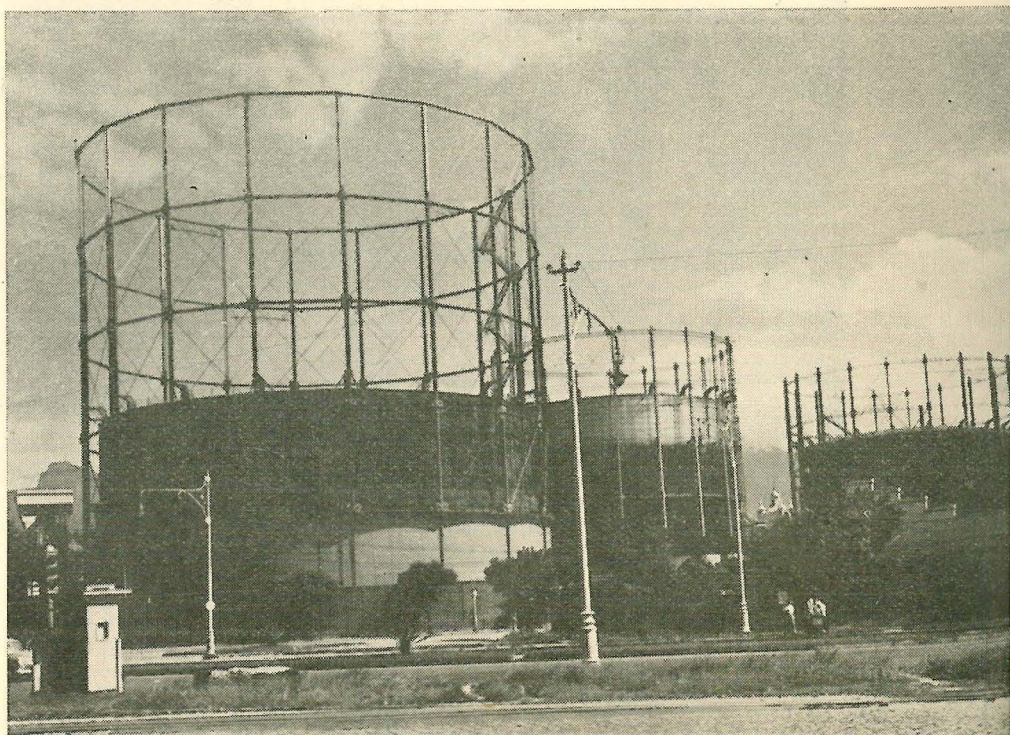
Para a produção de gás, ainda no ano passado, foram destinadas 282 135 toneladas de carvão, das quais 235 717 foram importadas e 46 418 de origem nacional. Dêsse carvão, produziram-se 129 781 649 metros cúbicos de gás de carvão e como subprodutos 198 497 toneladas de coque, 13 675 toneladas de alcatrão e 3 364 toneladas de óleos leves.

Na fabricação de gás de água carburetada, empregaram-se .. 50 198 toneladas de coque e ... 39 132 toneladas de óleo, que

produziram 130 810 225 metros cúbicos de gás, verificando-se, assim, que 50,2% do gás fabricado foram extraídos da água carburetada e 49,8% do carvão.

A composição média do gás distribuído, em 1963, foi a seguinte: Bióxido de carbono (CO₂), 5,3; Hidrocarburetos pesados C_nH_m, 5,1; Oxigênio (O₂), 0,6; Monóxido de carbono (CO), 20,8; Metana (CH₄), 14,3; Hidrogênio (H₂), 40,5; Nitrogênio (N₂), 13,4.

Em 1963 foram instalados .. 3 070,03 metros de encanamento para distribuição de gás, que, somados aos 1 172 341,15 metros existentes, perfizeram um total de 1 175 411,21 metros, extensão maior do que o dôbro da distância Rio-São Paulo.



HOMENAGEADO O 1.º GRUPO DE CAÇA

Significativas homenagens foram prestadas, no dia 22 de abril, no Monumento aos Mortos da II Grande Guerra Mundial, aos integrantes do 1.º Grupo de Caça, desaparecidos nos campos de batalha do Velho Mundo, em defesa dos direitos fundamentais do homem, gravemente ameaçados pelo nazi-fascismo. Uma coroa de flôres foi colocada junto ao túmulo do Soldado Desconhecido, enquanto jatos do 1.º Grupo de Caça e aviões da Esquadrilha da Fumaça sobrevoaram o Monumento, em evoluções, prestando também homenagem aos companheiros desaparecidos. Todas as Unidades da FAB sediadas na Guanabara fizeram-se representar, pelos respectivos comandantes, oficiais, sargentos e soldados.

O discurso, que o Tenente-Brigadeiro Henrique Fleiuss, representando o Ministro da Aeronáutica, proferiu na solenidade, tem o seguinte teor:

“O dia 22 de abril de 1945 é uma página de heroísmo da História do Brasil. Bravura, homens e ideais se confundiram. A Humanidade viveu um grande momento. O 1.º Grupo de Caça — em operações de guerra no espaço aéreo italiano — realizou nesse dia o seu maior esforço, atingindo objetivos de missão de incomparáveis níveis de eficiência. Os vivos dessa Unidade da Força Aérea Brasileira são festejados; os mortos são reverenciados. As festas adiamos; as reverências à memória dos que se foram nós as prestamos com admiração, saudade e respeito. Transcende a atuação do 1.º Grupo de Caça do quadro puramente militar, já por si admirável, para o grande significado dos ideais que definiram sua presença na guerra: os ideais da liberdade. Ao lado de Forças Aliadas, as Forças Armadas brasileiras, e nelas o 1.º Grupo de Caça, ganharam a batalha da sobrevivência do ho-

mem livre e mais: robusteceram a inspiração que comandaria a nossa atuação, pela causa da Pátria, no correr dos tempos. Permitiram, anos depois, que não cometêssemos a inadvertência de confundir as tendências de nosso povo — límpidas e afirmativas com as outras, que não são tendências, porque, soando como moeda falsa, para logo denunciam a origem de sua fabricação, às vezes com os disfarces de novas técnicas, mas, ainda assim, grosseiras na substituição que pretendem, do verdadeiro pelo ilegítimo. Lutou o 1.º Grupo de Caça contra o materialismo escravizador do detestável nazi-fascismo, vencendo, com aliados, a memorável batalha do ideal cristão, fixado no Sermão da Montanha e traduzido na Declaração dos Direitos Fundamentais do Homem. E mais, reforçou e estimulou a vocação brasileira de combater pela liberdade que viria, como veio, a ser ameaçada pelo intollerável comunismo internacional. Esse o maior serviço que o 1.º Grupo de Caça prestou às gerações presentes e futuras: — contribuição de sangue à afirmação democrática, obstáculo à escravização de muitos por poucos e caminhos abertos ao direito de todos, à paz e à justiça. O reconhecimento é a mensagem da Aeronáutica ao 1.º Grupo de Caça e nela se encontra o pensamento emocionado do Ministro Nelson Wanderley que participou das missões do Grupo e com ele viveu os seus sobressaltos, sucessos e angústias. Aquêles que se foram, no cumprimento do sagrado dever, tiveram seu encontro com Deus — encontro de Graças — prêmio de jornadas gloriosas. Que seu sacrifício se reverta para nós em termos de entendimento, afastando divergências não fundamentais, reunindo todos os que participam sinceramente do ideal de fraternidade cristã. de amor ao Direito, de sede de justiça, de paixão, de verdade, voz profética da nossa fé no aperfeiçoamento espiritual do homem e da missão de apoiar os mais fracos e desfavorecidos — no trabalho final de dignidade para todos.”

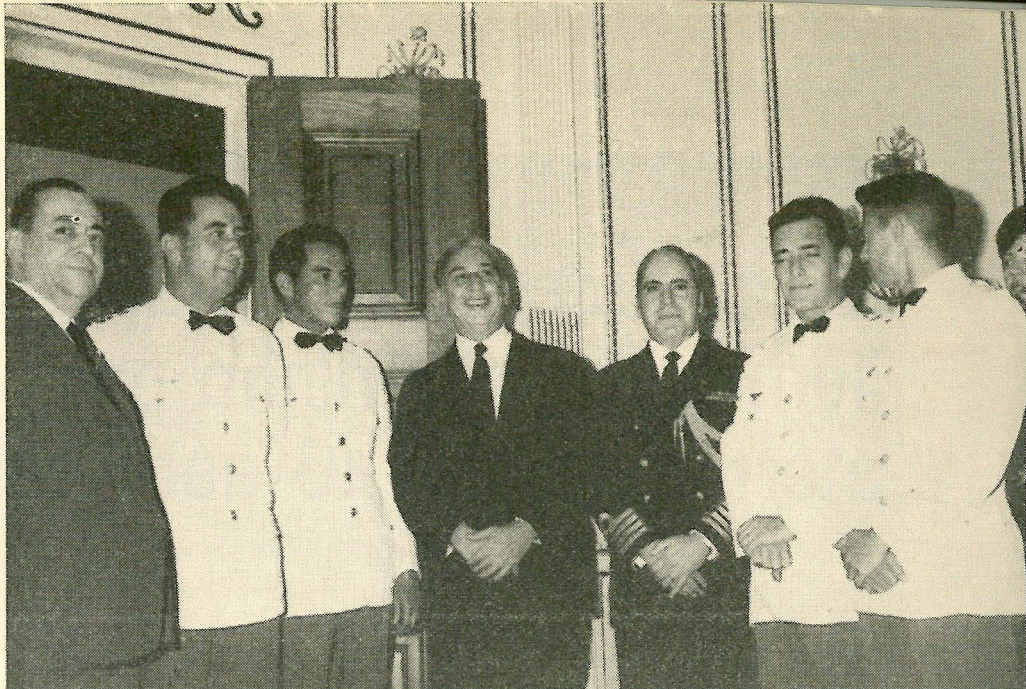


O Brigadeiro Fleiuss, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, quando discursava na solenidade.

COMANDO AEROTÁTICO NAVAL FAZ DIPLOMACIA

É fora de dúvida que a Aviação brasileira — tanto a comercial como a militar — é presença diplomática por excelência. Particularmente a aviação militar — o Correio Aéreo Nacional — com suas linhas internacionais vai realizando trabalho que só mesmo as limitações de ordem econômica a impedem de melhor servir à política estrangeira do Brasil. Ultimamente o Comando Aerotático Naval, pondo à prova seu equipamento aéreo de patrulha e guerra anti-submarino, ganhou o Atlântico, e, reeditando às avessas o feito das caravelas lusitanas, descobriu Portugal, aterrissando os possantes P-15 (Netuno) num aeroPôrto Seguro, próximo de Lisboa.

A crônica do histórico voo do 1.º Esquadrão do 7.º Grupo de Aviação baseado em Salvador registra: “a Operação Estoril teve por finalidade estreitar la-



Lisboa — O Embaixador do Brasil — Negrão de Lima — recebe os tripulantes do CAT NAV. Ao lado, o Sr. Alves Pinheiro correspondente de “O Globo”.

ços de amizade com nossos irmãos portugueses, proporcionar aos pilotos prática em procedimentos de tráfego aéreo internacional e adestrá-los em navegação astronômica”. E prossegue um nôvo Pero Vaz Caminha: “em Lisboa foram distribuídos “souvenirs” da Bahia, tendo o 1 1/7 G Av sido o portador de medalha comemorativa

do centenário da “Associação Comercial da Bahia”, enviada pela mesma à “Câmara de Comércio de Lisboa”, sendo, desse modo, restabelecido intercâmbio de significativa importância para as futuras relações comerciais entre a primeira capital do Brasil e a “Lisboa antiga”, hoje “Jardim d’Europa à beira-mar plantado”.

O Embaixador JOÃO DE DEUS BATTAGLIA RAMOS abriu os magníficos Salões da Embaixada de Portugal para, no dia 20 de março do corrente, presidir cerimônia de entrega de condecorações a oficiais brasileiros das três Forças.

O Adido Aeronáutico de Portugal, Comandante JOAQUIM

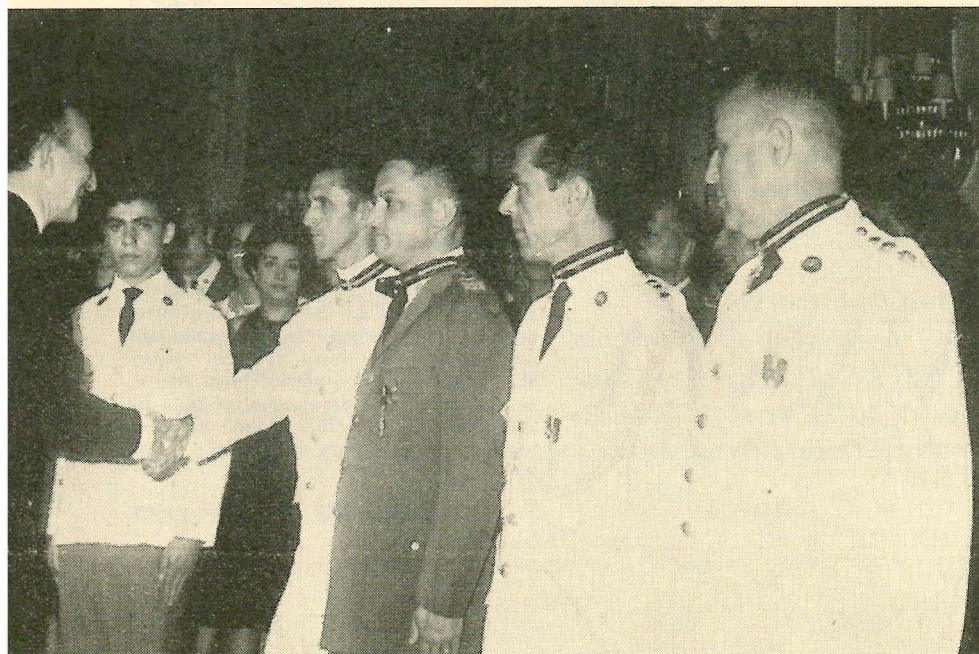
O Embaixador Battaglia Ramos cumprimenta as Forças Armadas do Brasil

FORÇA AÉREA PORTUGUESA: AMIZADE

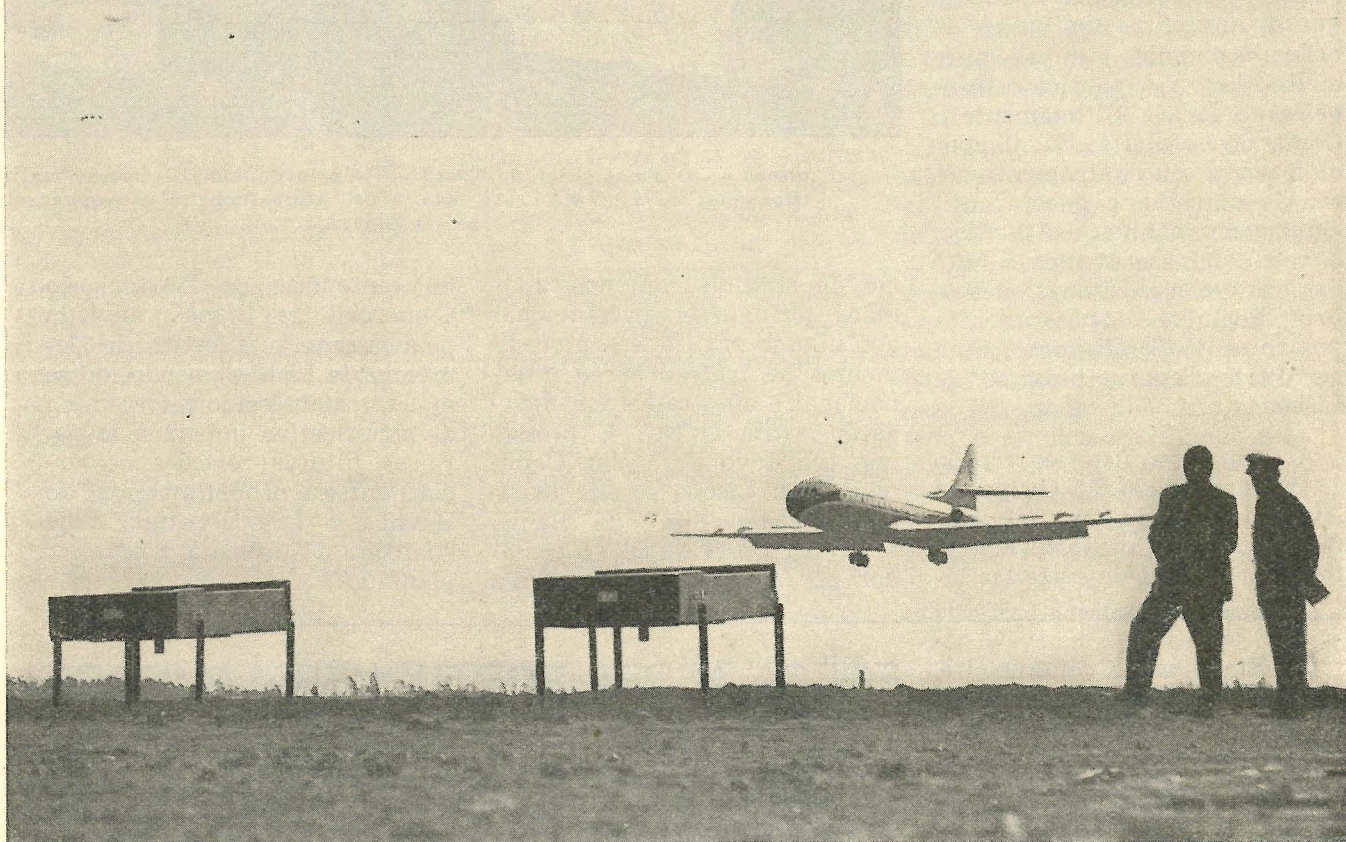
DAVID DE CARVALHO, conduziu as altas autoridades brasileiras e os condecorandos ao salão nobre, onde foram lidas as citações que acompanharam a concessão da honraria. Foram agraciados com a Cruz Militar de 2.ª Classe os seguintes ofi-

ciais: Ten Cel Av LUIZ CARLOS ALIANDRO, Ten Cel ANTÔNIO DUARTE MIRANDA, Ten Cel MARIO MELLO MATTOS e o Cap de Corveta ROGÉRIO ESBERARD CAPANEMA. O Ten Cel Av ALIANDRO, no desempenho das funções de Oficial de Ligação com os Adidos estrangeiros, “concorreu não só com eficiente e prestimosa colaboração como também revestiu sempre sua ação em relação ao Adido Aeronáutico de Portugal com distintas qualidades pessoais, fatores que contribuíram, sem dúvida, para o estreitamento dos laços de amizade que ligam as nossas Forças Aéreas”.

A “Revista de Aeronáutica” esteve presente à festa de amizade luso-brasileira e pôde registrar o brilho das comemorações, num fundo de sentimentalidade familiar, sempre presente nas relações entre as duas pátrias.

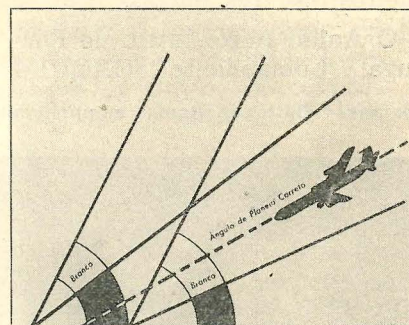


Nôvo sistema de sinalização Sylvania iluminará o caminho para melhores aterragens em 16 aeroportos do Brasil



Sylvania, há mais de sessenta anos, vem liderando o desenvolvimento de novos e melhores tipos de iluminação para a indústria, o comércio e o lar. Na iluminação de pistas de aeroportos, uma das criações mais recentes e mais bem sucedidas da Sylvania é o exclusivo Indicador Visual de Ângulo de Planeio (IVAP) — um sistema que mostra aos pilotos o ângulo correto de planeio para uma aterragem segura mediante o uso de conjuntos de luz colorida em

cada lado da pista. Já instalado nos Aeroportos de Viracopos, Brasília e Galeão, pelo Ministério da Aeronáutica, o sistema IVAP estará brevemente em operação num total de 16 aeroportos em todo o Brasil. IVAP é sómente um dos muitos e avançados sistemas de iluminação da Sylvania que estão trazendo maior segurança, maior economia e maior conforto a povos de tôdas as partes do mundo. Sylvania - Produtos Elétricos Ltda. Caixa Postal 7600 — São Paulo.



ÉIS COMO FUNCIONA O INDICADOR VISUAL DE ÂNGULO DE PLANEIO:

Quando o piloto se aproxima alto demais, vê uma dupla fileira de luzes brancas em ambos os lados da pista. Ao contrário, quando vem descendo baixo demais, enxerga uma fileira dupla de luzes vermelhas. Chegando na posição certa, isto é, no ângulo correto de planeio, vê uma fileira de luzes vermelhas e uma de luzes brancas, de cada lado da pista.

SYLVANIA
Produtos Elétricos Ltda.

IBC TEM NOVA POLÍTICA: RENOVAR PARA CONSERVAR

Temos de renovar, para conservar — destacou o novo Presidente do IBC, Sr. Leônidas Lopes Bório, ao fixar a política que orientará a ação do Instituto Brasileiro do Café, a qual, frisou, está em fase de uma nova situação nacional e mundial que não terá clemência para os retardatários, para os que se apegarem a velhos processos e rotinas.

— Constitui um dado importante da realidade o papel que, nesta tarefa, incumbe ao setor cafeeiro, e estaríamos descendo de seus homens se não afirmássemos que com eles conta o Governo para demonstrar ao País que lavoura e comércio têm um propósito mais amplo que se sobrepõe a meros anseios de grupos ou setores: o de formar na luta pelo desenvolvimento nacional, única via para ultrapassarmos em definitivo as crises que temos enfrentado.

PAPEL DO IBC

Para o Engenheiro Leônidas Bório, "o que nos cabe é dar a este Instituto o papel básico que deve ter na vida do País, como instrumento de coordenação de nosso setor fundamental da economia. Especularão a esmo os que se indagarem se, agora, o IBC estará mais ou menos influenciado por tal ou qual Estado produtor, ou por esse ou aquele setor de atividade agrícola ou comercial."

— O que executaremos, isto sim, será uma política sem vacilações no encaminhamento de medidas que implantem ação racional no setor cafeeiro. Taremos, ao mesmo tempo, que atender à conjuntura e programar a longo prazo; de dar atenção especial aos problemas do comércio e do movimento cooperativista; bem como de assistir a lavoura, no que signifique esforço constante pela melhoria da produtividade, da qualidade dos cafés brasileiros e das condições sociais do trabalhador rural.

INVESTIMENTOS

A nova administração do IBC, segundo o Sr. Leônidas Bório, dará ênfase especial à luta por uma política de créditos especialmente para investimentos, visando a oferecer oportunidades mais favoráveis às regiões impróprias à cafeicultura, estimulando a diversificação cautelosa nas atividades agrícolas em termos que tornem possível manter e elevar os níveis de emprego e de renda. Considera-se, da mesma forma, imperativa melhor assistência creditícia aos produtores, a fim de que possam melhorar as benfeitorias e restaurar a fertilidade da terra.

— Se à lavoura impõe-se a modernização produtiva — ressaltou o Presidente do IBC — não são menores as imposições ao setor de comércio, responsá-

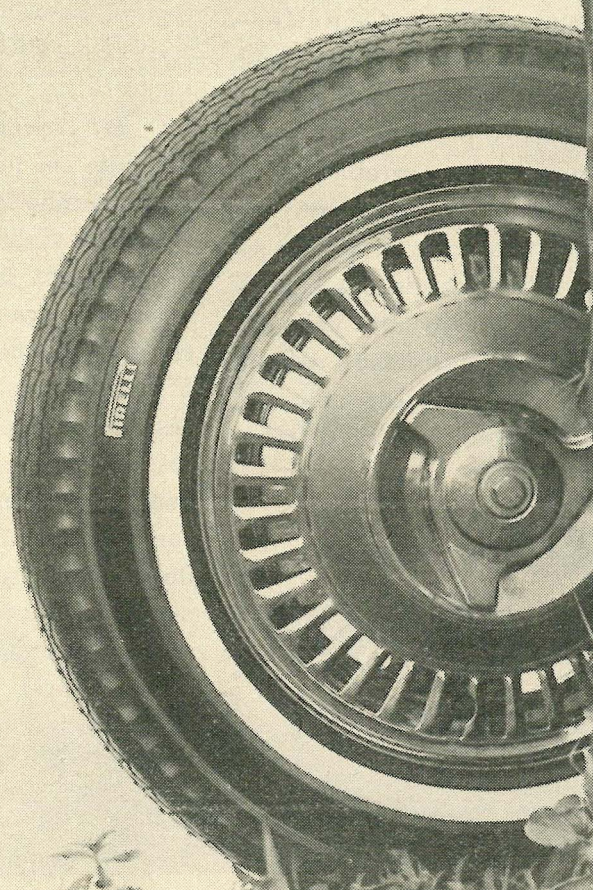
vel pela produção de divisas, o que implica espírito e capacidade agressivos para impor-se vantajosamente nos mercados internacionais. Afiarço, pois, que o IBC dará tratamento justo a todos os que estão integrados no ramo, banindo-se quaisquer privilégios porventura existentes.

PREÇOS

O Sr. Leônidas Bório adiantou que, em lugar de optarmos pelo caminho fácil de consolidar velhas e tradicionais posições, preferiremos capacitar-nos moralmente para exigir do comércio ação combativa, imaginação e firmeza em defesa dos interesses nacionais. Estamos certos — frisou — de que os verdadeiros comerciantes, adeptos conscientes das livres normas do comércio, serão os primeiros a encontrar os novos caminhos, desde que imbuídos da necessária confiança.

— Um dos problemas cruciantes da política de café é, sem dúvida, a luta contra eventual deterioração dos preços externos do produto. Considero ser este um tema de ação imediata para o IBC e para o Governo. Caberia, porém, lembrar nesta oportunidade que o assunto depende de todos e que só mediante um esforço conjugado poderá ser resolvido com êxito. Além de circunstâncias exteriores, ele depende, principalmente, da convergência de coerente atuação das autoridades, da boa qualidade dos produtos a comercializar e de ação comercial combativa, em que sejam exploradas as melhores circunstâncias favoráveis.

(a Europa inteira está caidinha por ele...)



nôvo Stelvio "spalla di sicurezza"

"Spalla di Sicurezza" é um ombro de segurança que funde a banda de rodagem com os flancos do pneu. Nos pneus convencionais, o perfil da banda de rodagem tem um "ângulo vivo"; no Stelvio "spalla di sicurezza" esse perfil é arredondado. Graças ao ombro de segurança, nas retas, a área de contato do nôvo Stelvio é a estritamente necessária - tornando mais leve a direção e propiciando economia de combustível; nas curvas e nas freiadas, a área de contato aumenta automaticamente - garantindo incomparável estabilidade. Na banda de rodagem, o Stelvio "spalla di sicurezza" conjuga dois desenhos: no centro, o famoso desenho Stelvio, com as consagradas características de aderência ao chão; e nas margens, sulcos raiados que evitam as derrapagens laterais.



PIRELLI Stelvio "spalla di sicurezza"

nova margem de conforto e segurança

O PARLAMENTARISMO NO MUNDO E NO BRASIL

ALCYR LINTZ GERALDO — Cap Int

INTRODUÇÃO

Se lançarmos um olhar retrospectivo e perscrutador através da história da humanidade, concluiremos que seu patrimônio moral, cultural, artístico e científico é formado de pequenas contribuições dos diversos povos e dos diferentes estágios históricos por que passou.

Assim, os hebreus nos legaram o monoteísmo religioso. A Grécia nos deixou seu monumento filosófico, guia até a atualidade do pensamento humano. Roma nos brindou com seu código de leis, coluna-mestra de muitos ordenamentos jurídicos modernos. Os árabes muita coisa nos ensinaram, citando-se aqui, para resumir, pelo menos suas incontáveis realizações no campo da Matemática. Os povos ibéricos, lançando-se por “mares nunca antes navegados”, revelaram terras, mercadorias, utilidades, enfim um mundo nôvo até então desconhecido. A Revolução Francesa nos deixou o princípio da individualidade e da igualdade jurídica.

Tôdas estas realizações, êste conjunto de feitos, tornaram-se conquistas da humanidade, constituindo-se nos elementos formadores do patrimônio da espécie humana, no campo moral, social, com reflexos materiais.

Dá-se que os homens sempre se preocuparam com o modo de estabelecer o comando da sua sociedade, a direção do seu agrupamento. É dos mais remotos tempos históricos que surgem concepções diferentes, no que tange à chefia das coletividades humanas. O velho e místico rei oriental, o poderoso senhor feudal, o monarca absoluto, o chefe de Estado Moderno representam os esforços

do homem para aperfeiçoar a maneira de governo de suas sociedades, dentro dos matizes culturais e dos diferentes graus de evolução atingidos em cada estágio histórico.

Entre as maneiras estabelecidas para a direção política, devemos à Inglaterra uma delas que hoje se acha definitivamente incorporada às tradições culturais da humanidade. É o regime Parlamentar ou mais simplesmente o Parlamentarismo, modalidade de sistema representativo, fruto do sentimento contrário ao poder absoluto, arraigado na alma britânica desde os primórdios de sua história, ao tempo dos velhos reis saxões, o qual tem sido objeto de acurados estudos e pesquisas de insígnies juristas e mestres da ciência constitucional, que se têm externado sobre êle de diferentes maneiras. Vale a pena aqui transcrevermos os conceitos que sobre o tema em estudo emitiram dois dos mais apurados conhecedores do mesmo.

LÉON DUGUIT, professor francês de nomeada, em seu “TRAITÉ DE DROIT CONSTITUTIONNEL” diz que “o regime parlamentar repousa essencialmente sobre a igualdade dos dois órgãos do Estado, o Parlamento e o Governo, sua íntima colaboração em toda atividade do Estado e na ação que exercem um sobre o outro para se limitarem reciprocamente”. Para tal, propõe que sejam iguais, Governo e Parlamento, em prestígio e influência.

MAURICE HAURIU, jurista dos mais conceituados, em sua obra “DROIT CONSTITUTIONNEL”, define-o como “a forma de governo, tendo por base o regime representativo, com separação atenuada de poderes, no qual se estabelece, entre o Poder Executivo e o Parlamento

composto de duas Câmaras, uma íntima colaboração e contacto permanente por intermédio de um órgão executivo que é o Conselho de Ministros, o qual partilha com o chefe de Estado a direção do governo, mas que não governa sem ter a confiança contínua do Parlamento, perante quem é politicamente responsável”.

Êste regime reflete em sua estrutura as diversas circunstâncias jurídicas e políticas que presidiram a evolução da Inglaterra. Isto acarreta que, para a perfeita compreensão dos seus institutos e funcionamento do seu mecanismo, faça-se mister um bosquejo pela história política da pátria de CHURCHILL. É o que empreenderemos na segunda parte dêste trabalho.

HISTÓRICO

Reportando-nos aos distantes tempos dos reis saxões, verificaremos que aquêles monarcas possuíam uma espécie de Conselho Consultivo — o WITAEN — com o qual se aconselhavam em todos os problemas políticos, legislativos e administrativos, conselho êsse que era composto dos bispos, abades, representantes dos burgos e dos xerifes, encarnação do poder civil do rei nos condados.

Com Guilherme I, inaugurou-se o regime feudal na Inglaterra, pois que êste distribuiu terras, a título precário, aos chefes militares que o auxiliaram na conquista, os quais lhe juravam vassalagem. Êstes chefes partilharam as doações que lhes foram feitas entre outros senhores, criando-se verdadeira cadeia que terminava nos servos da gleba que a nada tinham direito.

Êste modo de organização da terra acarretou a substituição do WITAEN pelo COMUNI CONCILIUM, composto de todos os detentores de terra, inclusive os grandes e pequenos cavaleiros, e possuindo atribuições idênticas às do WITAEN, além da votação de impostos, defesa sem o seu consentimento, a menos que ocorresse para casos excepcionais como o res-

gate do rei, o casamento de sua primogênita ou a armação de um príncipe em cavaleiro.

Ficou estabelecido que os arcebispos, os grandes barões, os condes, os bispos e os abades seriam convocados para as reuniões do citado órgão em carta do rei, na qual se declarava expressamente o motivo da convocação. Os demais seriam advertidos de tais afazeres pelos seus chefes. Isto foi a gênese das Câmaras dos Lords e dos Comuns e também do regime representativo, pôsto que se tornou impossível ao decurso do tempo a convocação de todos os pequenos senhores que passaram a fazer-se presentes naquelas reuniões por meio de dois representantes por condado.

Nas reuniões do COMUNI CONCILIUM, a princípio, o rei expunha a seus vassallos as suas necessidades e estes faziam petições onde externavam seus problemas, os quais eram entregues a um deles para efetuar a leitura em plenário. Esta prática originou a denominação de "speaker", ainda hoje dada aos presidentes das duas Câmaras de que se compõe o Legislativo britânico. Estas petições eram analisadas e discutidas por todos e, depois que se chegava a um acôrdo sobre seu conteúdo, alguns elementos se encarregavam de redigir o que ficou estabelecido, apresentando a redação feita, entretanto, em vários casos, infidelidade ao que realmente se deliberou. Convencionou-se, então, que, em vez de serem os assuntos trazidos ao plenário por meio de petições, fôsse tal expediente feito por meio de uma sugestão para solucionar as dificuldades que se apresentavam. Temos aí o ancestral dos projetos de lei.

A bifurcação do COMUNI CONCILIUM nas duas tradicionais Câmaras do Legislativo bretão deu-se face à coincidência de interesses entre os senhores espirituais e temporais e entre os dos pequenos condados e da burguesia.

Até a reforma eleitoral de 1832, a Câmara dos Lords prà-

ticamente predominava, manipulando as eleições que compunham a dos Comuns. Com a reforma, que depurou o processo eleitoral britânico de vícios que o molestavam, os Comuns se fortaleceram e o Parliament Act de 1911 reduziu bastante a competência da Câmara Alta, a qual, em 1949, se viu ainda mais simplificada.

Vista em rápida síntese a evolução histórica do Legislativo, vamos agora apreciar a formação do Gabinete inglês, sem dúvida uma das características essenciais do regime Parlamentar.

Desde o tempo dos reis sa-xões, os monarcas possuíam um pequeno conselho — CONTINUAL COUNCIL — formado de nobres e altos dignatários que, por parentesco ou amizade, eram credores da confiança do rei. Este Conselho que se reunia secretamente, donde a denominação que lhe foi dada de PRIVY COUNCIL, apreciava as grandes e sérias questões político-administrativas e até mesmo problemas judiciais, pois que funcionava como tribunal de recurso no julgamento de pessoas de alta nobreza. Ainda neste Conselho, o rei tinha o hábito de consultar os membros mais íntimos, pois que era grande o número dos seus formadores. Formou-se dentro do CONTINUAL COUNCIL um grupo mais restrito que se denominou CABINET COUNCIL ou COMMITTEE OF STATE, que se fazia ouvir pelo rei nos assuntos mais graves sobre o que lhe cabia deliberar. Este CABINET COUNCIL foi a origem do Gabinete do Governo Parlamentar. Entretanto, este grupo apresentou tendências a transformar-se numa oligarquia, numa fonte de reação absolutista contra o Parlamento e os Direitos individuais, já que estritamente em acôrdo com o monarca, formado que era por homens de sua exclusiva confiança. Como consequência, sangrentos conflitos surgiram, nos quais foi decapitado o rei Carlos I e Jayme I se viu compelido ao destêrro. Vitoriosa a revolução em 1688, o rei ficou

na dependência direta do Parlamento, pois este chamou a si a atribuição de manter o Exército e votar os impostos. O rei, então, passou a necessitar do apoio do Legislativo para governar e viu-se forçado a formar seu Gabinete com os membros da maioria parlamentar. Estabelecia-se, assim, um dos grandes postulados do regime em estudo que é a formação do Gabinete com os elementos da maioria parlamentar.

Mas o monarca ainda presidia o Gabinete, formava-o, tomava parte nas suas decisões. Mortos a rainha Ana e Guilherme III, não desejando a Inglaterra soberanos católicos detendo o cetro bretão, chegaram ao trono os membros da dinastia de HANOVRE, alemães de descendência inglesa, por via feminina. Nada falando de inglês, acabaram por abandonar as reuniões do Gabinete, passando este a resolver sozinho e levar pelo seu membro mais importante ao conhecimento e subscrição do rei as suas resoluções, dependentes de posterior aprovação parlamentar. Surgiu, assim, a figura do Primeiro-Ministro, sob cuja presidência passou o Gabinete a comandar a Administração do Estado. Sua independência fixou-se definitivamente consolidada num dos preceitos básicos do direito público inglês — *o rei reina, mas não governa*. Face a este brocardo e por ser a administração conduzida pelo Gabinete, este logicamente tinha que ser o responsável pelo governo perante o Parlamento. Cirou-se, assim, a regra de responsabilidade coletiva, segundo a qual todos os seus membros são responsáveis nas decisões que tomam e que acarretam crises. Quando estas surgem, ocorre a demissão do Gabinete, que perde a confiança da maioria parlamentar ao entrar em choque com ela, ou a dissolução do Parlamento. A prática da derrubada do Gabinete firmou doutrina à vista do precedente criado quando, em 1742, sir ROBERT WALPOLE, ministro há vários anos, preferiu demitir-se a enfrentar a oposição

tenaz que lhe movia a maioria dos Comuns, forçado que fôra a lançar a Inglaterra num conflito que reputava inócuo.

A dissolução do Parlamento, com eleições subseqüentes que legitimam ou não o ato, não foi também fruto de um conjunto de princípios doutrinários adrede preparados e sim fixada pelo precedente que se estabeleceu com JORGE III e PITT, em 1784. O rei demitiu o ministério e determinou que WILLIAM PITT assumisse a chefia do novo governo. Este procedeu à dissolução da Câmara e, na eleição que se seguiu, derrotou os "WIGS" que estavam na oposição e conduziu os "TORIES" ao poder, o que deu base política ao governo que se instalou sob sua chefia. Esta prática ocorre "quando o motivo da divergência é de ordem geral: rumos de política nacional ou exterior, proposições legislativas importantes, choques de interesses (A. Koulicher, Arch. de Philos, du Droit, citado por PEDRO CALMON, in Teoria Geral do Estado).

Como acabamos de verificar, todos os grandes princípios estruturais do regime parlamentar, que estudaremos na Terceira Parte, foram produzidos por circunstâncias da história política inglesa que apresentou diversos aspectos cujas soluções se tornaram naqueles princípios, já que constituíram, em última análise, precedentes que, consoante a tradição britânica, obrigam com força de lei.

MECANISMO DO REGIME PARLAMENTAR

O regime parlamentar baseia-se nos seguintes princípios que são seus alicerces e pontos fundamentais:

a) O poder legislativo é eletivo e exercido por Parlamento que pode ser bi ou unicameral. Se bicameral, pelo menos uma das Câmaras que o constituem há que ser eletiva.

b) O poder executivo é exercido pelo Conselho de Ministros ou Gabinete, chefiado pelo Primeiro-Ministro, de escolha

do chefe de Estado, entre os líderes da maioria parlamentar, cujos elementos formam o Conselho por designação do Primeiro-Ministro. Este Conselho, cuja composição é variável ao infinito, governa em função da confiança parlamentar que pode ser manifestada por câmara única ou pelo Senado e Câmara (parlamentarismo italiano). Comanda os assuntos político-administrativos, de conformidade com a maioria parlamentar.

c) O Chefe de Estado — Rei ou Presidente da República — é politicamente irresponsável. Não governa, não apresenta voto nas reuniões do Gabinete, apenas, se dispuser de autoridade moral, propõe, opina, pondera, apresenta sugestões ao Conselho.

d) Quando o Conselho de Ministros perde a confiança da maioria, a regra é apresentar o seu pedido de demissão que deve ser aceito pelo chefe de Estado que imediatamente determina a formação de um outro, de acordo com a norma indicada na alínea "b". Pode ocorrer que o Conselho proponha a dissolução do Parlamento, o que dá lugar à convocação das eleições. Se estas brindarem o Conselho com maioria legislativa, ele se conserva. Caso contrário, demite-se e forma-se outro ao sabor da nova maioria advinda das citadas eleições. Isto impede que o Parlamento se constitua numa oligarquia que conduza a seu bel-prazer a política do governo e interessa o povo diretamente nas questões do Estado, já que é ele chamado a dirimir, a ser o juiz, através das eleições, das discordâncias entre o Conselho e o Parlamento, terminadas com a dissolução deste. Tal alternativa ocasiona que os direitos individuais — liberdade de imprensa, de reunião, de palavra, de pensamento — ocorram com a sua máxima plenitude neste sistema, pois que o povo necessita de todo esclarecimento, para poder ajuizar das situações verificadas e emitir a sua opinião de supremo juiz. Esta peculiaridade do parlamentarismo é

muito bem focalizada por PEDRO CALMON, mestre cuja cultura, valor e reputação transparecem em toda a sua magnitude à simples enunciação do seu nome. Isso porque, em sua excelente "Teoria Geral do Estado", define o regime parlamentar como sendo "o de opinião, o mais próprio das democracias porque todas as peças que o constituem são postas em movimento pelo governo".

Dos princípios supramencionados, depreende-se que no sistema parlamentar há divisão e não independência de poderes, pois o Executivo é função da confiança do Legislativo, que é a cúpula, a peça mais importante do regime.

Estas são as normas-padrão, vamos assim dizer, a que se subordina o funcionamento do regime parlamentar, outorgadas pelos costumes, pelos panoramas políticos, pelas diversas circunstâncias históricas dos diferentes povos que o adotaram — máxime a Inglaterra — já que é forma muito freqüente na Europa.

OS REGIMES PARLAMENTARES DO PRIMEIRO APÓS GUERRA

Terminado o longo conflito que enlutou o mundo de 1914 a 1918, com a vitória das potências que se dirigiam à base do sistema representativo, ocorreu verdadeira onda de simpatia pelo Parlamentarismo que passou a ser adotado em diferentes Estados. Conseqüentemente, passou-se a transcrever na letra das cartas políticas os princípios fundamentais daquele processo governativo que existia até então espontaneamente onde era adotado, através dos costumes e processos políticos, sem ser o seu funcionamento rigidamente determinado.

Muitas inovações apareceram. Quiseram alguns que o Executivo fôsse simples comissão do Legislativo; outros determinaram o modo de organização do Conselho de Ministros pela maioria, chegando-se a fazê-lo

elegível pela Câmara e a suprimir o cargo de Presidente da República.

O estatuto político alemão de 1919 apresenta uma forma de Parlamentarismo "sui-generis", mais robustecido em certos aspectos e mais enfraquecido diante de outras peculiaridades com as quais se revestia. Assim, quando surgisse uma dissonância qualquer entre o Parlamento e o Presidente da República sobre determinado projeto de lei, o povo seria consultado através do "referendum". Vemos aí o Parlamentarismo original enfraquecido, tolhido em seus movimentos, ficando livre o governo da influência legislativa manifestada no clímax de sua intensidade.

O Presidente da República, uma única vez em seu mandato, poderia dissolver o Parlamento e este podia derrubá-lo. Aqui o regime ganha força maior que o original. Quando tal ocorresse, o povo opinava. Se decidisse contra a destituição do Presidente, este era considerado reeleito e o Parlamento dissolvido.

Há ainda a considerarmos certa delegação de competência do Parlamento ao Governo, em determinadas ocasiões consideradas de exceção e visando a debelar graves crises políticas e econômicas. Por este instrumento que se assemelhava à ditadura consular romana, o governo podia baixar normas legislativas de urgência e necessidade comprovadas para sanar as crises então surgidas. Chamou-se a isto "Lei de Plenos Podêres", a qual transferia ao Executivo a Supremacia para que ele não deixasse que o aspecto democrático do regime e até ele mesmo fôsse levado de roldão pela torrente de regimes totalitários, advinda no período histórico compreendido entre as duas gigantescas hecatombes que afogaram em dor e sangue a humanidade, no presente século.

O PARLAMENTARISMO IMPERIAL BRASILEIRO

No Brasil, ao decurso do segundo império, passada a época de agitações e instabilidade representada pelo Primeiro Reinado e a Regência, consolidada a Monarquia Constitucional à base do liberalismo, surgiu espontaneamente, fruto das condições históricas, o Regime Parlamentar. Consolidou-se este em 1847 com a criação do Conselho de Ministros.

Funcionou no Brasil com uma perfeição quase britânica, assegurando-nos uma fase de estabilidade que nos possibilitou manter a paz interna e dar cabal desempenho às campanhas externas em que nos vimos envolvidos.

O regime era manejado superiormente pelo magnífico Pedro II, no exercício do Poder Moderador, inserto na Constituição por influência da doutrina de Benjamim Constant. O monarca não discordava com a dissolução do Ministério quando este não era contemplado com o sorriso da confiança parlamentar e não hesitava em dissolver a Câmara quando tinha convicção de que a política do Ministério se revestia de acerto.

A frente dos governos que se sucederam no período em estudo passaram figuras do mais elevado gabarito, altíssimos expoentes da cultura e da exação, dignos do máximo respeito.

No entanto, se o regime apresentava estes aspectos positivos, que vimos em rápida síntese, algumas facetas negativas emprestaram-lhe defeitos que muito contribuíram para sua derrota. Faltava-lhe autenticidade, pois vindo de plagas alienígenas, não era condizente com os diversos fatores sociológicos que revestiam a realidade histórica brasileira. Assim, o regime se fundamentava em eleições inverídicas, pois o eleitorado caboclo não possuía condições culturais para votar livremente, sendo com facilidade manejado pelos chefes políticos que orientavam o pleito a seu bel-pra-

zer. Nos casos de dissolução da Câmara, quando o Imperador julgava acertada a política do ministério, as novas eleições davam a este a maioria de que necessitava. Isto é muito bem retratado pelo sorites abaixo de NABUCO DE ARAÚJO: "O parlamento faz o governo, o governo elege o Parlamento".

Como sistema importado que era, nossos homens públicos achavam-se sempre procurando soluções para os nossos problemas nos casos ocorridos na França e na Inglaterra, como muito bem define ainda PEDRO CALMON ao dizer, com rara felicidade, que "nossos homens públicos viviam com os pés no Rio de Janeiro e a cabeça em Paris, esquecendo-se muitas vezes da cabeça por lá e metendo os pés no Rio de Janeiro".

Finalmente, houve no nosso Parlamentarismo Imperial um abuso das liberdades individuais que aquele sistema oferece. Como mutio bem acentua GEORGES BURDEAU, "pode-se dizer são dos excessos do governo de Assembléia que nasceram em maioria os regimes ditatoriais". Assim, o abuso ocorrido no Brasil determinou que aquele processo governativo fôsse lentamente solapado em seus alicerces pelas idéias de COMTE — governo forte e responsável — ou do Presidencialismo americano. Este regime e aquela corrente de pensamentos não tomaram a mesma posição antagônica e combativa ao liberalismo que as formas totalitárias do entreguerras. Nesta fase, para deter a avalanche dos governos fortes e a oposição franca e declarada que estes lhe moviam, o Parlamentarismo europeu munuiu-se de várias providências, entre as quais a chamada "lei de plenos podêres" que já estudamos. No Brasil, entretanto, isto não aconteceu. Por não ter recebido um combate tão ostensivo de potências exteriores que visassem à sua derrota político-militar, o Império atravessou os anos, ministério sucedendo a ministério, e o regime funcionando eivado de erros e defec-

ções, acima apontados. Assim, quando despertou, já se achava minado em seus fundamentos, e a questão militar veio lançar, com a queda do ministério do Visconde de Ouro Preto e a proclamação da República Presidencialista, sobre o Império e a forma de governo que adotava, a última pá de cal.

A RECENTE EXPERIÊNCIA PARLAMENTAR BRASILEIRA

A Proclamação da República, então, mudou o figurino que nos vestia. De Londres a Paris rumamos para Washington e fomos buscar no Estado norte-americano o modelo para o Brasil República, instituindo-se o regime presidencial em nossa terra.

Este regime, com os defeitos e virtudes que apresenta como obra humana que é, deformado com a hipertrofia dos poderes presidenciais no período de... 1937 a 1946, à inspiração dos Estados Totalitários da época,

manteve-se e penetrou fundo a natureza e a sensibilidade do povo brasileiro. A ele acostumou-se a nossa gente que passou a tê-lo como algo de essencial à personalidade do Estado verde e amarelo.

Entretanto, fatos inesperados, e que são do conhecimento de todos, vieram estabelecer brevíssimo hiato nesta prática, resuscitando por poucos dias o regime parlamentar em nossa terra.

Veio como solução de emergência, como curativo improvisado para evitar que o ferimento evoluísse para grande chaga.

Não partiu de demorado trabalho de persuasão do povo, de preparo do sentimento popular para aspirá-lo, pedi-lo e recebê-lo.

Ele veio chegando como um intruso em casa de uma família que, momentaneamente desavinda, logo pôe o forasteiro para fora, ao acalmarem-se os ânimos.

Assim ocorreu! O brasileiro — povo e políticos — superidentificado com o regime presidencial não compreendeu, não sentiu o novo regime. Não soube, assim, mudar de vida tão abruptamente. Não praticou um parlamentarismo ortodoxo e sim uma forma imperfeita, irreal, imprecisa do regime que chegou a ser definido como *Híbrido* por um dos Primeiros-Ministros que ocuparam a Pasta naquele curto interregno. Tal era a influência que o espírito do Presidencialismo exercia!

Destarte, esta experiência superefêmera constituiu-se num verdadeiro fracasso, culminando com a sua extinção por um plebiscito previsto no Ato Adicional que o criara e antecipado, face às circunstâncias políticas do momento. Neste pronunciamento, o povo devidamente preparado por perspicaz propaganda, vetou categoricamente o regime em estudo.

INSTITUTO TECNOLÓGICO DE AERONÁUTICA

IV CURSO INTENSIVO DE APERFEIÇOAMENTO

Realizará o ITA em 1964 o IV Curso Intensivo de Aperfeiçoamento, a cargo de professores franceses, especialistas em engenharia aeronáutica e eletrônica.

Esses cursos são oferecidos como colaboração do Governo Francês e do Conselho Nacional de Pesquisas e franqueados a todos os interessados, diplomados em escolas superiores. O Instituto Tecnológico de Aeronáutica fornecerá, ainda, alojamento em seu "campus".

São os seguintes os cursos oferecidos em 1964:

Setor de Engenharia Aero-náutica — "Sistemas Hidráulicos de Aviação" a cargo do Dr. P. Grémont, Professor da "École Nationale Supérieure de

l'Aéronautique" e engenheiro do "Centre d'Essais en Vol" (agosto). "Fabricação de Aviação", a cargo do Dr. J. Lisonet, Professor da "École Nationale Supérieure de l'Aéronautique" e engenheiro-chefe no "Service des Marchés e de la Production Aéronautique", Paris (setembro).

Setor de Engenharia Eletrônica — "Tópicos Modernos sobre Semicondutores", a cargo do Dr. J. Lagasse, Professor da "École Nationale Supérieure de l'Aéronautique" e da "Faculté des Sciences" de Toulouse (agosto). "Cálculo e Projeto de Transmissores" a cargo do Dr. L. Thourel, Professor da "École Nationale Supérieure de l'Aéronautique" e engenheiro-chefe da "Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil" (setembro).

Mais detalhes serão fornecidos pela Secretaria do ITA quanto a datas, horários, programas, requisitos, etc., e as inscrições poderão ser feitas

pessoalmente ou por carta dirigida à Reitoria do Instituto, em São José dos Campos.

AVIAÇÃO EMBARCADA GANHA PRÊMIO

O 1.º Grupo de Aviação Embarcada da FAB acaba de receber uma das mais altas distinções conferidas pela Força Aérea dos Estados Unidos. Com efeito, o General John H. Bell, chefe da Seção de Aeronáutica da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos, comunicou aquele fato, em recente expediente, às autoridades brasileiras. A "plaqueta de segurança de voo da USAF" para 1963 foi atribuída à Aviação Embarcada da FAB, pelo inusitado índice de segurança de voo apresentado durante suas operações de treinamento. Tal reconhecimento atesta, de modo inequívoco, o elevado grau de adestramento das tripulações e do pessoal de terra daquela Unidade-elite da Força Aérea Brasileira.



Também temos
o nosso
Juiz de Paz...

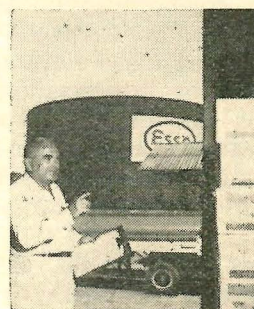
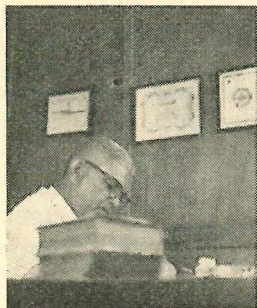
Seu nome é Ernani Siqueira: Juiz de Paz em Cabedelo

Quem mora em Cabedelo, na Paraíba, sabe que pode contar com Ernani Siqueira. Ele é o Superintendente do Depósito da Esso naquela importante cidade — um dos postos avançados do progresso, na batalha diária de suprir de produtos de petróleo uma vasta região do País.

Participando ativamente na vida de sua cidade, Siqueira é homem de grande reputação. Por isso, em 1958, foi nomeado pelo Governador do Estado, Juiz de Paz suplente. Nesta função tudo o que até hoje ganhou, tem destinado ao Centro Social de Cabedelo.

Casando ou dirigindo as operações no terminal de Cabedelo, Ernani marca com seriedade seu trabalho (há mais de 2.300 dias não ocorrem acidentes no Armazém, o que já lhe valeu um primeiro lugar no "II Concurso de Eficiência Operacional" e um diploma do Departamento Nacional do Trabalho).

Há 17 anos Ernani Siqueira está satisfeito conosco. E nós também com ele, porque Ernani, do mesmo modo que milhares de outros nossos funcionários, está integrado no nosso desejo comum de bem servir à coletividade.



A ESSO É ISSO... GENTE COMO VOCÊ TRABALHANDO PARA SERVÍ-LO

Riscos do Ar, Medidas Necessárias e Exoneração de Responsabilidade do Transportador Aéreo

1. A responsabilidade do transportador aéreo, assim na Convenção de Varsóvia, como na lei brasileira, apóia-se em presunção de culpa que contra ele se levanta. É tal presunção, contudo, apenas "juris tantum", admitindo, em contrário, vários tipos de prova, inclusive a de que — nos termos do art. 88 (1) — foram tomadas pelo transportador ou seus prepostos "as medidas necessárias para que se não produzisse o dano ou que se tornou impossível fazê-lo." Razão de ser dêsse preceito tem sido encontrada no fato de existirem, com influência possível sobre o transporte aéreo, circunstâncias aleatórias, englobadas sob a denominação genérica de "riscos do ar."

Os riscos do ar, ao que parece, mereceram seu primeiro tratamento jurídico por obra de RIPERT. Repugnando-lhe as soluções rígidas resultantes da aplicação da lei comum à atividade aeronáutica, elaborou ele um anteprojeto que veio a informar a lei francesa de navegação aérea, de 31 de maio de 1924, na qual se permitiu a celebração de pactos de irresponsabilidade em razão dos riscos do ar.

Por ocasião da Conferência de Varsóvia, em outubro de 1929, o conceito voltou à baila, provocando pronunciamento do delegado russo SABANINE, nos seguintes termos:

"O atual estado de coisas torna aconselhável indagar se não houve, a partir de 1925, data inicial de nossos trabalhos, um desenvolvimento tal da aviação... um pro-

(1) Diz o Código Brasileiro do Ar, em seu art. 88:

"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."

OCTANNY SILVEIRA DA MOTA — (Professor Associado de Direito, Instituto Tecnológico de Aeronáutica)

gresso tal que torna oportuno rever integralmente a questão da possibilidade de reconhecer, em benefício do transportador, certos privilégios especiais, justificados pelo risco, que levam a estender os quadros de exoneração." (2)

Não obstante o intuito de questioná-los, demonstrado pelo representante da Rússia, a Convenção de Varsóvia considerou os riscos do ar e, em função deles, contemplou o preceito contido no art. 20 (1) (3), que foi transposto para a lei nacional, passando a constituir o art. 88 de nosso Código.

Ainda em nossos dias, há manifestações favoráveis à conservação dos riscos do ar como causa fundamental de exclusão da responsabilidade civil do transportador aéreo. Assim, MANUEL MALBRÁN escreve:

"O regime especial da responsabilidade civil aviatória reconhece, como pressuposto, um risco específico da aviação... A despeito de certas estatísticas e não obstante a realidade indiscutível dos progressos técnicos, a aviação constitui atividade intrinsecamente arriscada... Autores contemporâneos, como VAN HOUTTE, anotam, entre os caracteres negativos da aviação, o de menor garantia de segurança" (4)

(2) ICAO, Dec. 7838 — "II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien"; pág. 27.

(3) Convenção de Varsóvia, art. 20 (1):

"Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre."

(Texto oficial, versão francesa).

(4) MANUEL E. MALBRÁN — "Lineamientos generales de la responsabilidad civil aviatoria", in "Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico", n.º 7 (Córdoba, Argentina), 1956; pág. 342.

Debate intenso tem-se travado em torno do conceito de riscos do ar, e numerosas definições já se propuseram, conquanto se assinala ser mutável — o avanço técnico reduzindo, em princípio, a existente margem de riscos — o significado da expressão.

Nesse sentido se manifesta JOSÉ DE AGUIAR DIAS que, após reproduzir várias definições de riscos do ar, propõe que por tal se entenda

"tudo quanto representa álea para o transporte aéreo, em virtude do estado atual da aviação." (5)

Reconhecer a existência e dar tratamento legal aos riscos do ar não é dispensar o transporte aéreo da garantia de incolumidade que está compelido a oferecer, não é invalidar a obrigação de resultado que está obrigado a observar; é, tão somente, fazer surgir uma causa liberatória em benefício do transportador aéreo, justificando-a pela admissão de que a atividade aeronáutica pode ver-se, a qualquer momento, atingida em sua normalidade pelo impacto de circunstâncias aleatórias.

Hipóteses ocorrem — total desaparecimento da aeronave, por exemplo — em que se torna impossível precisar a causa do acidente e, em hipóteses tais, a existência de uma obrigação de resultado pesando sobre ele implicaria responsabilidade automática do transportador aéreo. Atalhando o caráter necessário dessa consequência, incluiu nosso Código — à semelhança da Convenção de Varsóvia — o preceito expresso

(5) JOSÉ DE AGUIAR DIAS — "Da responsabilidade civil"; Edição Revista Forense, Rio, 1950; vol. I, pág. 258.

pelo art. 88. Por força dêle, a garantia de incolumidade que o transportador aéreo é obrigado a proporcionar sofre abrandamento, pela convicção ainda existente de que a aviação, apesar de seu desenvolvimento vertiginoso, continua a ser atividade em si mesma perigosa. Sendo notórios os peculiares riscos a que ela está sujeita — os riscos do ar — admite-se o entendimento de que os usuários os assumem voluntariamente e assim, pois, devem arrostar as conseqüências que dêles, irremediavelmente, decorram. Do transportador e com vistas a exonerá-lo, exige-se apenas que desfaça a presunção de culpabilidade que sobre si pesa; dêle se requer uma prova de caráter negativo, através da qual se evidencie sua não concorrência para o efeito danoso. Tudo a exigir do transportador, em tal caso, será a comprovação de que não houve, de sua parte, qualquer contribuição para ensejar ou agravar o acidente. Na linguagem da lei, tudo a exigir do transportador será a prova de 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”.

2. Medidas necessárias é, assim, expressão legal cujo sentido muito importa esclarecer.

Observemos, inicialmente, que o Anteprojeto de Convenção submetido à Conferência de Varsóvia incluía um dispositivo com a seguinte redação:

Art. 22 — O transportador não será responsável, se provar que por si e seus prepostos foram tomadas medidas razoáveis para evitar o dano ou que lhes foi impossível tomá-las.” (6)

Esse preceito, que veio a dar origem ao art. 20 (1) da Con-

venção de Varsóvia, teve seu texto alterado, no ponto que ora nos interessa, por uma proposta da delegação russa, sugerindo:

“Na primeira alínea (do citado art. 22 do Anteprojeto), substituir “medidas razoáveis” por “tôdas as medidas necessárias.” (7)

Essa proposta russa foi dada a conhecer ao plenário da Conferência de Varsóvia na sessão de 6 de outubro de 1929, sem originar comentários. Na sessão de 9 de outubro, o delegado japonês MOTONO buscou insistente, quase irritante, mas inútilmente, obter esclarecimentos a propósito do sentido e alcance da expressão “medidas necessárias.” (8) Na sessão de 10 de outubro, o art. 22 do Anteprojeto já passara a receber o número 20; seu texto foi submetido, nessa oportunidade, aos delegados dos vários países, e nêle ainda se aludia a “medidas razoáveis”. O representante russo SABANINE objetou, lembrando que se havia concordado em afastar aquela expressão, substituindo-a por “tôdas as medidas necessárias”. GIANNINI, delegado italiano, que presidia a Comissão de Redação, acolheu o protesto, concordando com que a palavra “necessária” substituísse a palavra “razoável”. (9) Assim se fez e o artigo, submetido à votação, foi aprovado, sem que da Conferência brotasse esclarecimento algum acêrca da expressão “medidas necessárias”.

3. O recuo proporcionado pelo tempo decorrido desde o encerramento da Conferência de Varsóvia faz com que hoje não seja difícil afirmar ter sido infeliz a acolhida que se deu ao adjetivo “necessárias”, para incluí-lo no texto da Convenção; e infeliz foi também o legislador aeronáutico brasileiro ao reproduzir, nesse passo, a lei convencional.

Com o substituir a expressão “medidas razoáveis” por “medidas necessárias”, ter-se-á querido, é provável, acentuar vigorosamente a obrigação em que se acha o transportador aéreo de adotar todos os procedimentos a seu alcance para prevenir acidentes ou delongas. Mas a palavra “necessárias” traduz essa intenção com força demasiada, não parecendo sustentável que ela deva ser entendida literalmente.

Comentando as alterações introduzidas na Convenção de Varsóvia pelo Protocolo de Haia (1955) e referindo-se diretamente ao fato de não se haver feito qualquer modificação no art. 20 (1), BEAUMONT escreve:

“Uma vez mais êsse artigo foi estudado e uma vez mais nenhuma das alterações propostas conseguiu a maioria exigida, embora seja óbvio que, tomadas tôdas as medidas “necessárias”, o dano não pode ter lugar.

Novas sugestões foram feitas no sentido de que “necessárias” cedesse lugar a “razoáveis” ou “adequadas” ou “praticáveis” e que “impraticável” substituísse “impossível”, mas as sugestões não lograram êxito; continua, pois, a ser tarefa dos julgadores tentar retirar sentido de um dispositivo que, interpretado literalmente, é um contra-senso.” (10)

Com efeito, se tomadas tôdas as medidas necessárias para a segurança de um vôo, o sinistro não pode, em princípio, ocorrer; e, se ocorre, não é fácil sustentar hajam sido tomadas tôdas as medidas necessárias para evitá-lo.

Dentro dessa ordem de idéias, emprestado à expressão “medidas necessárias” todo o pêso de sua significação literal, haveríamos de concluir que, para exonerar-se, estaria o transportador obrigado a provar que o dano ocorrera por caso fortuito. Mas, assim sendo, perderia sentido a porção do artigo onde se permite liberação do transportador mediante prova de que “por si ou por seus

(6) Consulte-se o “*Avant-projet de Convention relative aux documents de transport aérien et à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs*”, in ICAO, Doc. 7838 — “II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien”; pág. 167 e segs.

(7) Consulte-se o documento que a nota precedente refere, na parte relativa a “*Propositions d’Amendements — propositions des délégations*”; pág. 185 e segs.

(8) Consulte-se o documento a que se refere a nota 6; págs. 112/113.

(9) Consulte-se o documento a que se refere a nota 6; págs. 136/137.

(10) K. H. BEAUMONT — “*The Warsaw Convention of 1929, as amended by the Protocol signed at The Hague on September 28, 1955*”, in “*Journal of Air Law and Commerce*”, vol. 22, pág. 414.

prepostos foram tomadas, de maneira satisfatória, as medidas necessárias para que se não produzisse o dano"; além disso, dentro desse esquema de pensamento — a que leva a muita vez chamada interpretação restritiva da locução "medidas necessárias" — o transportador seria sempre responsável quando, por motivos que podem multiplicar-se, a causa de um acidente permanecesse desconhecida.

Essa interpretação restritiva, prês em demasia à letra da Lei, não parece a melhor, desde que contraria, antes de tudo, a intenção manifesta dos elaboradores da Convenção e é por eles contestada.

Para comprová-lo, façamos referência inicial aos trabalhos preparatórios da Conferência de Varsóvia, reproduzindo palavras de EDMOND PITTARD que, em seu relatório à I Conferência Internacional de Direito Aeronáutico Privado (Paris, 1925), assim se manifestou:

"Que se pode exigir do transportador aéreo? Organização normal de sua atividade, escolha judiciosa de pessoal, vigilância constante sobre seus agentes e prepostos, controle severo de seus aparelhos, acessórios e matérias-primas.

É preciso admitir que quem se utiliza do avião não ignora os riscos inerentes a um meio de transporte pelo qual não foi atendida ainda a perfeição que cem anos possibilitaram às estradas-de-ferro.

É, portanto, justo não atribuir ao transportador uma responsabilidade absoluta e liberá-lo de responsabilidade, desde que ele tome as medidas razoáveis e necessárias para evitar o dano; essa a diligência que se pode exigir do bom pai de família." (11)

RIPERT, que fez parte da delegação francesa à Conferência de Varsóvia, escrevia, em 1932, acerca das exigências possíveis de fazer ao transportador aéreo, para considerá-lo, em seguida, isento de responsabilidade:

"Ao transportador basta comprovar que fez quanto estava a seu

(11) Citado por MAX LITVINE — "Précis Elementaire de Droit Aérien"; Émile Bruylant, Bruxelles, 1953; pág. 179.

alcance e que, por conseguinte, culpa alguma lhe pode ser atribuída.

Os ingleses dizem que ele deve ter tomado todas as medidas razoáveis. E incumbem o juiz de apreciar." (12)

Essa interpretação, chamada extensiva, da locução "medidas necessárias" é acolhida por um autor como LEMOINE, citado aprovadamente por LITVINE e LUREAU. (13)

LITVINE resume vários julgados para dar ênfase à inclinação que a jurisprudência vem mostrando pela interpretação extensiva e LUREAU sintetiza:

"Para os anglo-saxões, o termo "necessária" significa "razoável"... Para os juizes ingleses, adotar as medidas necessárias significa: obrigação de evidenciar todo o cuidado razoável. A mesma interpretação é dada nos Estados Unidos, onde se julgou que "para excluir... sua responsabilidade deve o transportador provar que ele e seus prepostos tomaram todas as medidas razoáveis e necessárias".

A palavra necessária é mencionada sempre, pois que se trata do texto mesmo da Lei, mas seu alcance é atenuado e limitado, desde que a ela se prende sempre a palavra razoável.

A interpretação do art. 20 é idêntica nos países continentais: o tribunal de Toulouse, no dia 10 de fevereiro de 1928, fala na obrigação que tem o transportador de produzir prova de que procedeu com "a diligência de um bom pai de família e tomou todas as medidas razoáveis e normais para evitar o dano". A Corte de cassação italiana, num julgado de 31 março de 1938, fala da "diligência de um bom pai de família". A jurisprudência parece unânime nesse ponto." (14)

Voltando a relacionar riscos do ar e medidas necessárias, caberia dizer que a interpretação extensiva acima aludida se explica, basicamente, pelo fato de legisladores, doutrinadores e intérpretes ainda considera-

(12) Citado por DANIEL LUREAU — "La responsabilité du transporteur aérien"; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1961, pág. 105.

(13) Ver MAX LITVINE — o.c. supra (nota 11); pág. 181 e segs. Ver DANIEL LUREAU — o.c. supra (nota 12); pág. 104 e segs.

(14) DANIEL LUREAU — o.c. supra (nota 12); págs. 105/106.

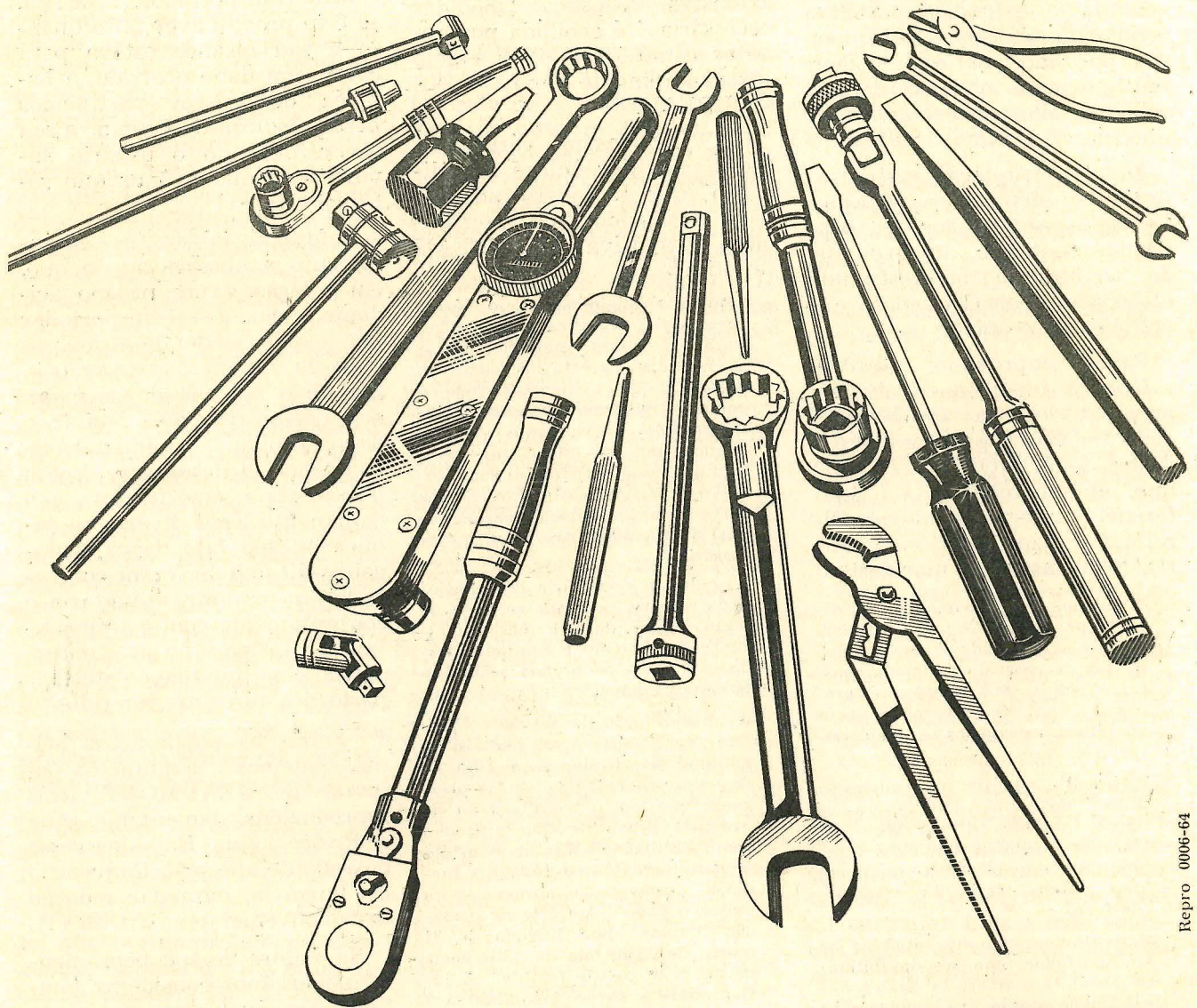
rem perigosa a atividade aeronáutica. Estando convictos de que a aviação oferece riscos particulares, de todos conhecidos, concluem que os usuários do Transporte aéreo concordam em assumi-los, partilhando-os com o transportador. E, assim, se este prova haver feito quanto a seu alcance estava para evitar um dano ocorrido, a balança dos riscos partilhados perde o equilíbrio e pende a seu favor, devendo o usuário suportar sozinho o ônus que sobre si caia.

Reforçará, talvez, esse entendimento a observação de que, em relação a um mesmo acidente, pode o transportador ver-se exonerado de responsabilidade perante os passageiros, provando ter tomado as medidas necessárias para evitar o dano, sem que, porém, tal circunstância o desobrigue face a terceiros na superfície — e o tratamento legal diverso se explicaria pelo fato de os passageiros-vítimas haverem concordado em assumir, voluntária e conjuntamente com o transportador, os riscos do ar, concordância essa que não existiu por parte dos terceiros referidos.

4. Feitas as ponderações acima, voltemos a lembrar as palavras de BEAUMONT atrás reproduzidas, lamentando que o Protocolo de Haia houvesse deixado de alterar a Convenção de Varsóvia, para dar redação mais conveniente ao art. 20 (1).

Na esteira de seu pensamento, poderíamos considerar também desejável que, no ponto em causa, nosso art. 88 se vazasse em expressões mais adequadas. De qualquer modo, importa acentuar que o que se tem tido em vista com as propostas de modificação é fazer os textos corresponderem a uma interpretação firmada e tida por conveniente. Tendo-se consagrado, no âmbito internacional, a interpretação dita extensiva, o mal que perdura não é dos maiores, pois, se as palavras utilizadas ainda podem manter acesas divergências doutrinárias, não mais dão lugar a diferenças na aplicação aos casos concretos.

FERRAMENTAS **Snap-on**



Repro 0006-64

● RESISTÊNCIA ● DURABILIDADE ● MÁXIMA PRECISÃO

Completa linha de: Chaves de bôca, de estrias, de fenda, combinadas, de catraca, de soquetes - Alicates - Torquímetros - Vacuômetros - Calibres - Compressômetros - Tacômetros - Analisadores de mistura - Alinhadores de rodas.

MESBLA

CONJUNTOS ESPECIAIS PARA MANUTENÇÃO E REPARO DE MOTORES E MÁQUINAS, AUTOMÓVEIS, TRATORES

CENTRO: Passeio, 42/56 - BO-
TAFOGO: Gal. Polidoro, 74 -
NITERÓI: Visc. Rio Branco, 523

EMPRESA 100% NACIONAL. MEIO SÉCULO A SERVIÇO DO BRASIL

Eleita nova diretoria na VASP

Em Assembléia-Geral Extraordinária, foi eleita a nova Diretoria da Viação Aérea São Paulo S. A. — VASP — e que está assim constituída:

Presidente: — Major-Brigadeiro Paulo Cunha Mello

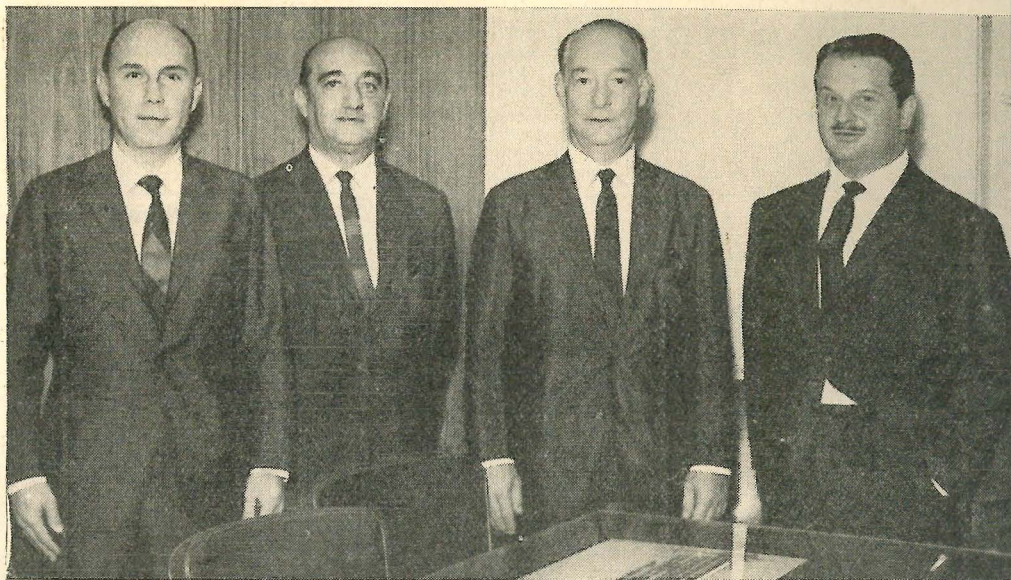
Vice-Presidente: — Mário Tavares Leite

Diretor Executivo Comercial: — Capitão-Aviador Paulo de Tarso Tôrres Leite Soares

Diretor Executivo Técnico: — Brigadeiro Newton Lagares Silva.

Todos os elementos da nova Diretoria são pessoas perfeitamente identificadas com a aviação em geral e, particularmente, com a VASP.

O novo Presidente, Brigadeiro Cunha Mello, era o Diretor



A nova Diretoria da VASP, vendo-se da esquerda para a direita: Cap Av Paulo de Tarso Tôrres Leite Soares, Brig Newton Lagares Silva, Maj Brig Paulo Cunha Mello e Sr. Mário Tavares Leite.

Executivo Técnico da diretoria anterior; o Sr. Mario Tavares Leite foi mantido no Exercício da Vice-Presidência; o Capitão Leite Soares é funcionário da Empresa e vinha exercendo as funções de Chefe da Divisão de Aeronaves Executivas; e o Brigadeiro Lagares Silva já exercera, anteriormente, o cargo no qual acaba de ser efetivado.

A solenidade de posse dos novos Diretores seguiu-se imediatamente à eleição.

Nesta oportunidade, a *Revista de Aeronáutica* congratula-se com a nova Direção da VASP e formula os melhores votos pelo crescente desenvolvimento dessa distinta Empresa da nossa moderna Aviação Comercial.

A AERONÁUTICA TEM NOVO MINISTRO

(Conclusão da pág. 2)

do Chile, Comendador da Ordem Nacional do Mérito do Paraguai, Cruz de Aviação, Medalha da Campanha da Itália, Campanha do Atlântico Sul, Air Medal e Legião do Mérito dos Estados-Unidos da América do Norte.

Trata-se de um Oficial-General possuidor de sólida cultura geral e profissional, sendo de sua autoria as seguintes obras: "Curso de Navegação Aérea" (1940), "A Força Aérea Brasileira na Campanha da Itália" (1945), "Aviação de Caça" (1946), "Princípios de Guerra e sua aplicação à Guerra Aérea" (1950) e "Augusto Severo" (1959).

Finalmente registramos que o atual Ministro da Aeronáutica possui mais de sete mil horas de voo, tendo realizado importantes missões aéreas e efetuado, como 1.º piloto, todas as linhas do Correio Aéreo Nacional.

A *Revista de Aeronáutica* cumprimenta o Ministro NELSON FREIRE LAVENÈRE WANDERLEY e deseja-lhe o mais completo êxito, no desempenho das altas funções para as quais vem de ser distinguido pelo atual Governo, sob a expectativa das melhores esperanças da Força Aérea Brasileira.

O DESENVOLVIMENTO DO "MAULER"

O "Mauler", a nova arma móvel de defesa aérea do Exército

Norte-Americano, destinada a acompanhar e proteger as forças terrestres em combate, realizou com êxito seus testes finais em White Sands, no Novo México.

O Exército dos EE.UU. autorizou um novo contrato de mais de 21 milhões de dólares para a continuação dos trabalhos no sistema "Mauler" de combustível sólido.

ADESTRAMENTO PARA A DEFESA CIVIL

Um recente decreto governamental na Bulgária estabelece que todos os cidadãos incapazes para o serviço militar servirão nas organizações de defesa civil até a idade de 55 anos.

Este pessoal de defesa civil recebe intenso adestramento na defesa contra armas químicas, biológicas e nucleares.

Necessidade de melhor amparo aos órfãos dos militares

ALDO ALVIM DE REZENDE CHAVES — Major

Um dos problemas mais importantes da nossa legislação auxiliar é o amparo aos órfãos dos militares. Este problema diz respeito não só aos órfãos, isto é, direitos específicos dos mesmos, como também para a pessoa que fica responsável pela sua manutenção, que é a assistência à viúva do militar.

Neste artigo, vamos procurar tratar este problema mais sob o aspecto moral do que legal, uma vez que entendemos que o aspecto legal deve ser sempre consequência do aspecto moral.

Pela legislação anterior, a atual pensão militar era um cipoal de complicações e direitos. De modo geral, a pensão era baseada em cotas-partes sobre o soldo, e, uma vez concedida, nunca acompanhava a desvalorização da moeda e elevação do custo de vida. Quando em consequência destes fatores sobrevinha uma elevação de vencimentos, o aumento concedido às pensões militares era sempre arbitrado em porcentagens menores. Acontecia, então, termos duas viúvas de segundos-tenentes falecidos em acidentes de aviação, recebendo uma quase o dobro da pensão que recebia a outra. Isto porque a que havia ficado viúva anteriormente tinha a sua pensão calculada sobre o soldo da época, e, mesmo recebendo aumento, este aumento era sensivelmente inferior ao aumento dos vencimentos dos militares.

Esta situação injusta foi corrigida pela nova lei de pensões militares que vinculou o cálculo de todas as pensões militares ao cálculo sobre os vencimentos do momento. Este trabalho foi um grande marco na assistência aos pensionistas dos militares e a Força Aérea pode-se orgulhar de ter sido um dos membros da comissão organizadora da minuta da lei. O Regulamento desta lei devemos ao incansável e desprendido esforço do Brigadeiro Arthur Alvim Câmara. Por esta nova lei, as pensões militares foram classificadas em três tipos:

30/30 dos vencimentos, para os falecidos em campanha;

25/30 dos vencimentos, para os falecidos em acidentes de serviço;

20/30 dos vencimentos para os falecidos por outros motivos.

Acrescentou também a nova lei que a pensionista, ao casar-se, nada perdia, ao contrário da lei anterior que mandava a pensionista perder metade para os filhos, quando se casava com militar, e totalmente, quando se casava com civil.

A nova lei de pensões, apesar de ser um grande passo para o amparo dos herdeiros dos milita-

res, com a sua aplicação mostrou estar necessitando de artigos adicionais, em consequência do nosso atual Código de Vencimentos e Vantagens e dos resíduos da antiga lei de pensões, que para alguns ainda continua a lançar seus malefícios.

No caso do cálculo da pensão sobre os nossos vencimentos, devemos considerar que os mesmos são via de regra baixos, e, se conseguimos viver, é porque as vantagens quase que dobram os nossos vencimentos. Assim a concessão da pensão de 30/30 de vencimento legal é na realidade metade do vencimento real. Esta variação é mais significativa para as praças, onde as vantagens são mais elevadas. Este problema poderá ser resolvido, ou com a revisão das porcentagens, ou com a aprovação do novo Código de Vencimentos, que se encontra em estudos para aprovação. Com o novo Código incorporando certas vantagens aos vencimentos, veremos crescer proporcionalmente as pensões.

Quanto à perda da pensão, em favor dos filhos, quando a pensionista se casava (lei antiga que atinge ainda a muitas pensionistas), isto nada beneficiava aos órfãos, sendo até um forte prejuízo. Assim, tendo a viúva um filho, este recebia a sua pensão até a idade de 21 anos. Na realidade, por ser o filho menor, quem recebia a pensão era a sua mãe, que a perdia, quando o filho completava 21 anos. Desta maneira, quando mais o órfão necessitava de amparo financeiro, caso fosse tirar um curso superior, aí era cortada a sua pensão. Deste modo, a situação do órfão não tinha sido beneficiada com a lei que dividia a pensão a seu favor, sendo, ao contrário, prejudicado. Atualmente, a viúva, quer se case com civil, quer militar, nada perde.

Infelizmente, meandros legais ainda existem. Pensionistas que tiveram suas pensões atingidas pela antiga lei ainda continuam nesta situação e as perderão totalmente, ou pela metade (conforme estejam casadas com civil ou militar), quando seus filhos, órfãos do militar, completarem 21 anos.

A solução deste problema é colocá-las todas no mesmo pé de igualdade. Para isto, teremos de conseguir uma nova lei mandando que todas as pensões divididas pela lei anterior não se extinguam quando o órfão completar 21 anos de idade e, sim, revertam novamente para as pensionistas.

Resolvido este importante problema, vamos agora fazer considerações sobre a educação do órfão e o amparo dos poderes públicos para a mesma.

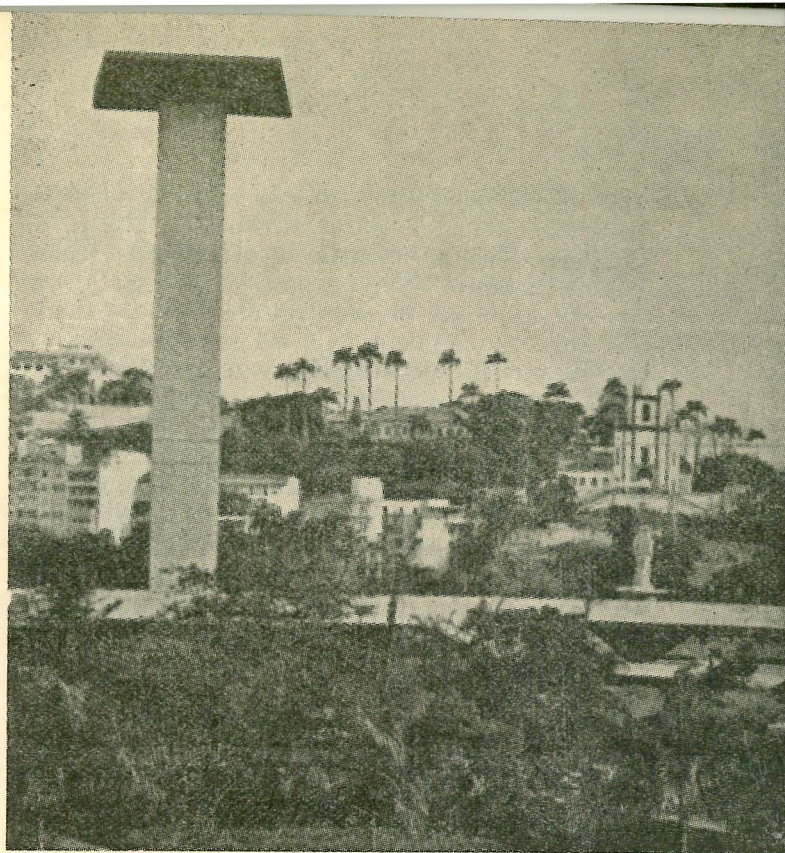
Após a Guerra do Paraguai, era grande o número de órfãos dos nossos soldados. Assim, enquanto na Última Guerra Mundial perdemos cerca de meio milhão de homens na campanha da Itália, em apenas um dia da Guerra do Paraguai, como em Tuiuti, perdemos várias vezes o que perdemos em toda a campanha da Itália.

Para atender à educação desses órfãos, foi criado o Colégio Militar do Rio de Janeiro. Mais tarde, o direito de ensino gratuito foi estendido a todos os órfãos de militares. Em seguida, foi permitida a matrícula de filhos de militares e de civis como alunos contribuintes. O elevado padrão do Colégio, as anuidades baratas, para os alunos contribuintes, e gratuitas para os órfãos concorreram para grande afluência de candidatos. O Colégio Militar tem crescido muito e sua aceitação determinou a criação de outros colégios militares em outros estados.

O que nos interessa no caso são as condições de estudo do órfão do militar. Isto nos levou à pesquisa do ensino no Colégio Militar. Infelizmente não pudemos estender nossas pesquisas além do Colégio Militar do Rio de Janeiro. O ensino do Colégio Militar, assim como sua organização têm muitos aspectos positivos; provavelmente seja um dos melhores educandários do nosso País. Entretanto, certas deficiências que notamos merecem anotação neste trabalho. Acreditamos que assim procedendo estamos concorrendo para aperfeiçoamento do ensino e melhoria do amparo aos órfãos dos nossos falecidos companheiros do Exército, da Marinha e da Aeronáutica; é este o nosso altruístico propósito.

A legislação de amparo ao órfão já é obsoleta. O ensino gratuito, a que tem direito o órfão do militar, atinge apenas aos do sexo masculino. O órfão do sexo feminino não tem um direito taxativo, pode receber educação gratuita na Fundação Osório, que pela sua organização atual funciona quase como uma casa de caridade, colhendo donativos para a sua missão. Esta é uma situação que necessitamos corrigir de maneira adequada. Na época da Guerra do Paraguai, a educação feminina era só para o lar e o casamento. Atualmente a mulher luta ao lado do homem em todas as profissões, necessitando também de instrução e educação em pé de igualdade com o sexo masculino. Evidentemente não estamos advogando a idéia de se transformar o Colégio Militar em um educandário misto; outras providências, entretanto, poderão corrigir estas deficiências.

Quanto à educação dos órfãos do sexo masculino, o Colégio Militar atinge apenas uma parcela dos mesmos. Em primeiro lugar, porque não existem Colégios Militares em todas as cidades do País; logicamente também seria impossível esta solução. Outra limitação é que o Colégio Militar, pela sua peculiaridade nitidamente militar, só é benéfico para os alunos que se adaptem bem à disciplina militar. Apesar de alguns soldados profissionais e certos militaristas, como o faziam os alemães, julgarem que a disciplina militar é



Monumento aos mortos da Fôrça Expedicionária Brasileira. O maior monumento que podemos levantar para os nossos mortos é o amparo a seus órfãos.

a melhor para o homem, nem todos têm esta conclusão. Assim, os alemães afirmavam que a vida militar dava ao homem o máximo de sua plenitude. Entretanto, quando os Estados Unidos foram obrigados a convocar ao serviço militar grandes massas humanas, resolveram fazer um estudo de base científica psicológica sobre o assunto. Este estudo chegou à conclusão que a vida militar era sujeita a grandes tensões psicológicas e que para se obter o máximo do homem era conveniente aliviarem ao máximo possível estas tensões. No caso de uma emergência, poderemos obrigar a todos os cidadãos a submeterem-se à disciplina militar. O que não podemos é submeter qualquer criança à disciplina militar, mesmo atenuada como é o caso do Colégio Militar, principalmente quando esta criança é um órfão e sofre problemas diversos de adaptações. Para todos estes problemas, vamos propor adiante uma solução que abranja, de maneira integral, a educação de todos os tipos de órfãos de militares.

Existe no Colégio Militar uma seção psicotécnica, embora não a pudéssemos localizar à luz do Regulamento deste educandário. Foi uma feliz idéia a criação da mesma, colocando o Colégio na vanguarda destas concepções. Entretanto, a nosso ver, esta seção não consegue de maneira integral o cumprimento de sua finalidade, quer por falta de regulamentos (que iremos sugerir neste artigo), quer por outros motivos. Assim, acreditamos que um órfão, além da gratuidade, deva ter um tratamento e uma assistência psicológica especial. A sua condição de órfão gera adaptações em sua conduta; tratá-los em pé de igualdade com os demais órfãos é na realidade uma desigualdade. Como um exemplo: um aluno que repita dois anos é jubilado, isto é, tem de

sair do Colégio. Acontece que o aluno não-órfão tem mais recursos para ultrapassar suas dificuldades. Tem assistência do pai, moral e financeira. Quando estiver fraco no ensino, pode receber aulas do pai, ou pagar professores particulares. Ao órfão, entretanto, é via de regra dificultado este auxílio. Pode parecer que o jubramento é algo excepcional; porém, notamos que o tipo de ensino do Colégio Militar parece exigir que os alunos aprendam mais do que a capacidade dos professores de ensinar. Como uma prova desta afirmativa é a coleção de graus baixos distribuídos. Como um exemplo apresentamos o resultado final de Desenho em uma turma da 3.^a série do Colegial:

3,2	3,1	4	4	3,4	3,2	3,5	4	3,6
3,2	3,1	4	4	3,6	4,3	2,6	3,3	4,5
2,9	4,2	3	3,3	3,5	3,1	4	3,3	4
3,3	4,1	4	3,2	3,4	4	3,6	4	4
3,6	4	4	3,2	4,2	4,2	4,1	4	3,4
4	3,4	4	3,4	4	4	3	4	

Estes resultados foram colhidos no quadro de avisos em 18-12-63. Foram abstraídos os correspondentes números dos alunos. Este simples quadro mostra que, em 53 alunos, 27 foram reprovados ou seja mais de 50 por cento, e dos aprovados nenhum ultrapassou a casa dos 4.

Outro resultado interessante para análise é o obtido pela turma XXVI, na prova final de matemática, 2.^o ano colegial, também constante do quadro de avisos em 18-12-63.

2,3	1,0	4	3,3	3,7	3,3	2,2	1,8	3,2
2,8	3,2	2,8	3,2	3	3,2	3,7	6,2	7,5
2,5	9,3	6,7	3,3	6,7	3,3	2,3	2,5	2,3
2,0	5,3	3,2	4,5	3,0	3,7	7,5	4,5	

Neste resultado vemos que, de 35 alunos, 25 não obtiveram o grau mínimo de aprovação que é 4.

Acreditamos que, se um professor reprova 10 por cento dos seus alunos, ele demonstra que ensinou e que apenas uma pequena porcentagem dos alunos não conseguiu aproveitamento. Ao contrário, se forem reprovados 50 por cento dos alunos, então teremos de admitir que a deficiência foi do professor.

Conversamos com vários professores do Colégio. Ao expormos nosso ponto de vista sobre o rendimento do ensino, notamos que alguns compartilhavam esse ponto de vista, isto é, o professor que obtém uma taxa de aproveitamento baixa fracassou na sua missão. Outros, entretanto, achavam que a culpa era somente dos alunos, pois a mocidade de hoje só quer saber de se divertir. Outros achavam que a culpa é do tipo de ensino que exige programas longos e com muitas matérias e o professor que vai cumpri-los à risca é levado àqueles fracassos.

O que desejamos é a correção desta situação. Se existem erros de programas ou de professores, cabe ao Colégio corrigi-los, quer afastando certos professores que se revelarem fracassos

constantes, quer fazendo a revisão dos programas se for o caso. Quem não pode continuar a receber estes dividendos negativos do ensino é o aluno, principalmente o órfão que deve merecer todo o nosso apoio.

Para o problema do jubramento, anotamos a existência de base legal, porém nem sempre esta base legal coincidia com a base moral. Como um exemplo, um aluno repete o 4.^o ano do ginásio e o 1.^o do científico e não é jublado. Se este mesmo aluno estivesse adiantado 1 ano, antes de atravessar esta crise, isto é repetisse o 1.^o e o 2.^o anos do Colegial, então seria jublado. Naturalmente há apoio para tal no Regulamento do Colégio, porém, sob o aspecto moral, o que houve na realidade foi que um aluno teve duas oportunidades, enquanto que outro teve apenas uma oportunidade. O interessante é que o que teve duas oportunidades poderia ser filho de um negociante de grandes recursos, enquanto o que teve apenas uma oportunidade poderia ser um órfão de um militar. A nosso ver, esta diferença entre ciclos deveria acabar; as oportunidades deveriam somar-se.

Outra deficiência que notamos foi a falta do ciclo de pais de alunos, conforme preceitua a Lei de Diretrizes e Bases da Educação. Se este ciclo existe, não conseguimos saber onde e como funciona e em quais dias.

Finalizando esta análise sobre o Colégio Militar, aconselhamos a criação de um serviço de relações públicas efetivo. O tamanho do Colégio já justifica esta providência.

Concluindo, sugerimos resumidamente:

a) Uma nova lei sobre pensões militares para as pensionistas que perderam suas pensões em favor de filhos menores, determinando que quando estes completarem 21 anos a pensão retorne à pensionista;

b) Revisão na orientação do ensino no Colégio Militar; maior fiscalização no rendimento do mesmo; revisão no regulamento interno; maior atenção e apoio aos serviços psicotécnicos; criação do ciclo de pais de alunos; criação de um serviço de relações públicas; maior assistência e tolerância ao órfão de militar;

c) Revisão e maior assistência à Fundação Osório;

d) Uma nova lei concedendo o ensino gratuito, com prioridade de matrícula, independente do número de vagas, em qualquer colégio do Estado (estadual, municipal ou federal), para os órfãos dos militares, quer sejam os mesmos do sexo feminino, quer do masculino.

Com esta nova lei, os órfãos masculinos que não se adaptarem à administração ou disciplina militar poderão ser assistidos em outros colégios. Os órfãos femininos receberão educação como um direito e não como um favor.

(Este artigo foi escrito em fevereiro de 1964.)

“K7”(Mosquetão e Revólver)

GUILHERME CAVALCANTI — Maj da FAB

A idéia de se utilizar uma arma longa como arma curta não é nova. Várias tentativas foram feitas anteriormente com resultados pouco animadores.

Premidos pelo elevado custo da munição de revólver (cêrca de $\text{R\$ } 3.000,00$ por caixa em abril de 64), resolvemos estudar o problema, decididos a penetrar totalmente nas possibilidades em perspectivas, utilizando munição de dotação mais farta.

Assim, surgiu uma “nova” arma, que ainda não recebeu uma designação oficial a não ser o apelido jocoso de “MUDINHO”, em virtude do barulho que produz...

A idéia inicial visava a criar uma “pistola” que, embora com pouca precisão, permitisse um treinamento intensivo e econômico, com adestramento do sistema nervoso, visada e músculos do braço.

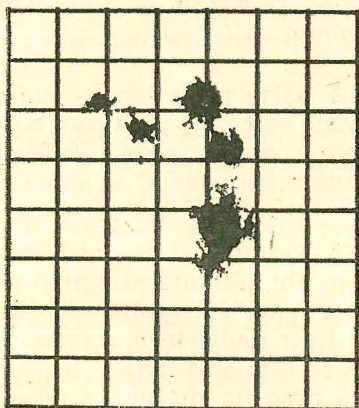


Fig. 1

Provas de Estativa — 11 tiras (mostrando-se as 10 melhores) — 25 metros. Atirado com a arma experimental “K-7” em 7-1-64. Esta dispersão permite uma série de 100% num alvo de pistola, dependendo da habilidade do atirador.

Entretanto, à medida que avançamos no uso quase diário do “MUDINHO”, foram aumentando os índices, chegando numa série a 93% em precisão a 25m — em alvo de pistola, com mira fixa!

Explicando melhor os detalhes: o “MUDINHO” é um mosquetão, calibre 7mm com cano de 25cm (inclusive a câmara), pesando 3,3 quilos, com o centro de gravidade um pouco adiante do gatilho e é utilizado com uma só mão, COMO SE FÔRA UM REVÓLVER, isto é, com o braço esticado, livre e sem apoio.

O “MUDINHO” fêz a estréia num local de renome (porém mal preparado para “aconchegar” as vibrações sonoras emitidas): o “stand” do Fluminense Futebol Clube! O primeiro tiro resultou numa fuga total de todos os seres humanos presentes, menos o autor da idéia; com a continuação, foram chegando os primeiros curiosos e, ao final da série, vários atiradores novos resolveram experimentá-lo, chegando mesmo a gostar da “invenção”...

Mas, a reação dos espectadores e presentes em outros departamentos contíguos foi igual ao barulho produzido: TREMENDA.

Depois de uma rápida confabulação de indivíduos de opiniões diferentes, com variáveis sensibilidades auditivas e não muito apaixonados pelo tiro (pelo menos não tanto quanto o autor da idéia), foi decretado até ulterior deliberação que o “MUDINHO” estava proibido de se pronunciar dentro do FFC...

Essa expulsão sumária serviu-nos de estímulo adicional para seguir no nosso estudo: pesquisar a fundo as reais possibilidades do projeto.

Na fase preparatória do Campeonato Brasileiro, demos alguns treinamentos de precisão, com resultados apenas fracos, porém de acôrdo com as expectativas; sabíamos, entretanto, que a adaptação a um esforço muito maior estaria forçosamente propiciando um adestramento insuperável para o dia D!

Numa das eliminatórias de revólver, um bom atirador disse-nos, após têmos feito uma série não muito boa no tiro rápido, sendo a dêle ótima: “isto é porque eu não atiro de “MUDINHO”!

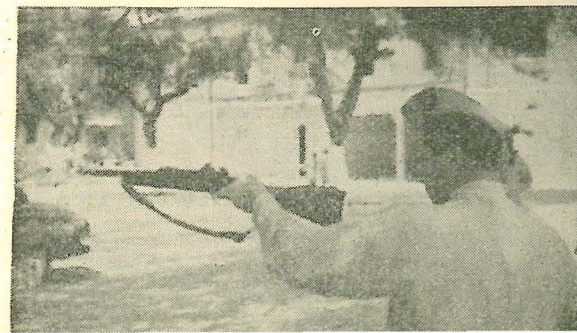
Se a expulsão da arma do clube serviu-nos de estímulo, êste comentário foi um verdadeiro estopim de bomba H!

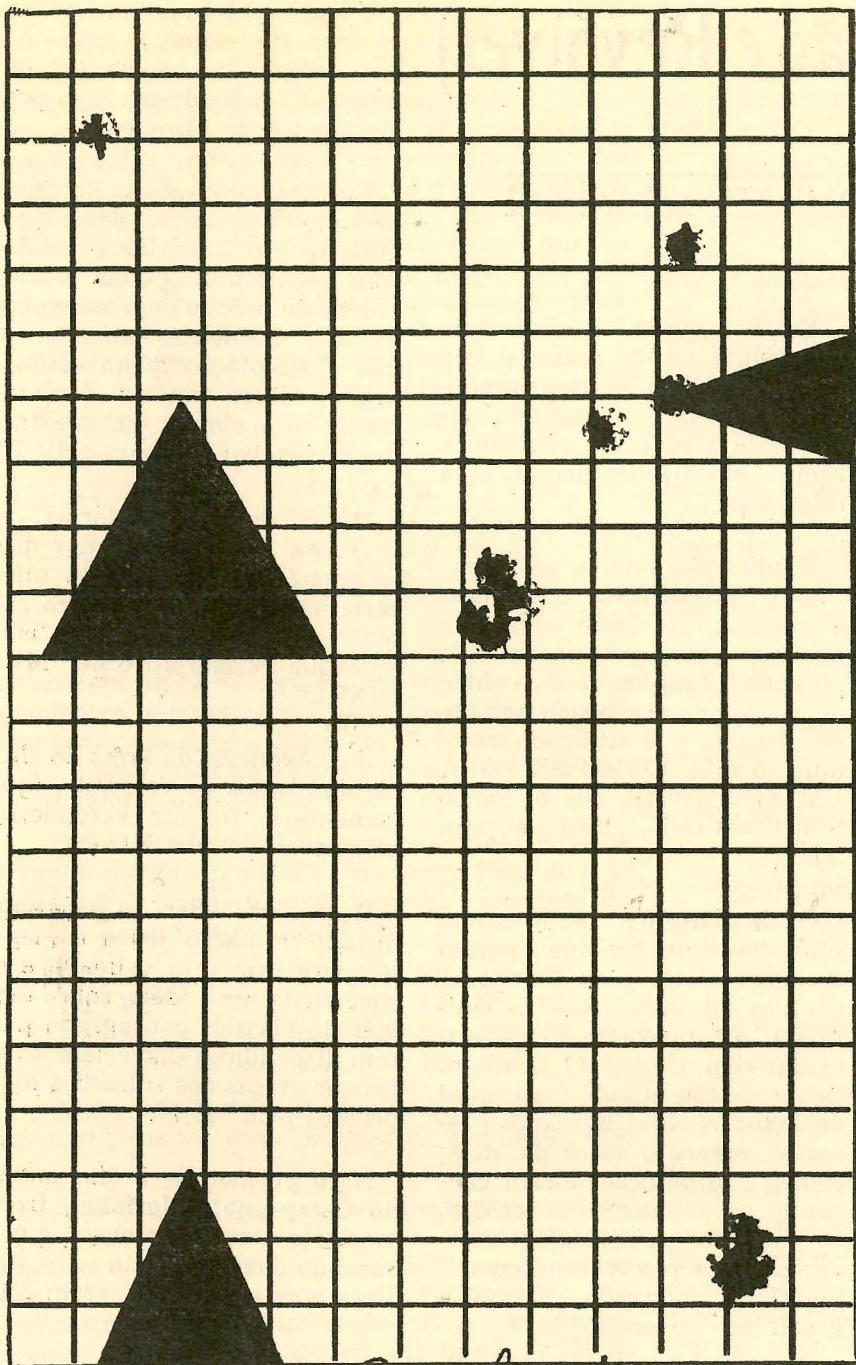
Reunimos tôdas as reservas de determinação física e mental para provar a validade e o sucesso da nova idéia, sôbre um método clássico consagrado porém dispendioso: haveríamos de vencer graças aos subsídios fornecidos pelo “K-7”.

Num período de 5 dias antes do Campeonato Nacional, fizemos três treinos intensos, procurando dar o máximo — os índices apenas ultrapassaram 260

O Ten Décio, do Corpo de Fuzileiros Navais, experimentando o “Mosquetão-Revólver”. Inicialmente, mal se consegue manter a arma apontada como um revólver; com a continuação, o braço adquire a necessária força e resistência para executar até três séries de 30 tiros num só dia — o ideal recomendado pelos técnicos norte-americanos.

Fig. 2





F. Galvanti
Assinatura

Fig. 3

Experiência feita com arma livre, a 25 metros, no dia 7-1-64 — 10 tiros. Os dois tiros, baixo e alto à esquerda, foram efetivamente “cantados”. A arma tem um pequeno desvio para a direita — a visada foi feita no triângulo maior. Nota: As condições de luz não estavam favoráveis — a prova foi feita dentro de um túnel.

pontos em precisão, onde justamente encontramos maiores dificuldades.

Mas, vale dizer que esta contagem representa muito mais com um revólver normal, pois:

1 — O peso do “K-7” é 3 vezes maior.

2 — O estampido é algo de assombrar, pois além de “ser maior do que um canhão 75”, como disse um ex-oficial de artilharia, vai acompanhado de uma língua de fogo que tapa o alvo com uma cortina côm de laranja, causando no atirador uma expectativa que o obriga a uma fortíssima concentração mental para executar corretamente o ponto alto do tiro, ou seja o “correto mecanismo da aceleração do dedo sobre o gatilho”.

3 — O recuo da arma (apesar de não ser maior do que o de um revólver 44 Magnum, com cano de 4”) impressiona um pouco, obrigando a dobrar o cotovelo para facilitar a subida após o disparo (vide Fig. n.º 4).

Tudo isso é conseguido com essa arma, a nosso ver ideal, apenas com dois inconvenientes:

1.º — o barulho que pode ser neutralizado pelo uso de protetores de ouvido (vide Fig n.º 4);

2.º — conseguir um local para treinamento onde ninguém tenha receio de barulho e terremoto...

A parte posterior do guarda-mato está protegida com borraça esponjosa, para não ferir o dedo médio que aí se apóia.

A coronha, atrás, foi lastrada com chumbo até atingir o peso atual que é considerado ideal: se ficar muito leve, o recuo torna-se intolerável (a relação entre peso do projétil e peso da arma se traduz em um maior ou menor recuo).

A alça de mira foi soldada sobre a parte posterior da culatra, dando uma distância-base de 40cm, quase o dobro da do K-38. O gatilho pesa 1,5 quilos e o delgado foi afinado para permitir melhor empunhadura.

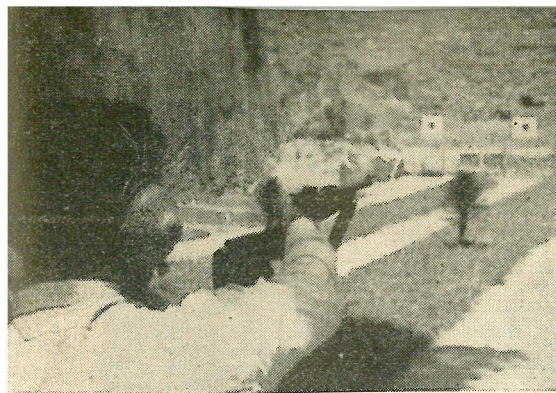


Fig. 4

O autor, na posição de tiro, com o "K-7", a 25 metros. Note-se o braço ligeiramente dobrado, facilitando o tiro. O protetor de ouvido, idealizado e construído pelo atirador tricolor, Luiz de Freitas Novaes, é indispensável com esta arma.

Possibilidades de uso para a Cavalaria e Armas Montadas? Grandes, desde que se adapte um pequeno silenciador para eliminar parcialmente o seu maior inconveniente: o estampido.

No dia D (Campeonato Brasileiro), adaptamos um cabo semi-anatômico num K-38, gentilmente cedido por um atirador tricolor — Carlos Antônio — e iniciamos a série lenta: o braço estava parado, a arma parecia amarrada na base do alvo. Os tiros bons eram mesmo no meio do "X"! Fizemos alguns "8", em consequência de erros de aceleração no dedo (coisas que os americanos descobriram). Terminamos apenas com 279 pontos — um resultado não muito bom, mas também não desprezível.

No rápido, a resistência física do braço ajudou bastante. Fizemos 284; aceitável, considerando como 298 o recorde pan-americano.

Resultado final — A idéia do K-7 merece ser levada avante, com todo o zelo e atenção. Um habilidoso armeiro e atirador do Paraná, Ten FRANCISCO PACIORNIK, fará uma coronha idêntica à do K-38, colocada mais à frente, a fim de permitir uma pegada mais realística.

Surge, assim, uma "nova arma" que poderá ser utilizada com alta economia e resultados compensadores...

Apenas uma advertência final: os primeiros tiros parecem exceder a capacidade humana de resistência ao barulho (principalmente aquela enervante expectativa daquele forte susto que você deve mas nem sempre quer tomar) e ao choque na mão. Garantimos que vale a pena insistir: com a continuação, torna-se rotina, e, quando se pega no K-38, podemos dominá-lo com tal firmeza, confiança e tranquilidade que o seu estampido soa como o "roncar de uma pulga"... (Se é que as pulgas roncaram...)

A comparação é idêntica à do homem que apostou que carregaria um boi nas costas. Para quem não conhece a história, aqui vai: "o treinamento foi iniciado no dia em que o bovino era apenas um bezerro recém-nascido. Botou-o nas costas e saiu para um pequeno giro — coisa de criança; qualquer um pode carregar um bezerro nas costas. No dia seguinte repetiu a dose e fez o mesmo até que o bezerro se tornou um boi adulto, ganhando portanto a aposta."

Moral da história: o bezerro é o K-38 e o boi é o "MUDINHO", com a diferença que já começamos desde o primeiro dia a carregar com relativa facilidade o nosso boi.

Hoje estamos tão acostumados com o seu peso e temos tanta confiança na sua precisão que pensamos até em instalar nele uma mira regulável.

Experiências feitas com a ponta da arma apoiada deram um grupamento que quase caberia dentro do "10" do alvo de Pistola, ou seja quase 100%, a 25m! Isto com a carga regulamentar. Algumas cargas reduzidas experimentadas não deram bom resultado, talvez porque o projétil não foi novamente engastado com a mesma pressão original.

Para melhorar a precisão, foi colocado um batente de gatilho, por dentro do guarda-mato, em

cima. Serve para estancar o movimento do gatilho após o escape do cão, reduzindo oscilações laterais.

Por incrível que pareça, quando o braço adquire vigor físico suficiente para garantir estabilidade, torna-se até interessante treinar com o K-7. É claro que essa arma fornece apenas um *treinamento* indireto, porque não poderia competir oficialmente numa prova, pois as suas medidas ultrapassam as do K-38. Pensamos até em construir uma outra arma calibre 30/06 (cujo diâmetro do cano é 7,62mm — mínimo tolerado pela UIT), para provar a precisão com um cano de 6" exclusiva a câmara como é medido o revólver.

Alguns atiradores americanos certa vez experimentaram um fuzil Springfield, do qual foram cortando o cano, de polegada em polegada, até atingir cerca de 8", obtendo ainda boa precisão. O estampido, neste caso, é tremendo, devendo-se usar protetores de ouvido.

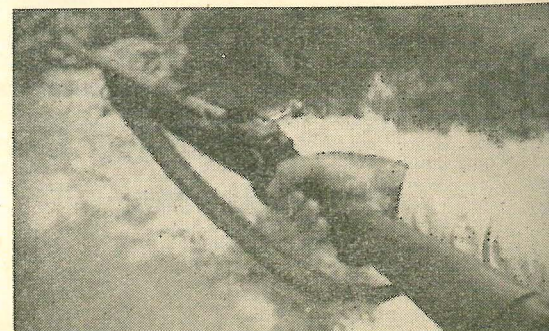
De qualquer modo o assunto ainda não foi esgotado e continuaremos nas pesquisas com a confiança proporcionada pelos resultados animadores obtidos.

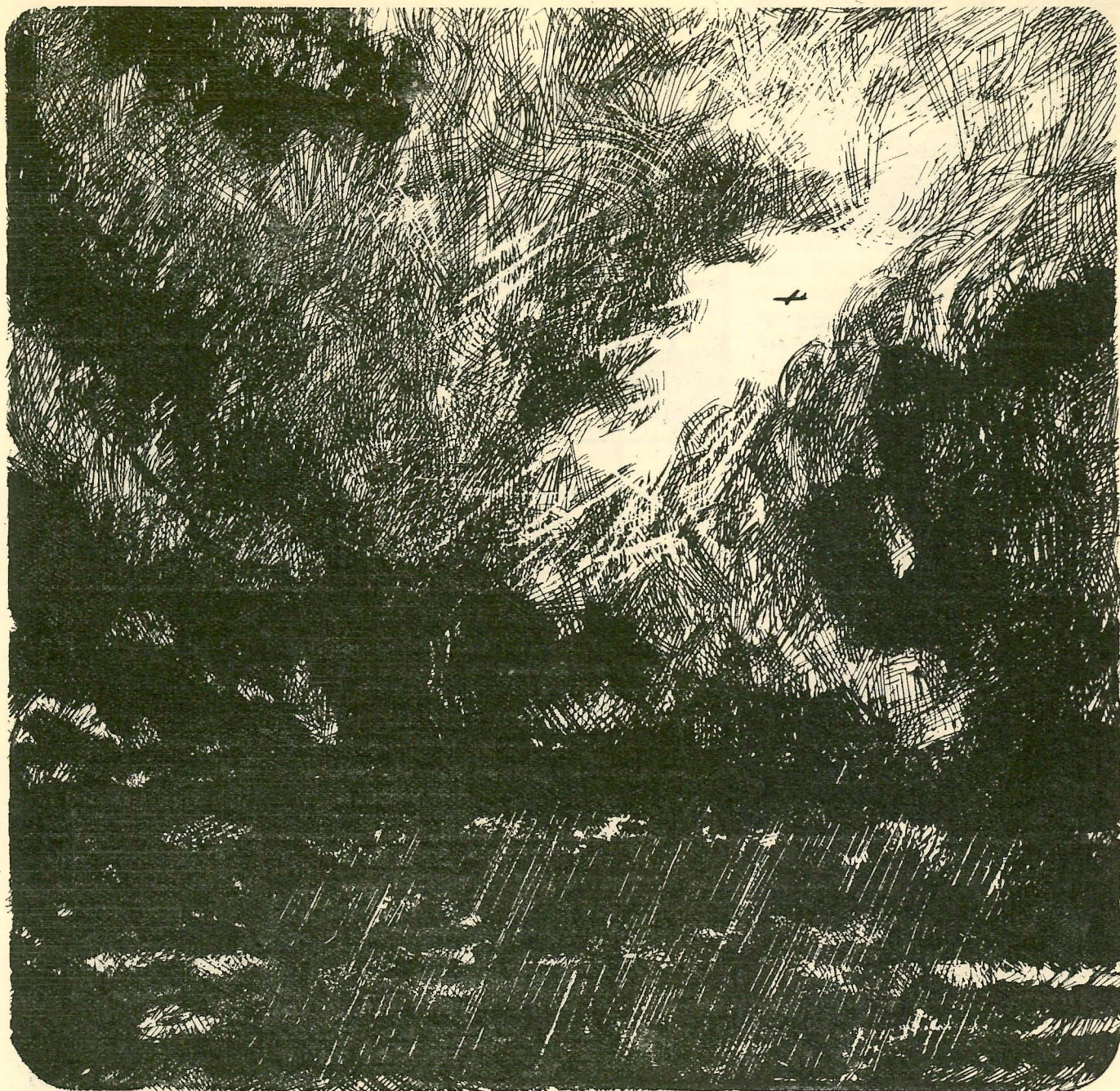
Concluindo, podemos afirmar que qualquer atirador se poderá beneficiar com este processo revolucionário de treinamento indireto, intensivo e sobretudo econômico.

Que é que você está esperando?

Fig. 5

Arma pronta para o tiro! A coronha não toca no antebraço, em virtude do flexionamento do braço. Note-se a alça de mira solada sobre a parte posterior da culatra.





Quando o gigante é ainda um pequeno ponto...

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

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



Standard Electrica S.A.

Padrão mundial em eletrônica e telecomunicações

ELETRÔNICA INDUSTRIAL ■ TELECOMUNICAÇÕES ■ APARELHOS ELETRO-DOMÉSTICOS

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

O BRASIL TEM 3 DOS 4 RADARES EXISTENTES NA AMÉRICA DO SUL

Uma das maiores preocupações das autoridades aeronáuticas tem sido, sistematicamente, a segurança do voo e, como é óbvio, também a dos passageiros e tripulantes.

Um grande passo foi dado nesse sentido, qual seja o de proporcionar condições mais seguras para as aeronaves que chegam aos ou partem dos Aeroportos Internacional do Galeão e Santos Dumont, com a inauguração da Operação Radar na área do Rio de Janeiro. Este foi o quarto serviço de radar a instalar-se na América Latina e o terceiro em território brasileiro.

— ○ —

OFICIAIS PORTUGUESES RECEBEM PRÊMIO "FAB"

Com a presença do Presidente Américo Tomaz, de altas autoridades civis, militares e diplomáticas lusas e brasileiras, o Encarregado dos Negócios do Brasil, em Lisboa, Ministro Donatello Grieco, fez entrega dos prêmios "Fôrça Aérea Brasileira", dos anos de 1962 e 1963, ao Alferes piloto-aviador Manuel Rosada Silva Barata e Aspirante a oficial Ruy Jorge Damota Pinto. As solenidades, das mais concorridas, tiveram lugar na Academia Militar.

— ○ —

A DAC CLASSIFICOU AS AERONAVES COMERCIAIS EM TRÊS CATEGORIAS

As aeronaves comerciais utilizadas na exploração de linhas regulares de transportes aéreos foram classificadas, pela Diretoria de Aeronáutica Civil, conforme Portaria Ministerial para efeitos tarifários, em três cate-

gorias, segundo as correspondentes faixas de custo industrial e densidade de assentos, a saber: a jato, na categoria especial, com uma sobretaxa de vinte pontos sobre a 1.ª categoria; 1.ª categoria — 100 pontos; 2.ª categoria, 80 pontos; e 3.ª categoria, 65 pontos.

Na 1.ª categoria, com a faixa de 100 pontos, foram classificados os: Douglas DC-8C, com 80 assentos; Douglas DC-6C, com 64 assentos; Super Constellation L-G, com 88 e com 80 assentos; Convair 240, com 40 assentos; Convair 340-440, com 44 assentos; Vickers-Viscount, com 56 assentos; Constellation L.49 e L.149, com 50 assentos; e Douglas DC-3 e C-47, com 28 assentos. Na 2.ª categoria, com a faixa de 80 pontos estão os: Douglas DC-6, com 90 assentos; Scandia, com 32 assentos; e Constellation L.49 e L.149, com 60 assentos. Na 3.ª categoria, na faixa de 65 pontos: os Douglas DC-4, com 70 assentos; os Curtiss C, com 54 assentos; e os Curtiss Super-C-46, com 56 assentos.

Também foram classificados em três categorias os serviços de bordo nas aeronaves comerciais utilizadas na exploração das linhas regulares, a saber: 1.ª categoria — serviço livre, com bebidas nacionais, exclusivamente; 2.ª categoria — serviço de lanche (sanduíches, biscoitos, refrescos e café); e 3.ª categoria — serviço de água e café.

— ○ —

MISSÕES QUE GLORIFICAM A FAB

O Serviço de Evacuação Aeromédica realizou, no ano passado, nada menos que 117 missões, transportando 153 enfermos. O EVAM, como se tornou conhecido, tem atuação desta-

cada e marcante em todo o território do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Nessas missões foram gastos 83 mil litros de combustível, sobrevoando, justamente, os locais onde a assistência médica é feita, ainda em caráter bastante precário. O Ministério da Aeronáutica, sempre atento ao problema, mostra-se interessado em ampliar essa espécie de assistência, sem prejuízo das atividades normais do Serviço de Busca e Salvamento.

No mês de janeiro último, foram realizadas treze missões, sendo transportados quatorze pacientes acidentados nos municípios de Alegrete, Santa Rosa, Livramento, Sarandi, Rosário do Sul, Bacaxiri, Joinville, Cachoeira do Sul, Florianópolis e Itajaí. Em sua maioria, os pacientes foram transportados para a capital gaúcha, Florianópolis e Rio de Janeiro. Nessas operações de pronto-socorro e salvaguarda da vida humana, foram utilizados aviões C-45, C-47 e C-54. Foram voadas 36:30 horas, das quais 34:10 foram diurnas e 2:20 noturnas.

Desde sua fundação, em agosto de 1959, o Serviço de Evacuação Aeromédica executou 382 missões e transportou 509 pacientes. Seus aviões voaram 1 374 horas diurnas e 102 noturnas, percorrendo distâncias equivalentes a 10 voltas completas em torno do eixo da Terra. Foram gastos, nesse período, 248 969 litros de gasolina e 45 010 de óleo.

— ○ —

RADAR DO GALEÃO DÁ SEGURANÇA DE POUSO TAMBÉM AO S. DUMONT

A Diretoria de Rotas Aéreas inaugurou, no Aeroporto Internacional do Galeão, a Operação Radar na Área de Contrôlo do Rio de Janeiro. O novo equipamento proporcionará à aviação mais um fator de segurança e rapidez nas descidas e subidas dos aviões. O Radar é do tipo ASR-3, dos mais modernos utilizados nos principais aeroportos do mundo. A Diretoria de Rotas Aéreas pretende,

com este novo sistema de segurança, dar mais um passo no desenvolvimento da Rede de Proteção ao Voo, em Território Nacional.

O Radar

A aparelhagem é de construção alemã, da fábrica Telefunken, sob orientação técnica da Americana Bendix Aviation e fornecida ao Brasil pelo Ponto IV. Seu preço foi de 360 mil dólares, sendo ainda despendidos 17 milhões de cruzeiros na sua instalação. Dezoito Controladores do Tráfego Aéreo foram instruídos e treinados por brasileiros e norte-americanos. Durante vinte meses foi cumprido um programa de instrução sob a supervisão da Diretoria de Rotas Aéreas, do Serviço de Rotas da Terceira Zona Aérea e de técnicos norte-americanos do FAA (Federal Aviation Agency).

Segurança a 50 quilômetros

Ao Contrôlo de Aproximação cabe coordenar as subidas e descidas, sendo, assim, o radar um elemento dentro desse órgão, que possibilita o fluxo constante e coordenado de aeronaves na trajetória de pouso.

O Centro de Contrôlo desenvolve o papel de contrôlo dos aparelhos em rota e os "entrega" em pontos fixos a 50 quilômetros do destino, em distâncias baixas, quando então o radar passa a orientá-los para o pouso propriamente dito. Merece destaque o fato de que essa operação de segurança não se desenvolve, apenas, para os aviões que operam no Aeroporto Internacional do Galeão. Também os que pousam ou decolam do Aeroporto Santos Dumont serão controlados pelo mesmo sistema de segurança.

Através dessa moderna aparelhagem, o controlador vê na tela do radar todos os cruzamentos de aeronaves e, desse modo, instrui os pilotos, a fim de evitar colisões no espaço aéreo sob contrôlo.

Certas dificuldades tiveram de ser afastadas para a instalação desse moderno equipa-

mento de segurança de voo que se vem constituindo numa preocupação constante das autoridades aeronáuticas, destacando-se a da topografia do Rio de Janeiro que trouxe alguns problemas para a escolha de trajetórias seguras e curtas, na orientação do radar para as operações de pouso.

Embora a aceitação do radar pelos aeronavegantes tenha sido considerável, há necessidade de confiança mútua entre os pilotos e os operadores do radar. Disso depende o êxito das Operações. Dentre as inúmeras vantagens que o sistema de radar apresenta, destaca-se a de que, através desse moderno aparelho, é possível, dentro de sua área de contrôlo, afastar os aviões que nela se encontrem de nuvens cúmulos-nimbos (tempestades), orientando-os para o pouso. O sistema de radar do Rio funcionará inicialmente de 8 horas da manhã até às 18 horas, e, mais tarde, dia e noite.

SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

A Diretoria de Rotas Aéreas deu por inaugurados os novos órgãos do Serviço de Proteção ao Voo, nas cidades de Manaus e Campo Grande, por meio dos quais está sendo mantido o "Serviço de Informação de Voo e Alerta" sobre toda a região oeste dos estados do Amazonas e Mato Grosso, bem como o estado do Acre e os territórios de Rio Branco e Rondônia.

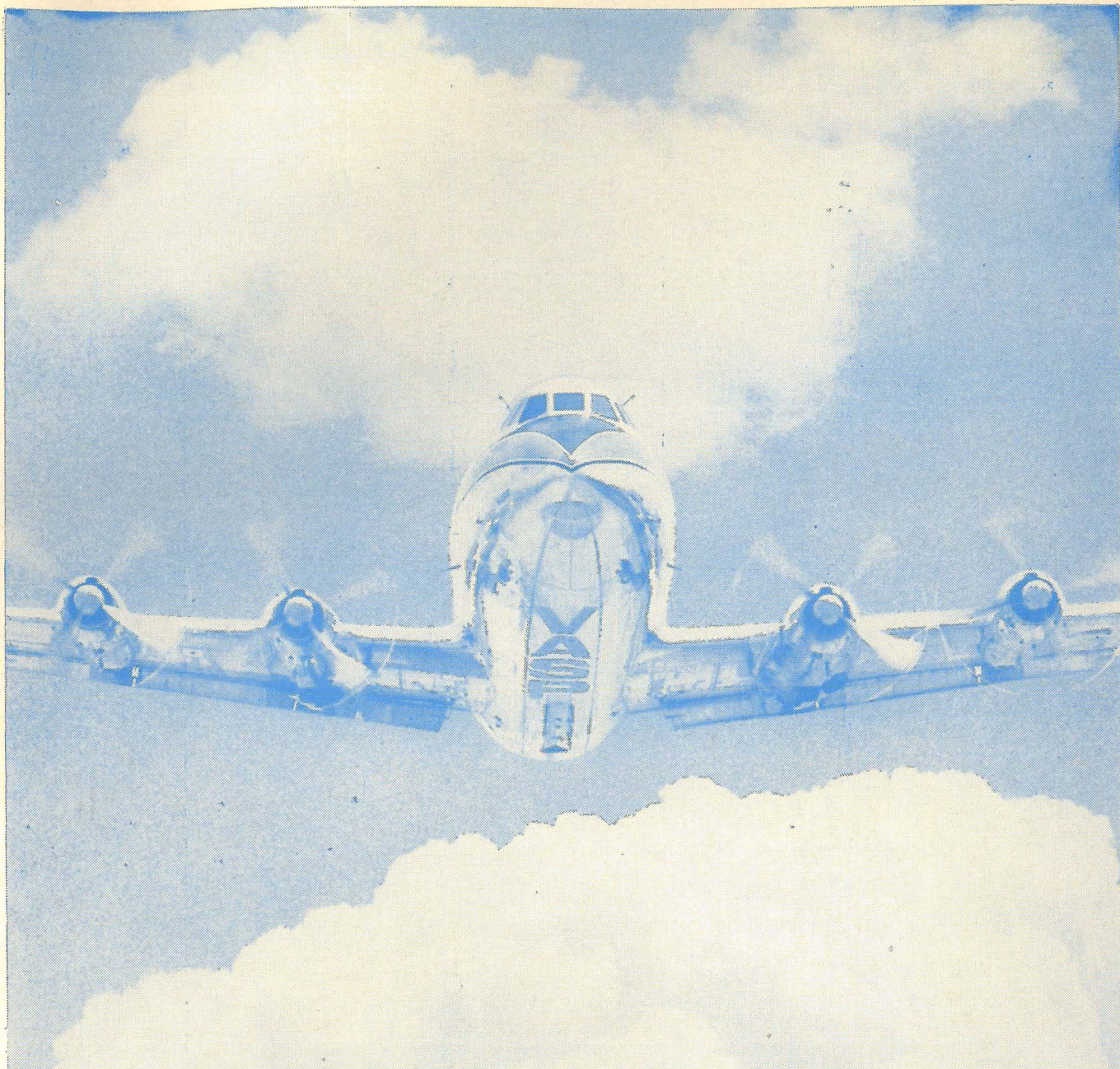
Este novo e importante serviço dispõe de dois centros de Informação de Voo, com sede em Manaus e Campo Grande, respectivamente. Os Centros de Informações de Voo prestam às aeronaves em voo, por intermédio da radiotelefonía, informações meteorológicas ou pertinentes ao tráfego, ou, ainda, outras informações de interesse da navegação aérea. Concomitantemente o Serviço de Alerta assegura prontas pro-

vidências para a busca e salvamento, mediante o acionamento do SAR, sempre que uma aeronave esteja em perigo ou não tenha atingido o aeroporto de destino ou de alternativa, dentro da sua autonomia de voo.

FAB PRESTA SOCORRO EM ALTO MAR

O Serviço de Busca e Salvamento da Aeronáutica realizou uma missão de salvamento, com pleno êxito, levada a efeito em alto mar, a fim de prestar socorro médico ao comandante do navio grego "Hellas", que se dirigia de Buenos Aires para Singapura e China. O comandante Ionais Monios, de nacionalidade grega, 47 anos, fôra acometido de perfuração visceral, possivelmente motivada por úlcera de estômago. Para salvar a vida do comandante, o Serviço de Busca e Salvamento, procurado pelos dirigentes da empresa Wilson Sons S.A., determinou que a embarcação que se encontrava navegando a 900 quilômetros da costa brasileira tomasse o rumo da baía de Guanabara, a fim de ser interceptada por um helicóptero, escoltado por um avião "Albatroz", para propiciar o resgate do paciente.

Assim foi possível ao 1.º tenente-médico Dr. Rubens Marques dos Santos, da Equipe de Para-quedistas do SAR, saltar do SA-16 n.º 6 537 a 150 quilômetros da costa, em alto mar, arriscando a própria vida, numa zona infestada de tubarões. Atingido o navio, preparou o paciente para ser içado pelo helicóptero H-19 n.º 8 507 e daí transportado para o Aeroporto Santos Dumont, de onde passou a uma ambulância que o conduziu ao Hospital dos Estrangeiros, onde será submetido a uma intervenção cirúrgica. Mais uma vez o SAR, pela sua equipe, teve a oportunidade de cooperar no salvamento de uma vida humana, cumprindo assim, com êxito, o que lhe compete como órgão de utilidade pública.



VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TERMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PASSEIRO. POR ÊSTE PRISMA, O PONTO BÁSICO É: VIAJAR BEM, DE E PARA TODO O BRASIL. PEGAR UM AVIÃO, CERCAR SEU NOME COM LETRAS OU NÚMEROS, E OFERECÊ-LO APENAS ALGUMAS VÊZES POR SEMANA, PARA APENAS ALGUNS LUGARES, NÃO RESOLVE ESSA QUESTÃO. O VISCOUNT RESOLVE. ÊLE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS 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!