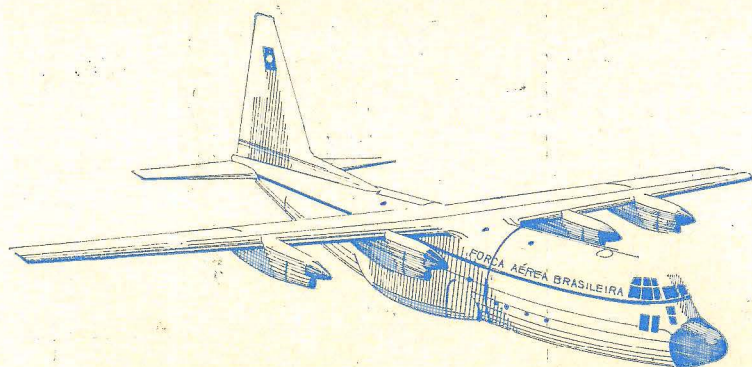


REVISTA DE **AERONÁUTICA**



SETEMBRO - OUTUBRO DE 1965

AVIÕES PARA O PROGRESSO



Numa prova que fala por si só, e de maneira eloqüente, sobre os planos progressistas de uma grande nação, decididamente empenhada no desenvolvimento de vastas e remotas regiões de seu território, o Brasil acaba de adquirir 5 aviões C-130, o cargueiro aéreo número um do mundo livre.

O Lockheed C-130 Hércules, servirá como verdadeira ponte aérea nas zonas interiores, constituindo-se no único e eficiente sistema para alcançar, facilmente, o interior de regiões com amplos recursos naturais, mas até agora consideradas praticamente inacessíveis.

O possante Hércules, "o cargueiro aéreo que vai a qualquer lugar e faz qualquer coisa" é capaz de aterrissar em pistas pedregosas ou molhadas. E... pode decolar novamente num espaço dez vezes menor que seu comprimento. Além disso, pode transportar 20,000 kg de carga por voo.

O C-130, que tem provado sua capacidade, versatilidade e economia em operações desde o Ártico até os Trópicos, está uma vez mais a serviço do progresso no campo dos transportes.

LOCKHEED

Lockheed-Georgia Company, Marietta, Georgia: Uma Divisão da Lockheed Aircraft Corporation

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 7 - N.º 34 - SETEMBRO - OUTUBRO

1965

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

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

ADMINISTRAÇÃO

Diretor:

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

Redator-Chefe

Maj Brig R/R HENRIQUE AUGUSTO DO AMARAL
PENNA

Redatores:

Brig do Ar DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA

Brig do Ar R/R JOSÉ AUGUSTO DE PAIVA MEIRA

GERALDO LABARTHE LÈBRE — Cel Av

ALOÍSIO NÓBREGA — Ten Cel Av

Publicidade:

Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO

Tesoureiro:

HAROLDO SAUER GUIMARÃES — Maj I Aer

Revisora:

GLASSY MATTOS DE CARVALHO

Encarregado da Impressão e Ilustração:

JOAQUIM DIAS CORRÊA

Impressor:

CARLOS SERPA

SUMÁRIO

Páginas

A Defesa da AIRCENT é um Compartimento de Paz no Céu da Europa — Jean-Henri Bouvier - Tradução do Ten Cel Av João Vieira de Sousa	2
Disciplina Mental — Tradução do Maj Guilherme Vieira Cavalcanti	5
Um como Depoimento — Júlio Moura	10
Viagem de Estudos à Europa — Maj Brig Raphael Leocádio dos Santos	11
Brigadeiro Moss deixa o COMTA para ingressar na Magistratura Militar — Reportagem	12
O "Hercules" na FAB — Reportagem	14
Estudado o efeito do Rasto de Condensação do Jato sobre o Clima — Walter Sullivan	17
A FAB exalta a personalidade de Caxias ...	19
Ministro Moss tomou posse no Superior Tribunal Militar — Reportagem	20
A Arte Cerâmica e Santos Dumont — Carolina de Rezende	21
"EVAM — Santo Domingo" — COMTA	23
A História Musical da Caça — Ary Casaes Bezerra Cavalcanti - Maj Av	25
Semana da Asa — Reportagem	28
Notícias da Aeronáutica	38
Considerações sobre a Independência do Brasil — Georges Guimarães	44
O Dolo do Transportador Aéreo — Octanny Silveira da Mota	49
Jatos Italianos para a Real Força Aérea Australiana — Reportagem	56

ANUNCIAM NESTE NÚMERO

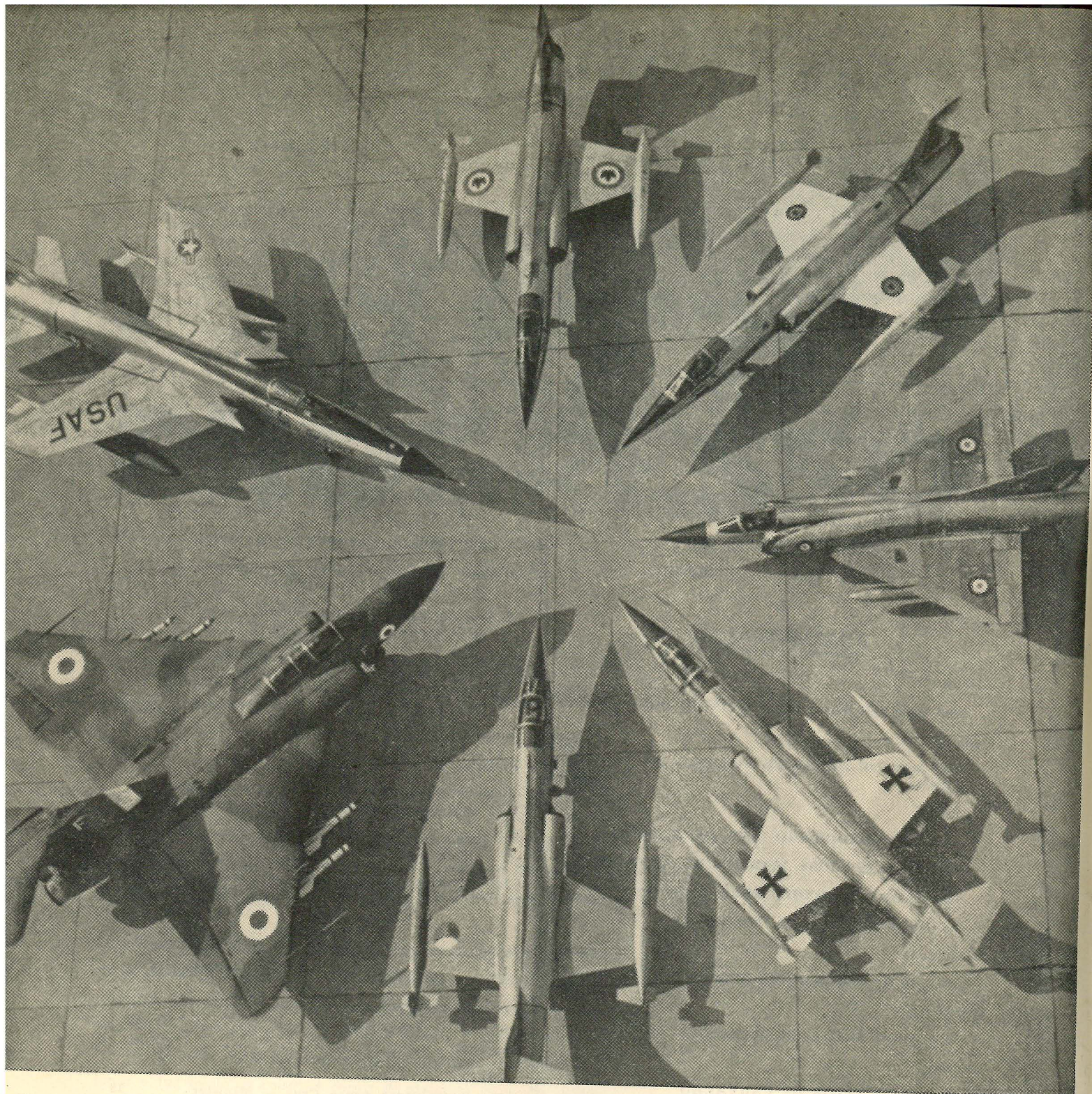
Lockheed Aircraft Corporation	1.ª contracapa
SADIA — Transportes Aéreos	2.ª contracapa
VARIG	última capa
SHELL	16
Cia. de Cigarros Souza Cruz — Minister	19
ESSO Brasileira de Petróleo	22
MESBLA S/A — "Westland"	24
Pan American Airways	43
Companhia Brasileira de Cartuchos	43
Scandinavian Airlines System	56

NOSSA CAPA

O "Hercules" C-130 E, o mais novo
avião da Força Aérea Brasileira
— Vide reportagem à página 14

NOTA DA REDAÇÃO: Os artigos assinados são da responsabilidade dos seus autores, não refletindo, necessariamente, a opinião da Revista ou do Clube de Aeronáutica.

ASSINATURA ANUAL (seis números): Cr\$ 1.500 — **NÚMERO AVULSO**: Cr\$ 300



A DEFESA DA AIRCENT É UM COMPARTIMENTO DE PAZ NO CÉU DA EUROPA

Graças a seus 2 000 aparelhos em estado de alerta (foto da pag. ao lado: 7 dentre eles em missão), com pilotos aguerridos ("briefing" antes da decolagem) e a flexibilidade de sua organização, a AIRCENT protege o mundo livre de qualquer agressão, e é também capaz de "dissuadir" qualquer inimigo que se torne de um momento para outro muito hostil.

JEAN-HENRI BOUVIER

Fotos OTAN, D. Berrethy

Tradução do Ten Cel Av **JOÃO VIEIRA DE SOUSA**

← A "Estrêla" da AIRCENT: ela reúne todos os tipos de aparelhos de que dispõem as Forças Aliadas — Gloster Javelin (RAF), F-105 Thunderchief (USAF), C-104 "Superfighter" (RC AF), F-104G "Starfighter" (BAF), Mirage IIIC (FAF), F-104G "Starfighter" (GAF) e F-104G "Starfighter" (RNAF)

Dezembro de 1950: logo que o General Eisenhower é nomeado comandante-em-chefe da OTAN na Europa, a guerra fria atinge seu máximo. Se os meios terrestres de que ele dispõe conservam certo valor, as forças aéreas encontram-se, em compensação, irrisórias: apenas quatrocentos aviões convencionais, relíquias desvalorizadas da Segunda Guerra Mundial, estacionados em pistas quase abandonadas.

Uma reorganização total da aviação aliada impunha-se, e foi por isto que nasceram, quatro meses mais tarde, a 2-4-51, as Forças Aéreas Aliadas da Europa Central (AIRCENT), o mais importante dos três Comandos Aéreos Interaliados da OTAN.

A missão da AIRCENT é dupla: ofensiva, para colocar de pé a força de dissuasão neces-

sária; defensiva, para assegurar a proteção dos territórios confiados à sua guarda. Entre outras tarefas, cabem-lhe as de resistir e de responder, prontamente, a uma agressão, preparar-se e manter-se alerta para sobreviver ao primeiro ataque inimigo, coordenar seus pontos de defesa com as outras forças da OTAN, coordenar, enfim, a defesa aérea da Europa Central.

2 000 AVIÕES EM ALERTA

A AIRCENT não tem mais que 13 anos, mas este aniversário é o da sua maioridade. Para conduzir bem sua missão, dispõe hoje de 2 000 aviões a reação, uma força de engenhos em pleno desenvolvimento, uma rede de detecção atualizada e eficiente. A renovação do material é constantemente feita, o que permite às forças aliadas dispor dos últimos tipos de aviões ou de foguetes: os Mirage substituíram os Mystère, e os F104 e F105 substituíram os F84; os Hawk e os Nike Hercules foram montados sobre suas rampas de lançamento.

Todos esses meios são divididos entre duas Forças Aéreas Táticas Aliadas: a 2.ª FATat, constituída de aparelhos alemães, belgas, britânicos e neerlandeses; e a 4.ª FATat, composta de elementos alemães, americanos, canadenses e franceses. A primeira desdobra suas forças no setor norte da zona da AIRCENT e tem seu Quartel-General em Moenchen Gladbach; a segunda, que cobre o setor sul, instalou seu Quartel-General em Ramstein. A 2.ª FATat, criada em um ano, dia a dia após a AIRCENT, era, no início, uma força inteiramente britânica. Mas pouco tempo depois, a ela vieram unir-se elementos das Forças Aéreas belga, neerlandesa e alemã.

A Real Força Aérea utiliza, quase exclusivamente, material britânico: caças "qualquer tempo" Javelin, bombardeiros Canberra e também os Hawker Hunter. Os Javelin devem, aliás, ser substituídos pelos "Lightning". Os belgas e os neerlande-

ses preferem empregar material americano e treinam, atualmente, seus pilotos nos modernos CF104 e B104 6 "Starfighter". A Força Aérea Alemã, enfim, além desses dois aparelhos, utiliza um material francês para seus transportes, o NORD ATLAS.

MATERIAL "ÚLTIMA PALAVRA"

A 17.ª Força Aérea dos Estados Unidos foi muito tempo a viga-mestra da 4.ª FA Tática e predomina ainda hoje. Equipada, inteiramente, com os aviões "Thunderchief", ela tem grandes possibilidades de cumprir todas as missões: intervenção tática, ataque, defesa aérea e reconhecimento. Esta força aérea é completada por engenhos terra-terra "TM 76 MACE" e terra-ar Nike Hercules e Hawk.

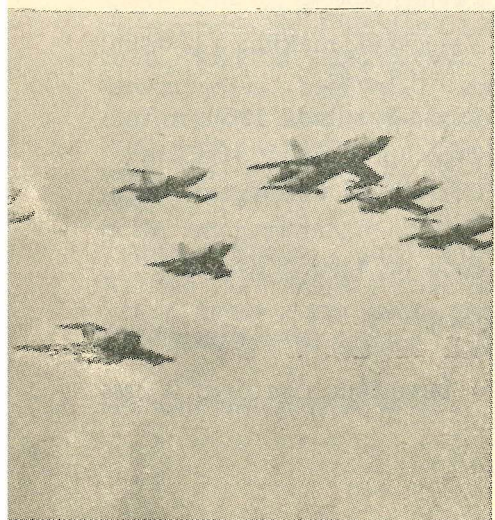
A representação americana compreende também a 3.ª Força Aérea, cujas unidades, baseadas na Grã-Bretanha, estiveram à disposição da 4.ª FA Tática há algum tempo.

A presença alemã não é de modo algum descuidada nesta Força Aérea, pois que ela dispõe de esquadrões de caças-bombardeiros, de reconhecimento e de transporte de tropas.

A Força Aérea Francesa não negligenciou em dotar seus pilotos do 1.º CATat (1.º Comando Aerotático) de um material muito moderno. As unidades de caças-bombardeiros são agora equipadas com o F100D, F100F, "Super Sabre" e o F84F "Thunderstreaks". Os esquadrões para "qualquer tempo" são dotados de Mirage III e Marcel Dassault, enquanto que as unidades de reconhecimento trocaram seus velhos RF 84 F "Thunderflash" pelos Mirage III R.

CONTRIBUIÇÃO DO CANADA

Temos por fim a 1.ª Divisão Aérea Canadense que traz sua contribuição a este magnífico edifício de defesa. Suas unidades, ligadas ao Estado-Maior de Metz, têm visto seus equipamentos serem renovados muito rápido: possantes CF 104 e





F 104 G substituindo os antigos Sabre 6.

Mas a coordenação que preside esta obra é ainda mais visível no que concerne aos foguetes solo-ar. Neste campo, com efeito, as Forças Aéreas Aliadas trabalham numa cooperação muito estreita para dotar a Europa Central de uma cortina de proteção eficaz, recorrendo aos engenhos Hawk e Nike Hercules. Ao aumento do número dos "Nikes" vem-se somar u'a melhora qualitativa das defesas, em seguida à colocação, em serviço, de radares mais possantes, que permitem a detecção a maior distância e o aumento da possibilidade da unificação do sistema. O Hawk, já em serviço nos batalhões americanos da OTAN, é atualmente construído dentro de um programa europeu multinacional, para ser colocado à disposição das unidades de defesa aérea belgas, francesas, alemãs e neerlandesas.

Assim, pacientemente, a AIRCENT apresenta, depois de treze anos, no céu europeu, uma gigantesca defesa que permitirá, paradoxalmente talvez, preservar a paz, interditando toda intervenção armada sobre um continente habituado a tocar fogo no barril de pólvora mundial.

FICHAS TÉCNICAS DO MATERIAL DA AIRCENT

F-105:

Envergadura: 10,46m

Comprimento: 19,59m

Altura: 6m

Pêso vazio: 12 475 kg

Pêso máximo decolagem:
21 953 kg

Performances:

Velocidade máxima a 11 600m:
Mach 2.25

Razão de subida: 10 500 m/min

Teto operacional: 15 850 m

Corrida na decolagem: 800 m

Corrida na aterragem: 760 m

Raio de ação: 3 200 km

(Conclui na pág. 9)

DISCIPLINA MENTAL

(Extrato de publicação do Exército Americano
— Tradução de GUILHERME VIEIRA CAVAL-
CANTI — Maj da FAB)

NOTA DO TRADUTOR

INTRODUÇÃO — *A mente domina o nosso corpo: em igualdade de condições físicas e técnicas, vencerá aquele que tiver absoluto domínio do seu sistema nervoso.*

Este artigo, escrito por um grupo de psicólogos e atiradores americanos de alto gabarito internacional, aplica-se ao esporte do tiro ao alvo, onde a conquista da força mental representa a vitória ou a melhor execução possível.

Na era em que o homem se prepara para conquistar outros mundos e se dedica com maravilhosa minúcia às contribições oferecidas pela Tecnologia, não será demais passar em revista esse fascinante assunto pouco estudado até hoje — a vitória da idéia sobre a matéria — que, mudando-se apenas o título, servirá para qualquer gênero de atividade humana.

Se você achar que somente você é que tem problemas de “tremedeira de competição”, olhe os outros e veja: todos nós sofremos também disso. O homem que nunca sentiu essa “emoção de prova”, nunca esteve em condições de ganhar um concurso.

Qual é a diferença? Por onde passa a linha divisória que separa o “campeão” do “lanterninha”? Ambos poderão fazer resultados comparáveis nos treinamentos; não obstante um deles está sempre em primeiro lugar na revista e o outro, na segunda página. A linha divisória torna-se clara e óbvia; é a habilidade ou falta desta para controlar o pensamento.

Alguns aprenderam a dominar suas emoções e ansiedades e conseguir um resultado dentro de suas habilitações (máximas). Outros, mesmo com anos de experiência, e também com uma “fortuna” de dúvidas e pensamentos negativos, conseguem se desclassificar, às custas de nervosismo, todas as vezes que compõem ao “stand”.

Primeiramente, para curar a nossa “emoção de prova”, devemos achar a sua causa, pois, sem conhecer os fatores impli-

cados, não poderemos nunca combatê-la. “Match pressure” ou “tremedeira de competição” é o resultado direto do medo do fracasso ou perda de amor próprio (“self esteem”).

Temos nós medo de ganhar? Se isto fosse a razão verdadeira, não teríamos desejo de ganhar ou de competir bem e nesse caso não haveria “tremedeira”. Não, nós não temos medo de ganhar e também não recebemos perder. Isto nos leva de volta para o receio de competir mal e sujeitar nossos resultados fracos à crítica de nossos companheiros. Que é que se passa conosco fisicamente, quando ficamos ao sabor dessa ginástica mental que resulta da “tremedeira de prova”? Nós trememos, deixamos cair os carregadores, assestamos a luneta no alvo errado e muitos ainda atiram no alvo errado. Em resumo, cometemos o que parece ser uma sequência de enganos “as-náticos” que, normalmente, não aconteceriam; o tipo de coisas que resultam da preocupação de nossas mentes com distrações psicológicas inúteis. Além disso, invariavelmente, você sente faltar a respiração, o que aumenta o ritmo respiratório e o seu coração bate mais rápido do que o necessário. Tudo isso parece tornar impossível segurar a pis-

tola razoavelmente firme e, muito menos, atirar bem.

Para aumentar a nossa aflição, sentimos como se todo o mundo estivesse contemplando a nossa ansiedade e estupidez.

E, não obstante, com tudo isso, o nosso companheiro, o campeão, parece estar calmo e divertindo-se. Vamos falar a verdade: ele está realmente gostando disso.

Já terminamos com os resultados da tremedeira? Longe disso, pois ainda nem chegamos ao lado positivo da nossa história. Na verdade, existem vantagens que decorrem da “tremedeira de competição”. Muitos dos nossos sentidos estão mais aguçados. Para o nosso estudo, convém dizer que enxergamos melhor, o nosso sentido do tato está mais excitado (é por isso que o gatilho parece ficar mais duro em uma competição — na verdade ele não mudou nada, nós é que ficamos mais despertados para com ele). O nosso sentimento da passagem do tempo torna-se mais vívido. Você não acredita? Por que então você sente ansiedade um pouco antes de atirar a última série do tiro rápido? Todos esses fatores reunidos deverão, se empregados corretamente, tornar-nos mais exigentes e, conseqüentemente, elevar nossa “performance”. Chamo a sua atenção para esses felizes gigantes intelectuais que atiram melhor nas provas do que nos treinos. Entretanto, nem tudo isto é só vantagem. Dissemos que esses fatores podem melhorar os nossos resultados, se aplicados corretamente. Eles também poderão atrapalhar os nossos pontos, se deixarmos de usá-los com proveito. Como exemplo, não há dúvida de que ver melhor constitui uma vantagem. Mas se deixarmos de reconhecer esse pon-

to, pelo que representa, e observarmos somente que as miras estão mal enquadradas e que a área de visada aumentou, isto produzirá hesitação no apertar o gatilho, fazendo com que você fique na visada muito tempo, aumentando ainda mais a área de visada. Na verdade, tanto tempo que o suprimento de oxigênio de seus olhos fica desfalcado, a ponto de não distinguir seus erros. Isto resulta em um tiro dado com enquadramento errado das miras, que você "cantou" como bom, mas não foi. E o que é que isto produz na sua "emoção de prova"? Não a diminui! O nosso objetivo, entretanto, é o controle mental que transformará tudo isto em vantagens e benefícios para nós. Como é que fazemos esse controle? Primeiro, compreenda que isto pode ser controlado e na verdade usado em nosso proveito. Se os exemplos forem necessários, pense em Joe Benner, William Mc Millan, Dave Cartes, Bill Blankenship, Gasper Difino, Dick Stineman, Jimmy Clark e inúmeros outros.

Estes indivíduos aprenderam a controlar o tiro a ponto de seus resultados em provas e treinos não variarem apreciavelmente.

A maioria desses excelentes atiradores já atirou, acima de 2 640, em algumas ocasiões. Se os resultados de prova caírem 1% dos treinos, isto significa que eles deverão atirar nos treinos até 2 666.

(Nota do Tradutor: — Resultados computados em 270 tiros, em 3 provas, calibre .22, .38 e .45, num total de 2 700 pontos possíveis).

Qual é a sua percentagem de variação entre treinos e provas? Os homens citados acima não são, em absoluto, a relação total dos atiradores que conseguem dirigir o próprio pensamento. Temos, pois, a nossa primeira premissa: ISTO PODE SER CONTROLADO ...

Com medo de que haja qualquer concepção errônea antes de prosseguirmos: acredite que

a maneira pela qual você **não conseguirá dominar** a "emoção" e ainda atirar bem é usando álcool e produtos químicos.

Na verdade, qualquer um deles (ou ambos) poderão atenuar alguns sintomas provocados pela "emoção"; entretanto, assim fazendo, eles prejudicarão a você de outras formas que irão colidir com resultados bons. Se as drogas químicas resolvessem o problema, então, sem dúvida, o nosso campeão nacional seria um médico ou um farmacêutico.

Correm boatos dizendo que você viu fulano ou beltrano ganhar uma prova tão bêbado que teve de ser conduzido para o "stand". E qual foi o resultado dele no conjunto das 3 provas?

CONFIANÇA — Através dos anos, as pessoas lhe têm dito que confiança é imprescindível para atirar bem. Confiança em que? Como é que se consegue isso? Como é que a retemos quando chegamos a tê-la nas mãos? Em primeiro lugar e acima de tudo, você deve ter confiança nas coisas básicas que faz.

Nada pode ser mais destrutivo do que tentar qualquer tarefa com idéias pessimistas ou negativas sobre o modo pelo qual você irá executá-la. Você deve acreditar, e de preferência provar a si próprio, que o enquadramento das miras é MUITÍSSIMO mais importante do que o quadro de visada. Acreditar no ritmo certo e na sua habilidade de fazê-lo é o maior remédio para corrigir a ansiedade durante o tiro rápido. Já foi provado que os princípios básicos do tiro são corretos, durante vários anos; não irão mudar da noite para o dia somente porque você resolveu entrar numa prova. Os fundamentos merecem a sua confiança. Confiança em você mesmo e na sua capacidade para executar corretamente estes alicerces já comprovados. Você já demonstrou a sua habilidade nos treinos. Vá em frente e faça o mesmo nas provas. Para o tímido e hesitante, tudo é impossível porque assim o parece.

Tenha ideais elevados!! Pense com convicção!! "Posso fazer isso e vou consegui-lo" e você vencerá. Entretanto, logo que você admita a mais leve possibilidade de fracasso, enquanto houver uma influência na sua mente que lhe impeça de aplicar todas as suas energias na tarefa, o seu sucesso será duvidoso. Já foi dito inúmeras vezes que um atirador deve ter um largo espírito, significando que ele deve ter capacidade para aceitar idéias novas.

Entretanto, a mente sempre aberta está continuamente vazia. Um recém-nascido tem um cérebro aberto; obviamente não é isso o que desejamos. O que devemos **CONSEGUIR** é um pensamento sempre aberto às idéias positivas e completamente trancado ao aspecto pessimista e atrasado. Você já ouviu muitas vezes: "**NÃO DÊ TRANCO NO GATILHO**". Por mais verdade que este axioma encerre, não há vantagens em abrigá-lo no nosso cérebro enquanto tentamos disparar o gatilho, pois ele é negativo, sugere fracasso, preocupando a sua concentração com algo que **você não deve fazer, ao invés de alguma coisa que deve ser feita**. Não seria mais vantajoso pensar: "**DEVO APLICAR PRESSÃO COM FIRMEZA, POR IGUAL, SUAVEMENTE PARA TRÁS, POIS, QUANDO EU FAÇO ISSO, CONSIGO UM BOM DISPARO**".

Este é o lado positivo da questão, que implica em sucesso e êxito e dando uma idéia do que deve ser feito ao invés de alguma coisa que não possa ser executada. Outro grande problema para os atiradores excitados é o de "disparar todos os tiros na série rápida". E a despeito da necessidade de se conseguir isso, o modo de encarar o assunto é negativo.

Como foi mencionado anteriormente, tenha confiança nos pontos básicos e em sua capacidade para aplicá-los. Neste caso específico, confiança no fundamento de que se você empregar corretamente o ritmo (e vo-

cê pode, pois já o fez várias vezes nos treinos) completará a sua série de tiro rápido. Como resultado de pensar positivamente, o seu esforço mental é dirigido a executar o ritmo certo, tornando mais fácil conseguí-lo, pois não terá preocupações; e você terminará a série dentro do tempo, com êxito.

Voltando ao assunto da mente aberta.

Você já sabe a que ponto estamos tentando chegar, partindo dos dois exemplos citados.

Limpe o seu cérebro, elimine todos aqueles pensamentos negativos e deprimentes e substitua-os por pensamentos progressistas e positivos. Nossa "mente aberta" não durou muito tempo, não foi assim? Na realidade não desejamos u'a mente aberta por completo. O que precisamos é o cérebro tão repleto de "farei isto", "estou fazendo certo" que não haverá espaço nem necessidade para alojar aqueles pensamentos negativos de "não" e "não posso". Apenas pensar com determinismo não é o bastante; necessitamos ainda de idéias precisas acerca de como vamos utilizar estas idéias progressistas. Não há lugar nem espaço para INDECISÃO e HESITAÇÃO.

Isto nos leva ao ponto de têrmos confiança nos princípios fundamentais da técnica do tiro.

Já comentamos como pensar, agora vamos entrar no assunto de o que pensar. Os princípios esboçados aqui não são de forma alguma completos, nem temos a pretensão de que o sejam. Cada indivíduo poderá achar que uma coisa que ajuda ao outro talvez seja sem valor para si. Como é que nós encontramos o nosso próprio conjunto de "preciso fazer isto" para melhorar o nosso tiro?

Bem, vamos entrar nesse assunto começando pelo fim e tratar do método mais difundido e ao mesmo tempo o que creio ser o método mais errado. Trata-se da análise de nossos maus resultados e a aplicação

do corretivo adequado. A maioria dos atiradores completam apenas a metade dêsse processo, isto é, analisam a causa dos erros, **mas deixam a correção por fazer.** Como resultado disso, a autocritica e correção segue-se mais ou menos assim: acabamos de atirar uma série má de precisão e determinamos que a causa do nosso fracasso foi a demora demasiada na visada. A correção para isto é bastante óbvia: "atirar mais rápido". Que acontece? O nosso pensamento está repleto com idéias de: "eu não posso demorar tanto para disparar cada tiro" e, na próxima série, este pensamento vem à mente depois que já estamos "pelejando" numa visada há mais de 8 segundos e então aplicamos força de repente. O resultado é que largamos um tiro que não é bom e então começamos a duvidar de uma norma já comprovada.

A nossa crítica e a correção positiva devem ser completas e eficientes. Novamente, usando o mesmo exemplo da má série de precisão, resultante de visadas muito demoradas, mas, desta vez, o remédio certo vai aplicado até o fim. Continua sendo verdade que você precisa "puxar mais rápido". Mas como é que vamos fazer isto? Da seguinte forma: aplicando mais pressão com mais determinismo quando iniciarmos o disparo. Isto é positivo e dará bom resultado. Compare os dois casos.

Vise durante um tempo menor e aplique mais pressão com mais vontade desde o início e isto vai produzir um disparo mais rápido e, indubitavelmente, disparo com mais surpresa.

Resumindo, a maioria dos atiradores completa somente a metade da análise e correção efetiva. Pesquisamos o erro e achamos a solução, mas deixamos o remédio no aspecto negativo (eu não devo fazer isto), ao invés de ir mais adiante e entrar no terreno do positivo (eu farei isto).

Este sistema de analisar e deixar as correções no lado negativo, quando praticado por

certo tempo, enche o seu pensamento de ansiedade e dúvidas sobre a sua habilidade, não deixando nenhuma vaga para a **AUTOCONFIANÇA.**

Agora vamos executar o que foi apregoado e falar acerca do aspecto positivo.

Todos nós, sem exceção, tentamos descobrir o que é que fazemos de errado quando atiramos mal. Mas, quantos de nós deixamos de reconhecer as incalculáveis e tremendas vantagens de analisar porque ou o que fazemos quando atiramos bem. Existe uma grande tendência para, simplesmente, aceitar bons resultados, ficar alegre e desejar que repetíssemos êsses feitos mais freqüentemente. Aqui está o maior de todos os enganos, pois, quando você atira bem, empregou todos os fatores básicos que você necessita para uma boa marca.

Encare os seus bons índices com mais escrutínio do que você faz com seus resultados baixos. Que princípios fundamentais mais se destacaram enquanto você atirava? Em que estava pensando? Como é que sentiu a sua empunhadura? Como é que estavam as miras? Como é que você executou o "esmagamento" do gatilho?

Não deixe passar em branco esta tremenda oportunidade para recompletar a sua mente com as coisas CERTAS que você deve fazer (e sabe fazer porque já fez).

Aqui está uma lista de "FAÇA" que já foi comprovada como proveitosa. O valor dessa lista para você ainda está para ser provado.

Oriente e canalize o seu pensamento para os FUNDAMENTOS. Você deverá, continuamente, pensar sobre os fundamentos e repassá-los em revista na sua mente. Acostume-se de modo que o máximo dêsses fundamentos sejam executados automaticamente, sem nenhum pensamento ou esforço mental consciente. Se fizer isto, só lhe resta guardar algumas das normas mais proeminentes, durante o tiro real.

Isto lhe permitirá, como exemplo, colocar e convergir todo o seu esforço mental e físico para manter as miras alinhadas, enquanto que a sua posição ou "FOLLOW THROUGH" (continuar a visar depois do disparo) já foram tão aprendidas, como resultado do seu treinamento, que você as executará automaticamente. Acostume-se a pensar em termos de "performance", ao invés de pontos e percentagens. Empregando esta técnica, um 8 ou um 7, considera-se não um tiro que subtrai 2 ou 3 pontos do total, mas um tiro em que você se permitiu desviar de um dos fundamentos básicos. Esteja descansado de que, se você executar a sua parte no "stand", os resultados se encarregarão deles próprios.

Quem é que disse "não olhe a luneta?" Para que fim? Se você estiver numa prova de tiro lento se possível deverá ir até aos alvos depois de 10 tiros. No Revólver-Fogo-Central você deverá marcar os pontos obtidos no alvo-fixado antes de passar ao tiro rápido.

Você acha que poderá esconder alguma coisa de você mesmo? Por que razão um resultado alto lhe assusta?

Para fazê-lo é que você foi para o "stand". De que serve uma série de 98 se você não tem a resistência e a "raça" para ir em frente? Aprenda a usar a luneta com a finalidade para a qual foi idealizada: verificar a execução e a localização do grupamento ("zero do atirador"). Use a sua luneta como um auxílio no seu procedimento analítico e não para marcar o seu alvo. Não podemos ter a pretensão de acreditar que acabamos de atirar uma série de precisão, de 10 tiros com somente 3 noves, e não saber qual foi o nosso resultado. A luneta serve, mais uma vez, para avaliar o produto final de sua execução. Considere cada tiro separadamente ou no caso de tiro rápido cada série de 5 tiros. Isto deve ser encarado assim, pois, na

realidade, não há fundamento para acreditar que se o seu 1.º tiro foi um 8, o tiro seguinte também o será. Tampouco é lógico pensar que, se os seus primeiros 3 tiros forem 10, você tem uma garantia de que os outros também o serão. **CADA TIRO é apenas a representação de sua capacidade para aplicar corretamente os fundamentos.**

E a sua habilidade de execução irá variar consideravelmente se você o permitir.

DETERMINAÇÃO MENTAL PREESTABELECIDADA

Este é o maior acervo de que dispomos. Simplesmente pelo fato de pensar com exatidão sobre o procedimento para disparar cada tiro, um pouco antes de atirar e decidindo fazê-lo do modo certo, você poderá eliminar as distrações e desconcentrações de atenção durante a execução real do tiro.

Esteja prevenido desde já que se você falhar nesse ponto e enfrentar cada tiro sem um plano de ataque preconcebido, ou sem a decisão mental de executar certo, apesar de incêndios ou enchentes (sic), os seus resultados serão, no melhor dos casos, erráticos.

Você prontamente compreenderá a necessidade de se concentrar e alinhar bem as miras. Um modo muito eficiente de auxiliar nisto é sentar, fechar os olhos e imaginar a massa e a alça, sem o alvo. Experimente agora mesmo. Muitos de nós achamos que é quase impossível conservá-los perfeitamente alinhados, mesmo em pensamento. Entretanto, assim fazendo, você estará condicionando a sua mente a aceitar o fato de que elas devem ficar alinhadas. Em consequência, torna-se tanto mais fácil para você fazê-lo no "stand". Esta técnica de alinhar mentalmente as miras é muito eficiente quando praticada um pouco antes de dormir, à noite.

Ganhe o conjunto de provas e não somente uma prova. Por que razão você deve ficar ex-

citado ou preocupado, quando ganhou na série de precisão? Vá em frente e ganhe também a rápida; certamente, se fizer isso, você PODERÁ ganhar a prova, mas este não é o seu único objetivo. Se você concorre para ganhar um conjunto de 3 provas, procure ganhar todas e não somente uma.

Não perca um ou dois pontos porque surgiu uma possibilidade de ganhar uma prova. Estabeleça uma rotina. Da rotina surge a monotonia. Que é monotonia, tédio ou "boredom"? É a falta de excitação ou nervosismo. E que é que estamos procurando? Evitar o nervosismo ou o descontrôle. Falando com mais profundidade, estabelecendo uma rotina você elimina a possibilidade de esquecer qualquer parte importante da preparação, que poderá lhe afetar mais tarde se você negligenciá-la. *Descanse e relaxe a sua mente* desde o momento em que você acorda de manhã. Nada poderá afetar-lhe tanto e agitá-lo mentalmente do que tomar café às pressas e correr para o "stand" a tempo de entrar na chamada. Se isto acontecer, seu resultado de tiro-de-precisão ficará arruinado, logo após o terceiro tiro.

Tenha calma; atirar é diversão, desfrute-a.

Pratique tranquilamente. Já viu o tipo que perde a calma e esbraveja cada vez que dá um mau tiro? Com quem é que ele quer brigar? Aquêles indivíduos que perdem a serenidade não fazem nada menos do que se recriminarem pela sua vacilação na execução de cada disparo. *Eles reconhecem que, se tivessem se esforçado um pouco mais, o tiro teria sido melhor.*

Por outro lado, se fizermos tudo dentro de nossas forças para executar um bom disparo e por qualquer razão o tiro não presta, não há motivo para irritação.

Apesar de um bom atirador colocar toda a sua habilidade física e mental, para executar

uma boa série, muitas vezes ele poderá falhar nessa tentativa. Bastará dizer que, quando isto acontecer, se ele se recrutar severamente ou entrar em estado de transe ou completa depressão, em virtude de um índice fraco, ele estará prejudicando, enormemente, as suas possibilidades, para o restante da prova. Não se deseja que você dê gargalhadas ou passe ao largo de um resultado medíocre; *entretanto, tenha presença de espírito para aceitar a derrota como a vitória.*

EXPERIÊNCIA DE COMPETIÇÃO

Sem dúvida, é um dos ingredientes necessários para fazer um atirador consumado; entretanto, somente a experiência não tem valor nenhum. Devemos combinar a nossa experiência com uma apreciação exata e honesta de nossa execução e com as medidas corretivas e eficientes que elevarão nossa habilidade e, eventualmente, os nossos pontos.

Devemos, mais cedo ou mais tarde, sentir-nos experientes com algum tipo de controle mental. Não é fácil e frequentemente é esquecido até em nossos treinos que a nossa habilidade em atirar supera de muito a nossa capacidade para "agüentar o rojão", quando as coisas não vão bem. Talvez, quando entregamos a um novato uma pistola e dizemos: "esta é a massa-de-mira e esta é a alça", poderíamos muito bem acrescentar: "estas são as duas coisas que necessitam que você treine sua mente, sua mão e seu olho, para mantê-las sempre alinhadas".

PREPARAÇÃO FÍSICA — CONDICIONAMENTO FÍSICO

Não há a menor dúvida que você poderá atirar melhor se estiver em boas condições físicas. A sua capacidade para manter a arma, por exemplo, não pode ser melhor do que a sua possibilidade de manter os músculos de seu braço para

fazer este esforço. A sua capacidade para resistir à pressão e ao desgaste provenientes da ansiedade é diretamente proporcional à sua condição física, nem que seja somente pelo fato de você reconhecer que está em melhor estado físico porque está em boa forma.

Discuta com o seu subconsciente. Não somente discuta com ele, mas ganhe a discussão. Mesmo lendo isto, muitos atiradores estarão ouvindo aquela "vozinha" do fundo do cérebro que fica repetindo: "esse negócio pode servir para o Joaquim, mas eu sei muito bem que vou enterrar o time quando chegar na hora". De quem é a escolha? Em primeiro lugar, de onde vieram essas idéias? De onde essa "vozinha" aprendeu tanta coisa? Sejam realistas. Nosso consciente é que coloca essas idéias tôlas dentro do nosso subconsciente; *portanto, jamais acredite que você não ganhará esta "parada".*

Não é fácil. A "vozinha" vem dizendo sempre o que quer, há vários anos e agora não poderá ser silenciada com facilidade. Mas não se entregue a ela e brevemente você descobrirá que "ela" estará do seu lado.

Agora com toda essa ênfase sobre a aproximação positiva, você receberá um grande "NÃO". Não espere resultados imediatos nas primeiras vezes que tentar disciplina mental. *Não há cura certa para mal algum. Não há mistérios ocultos.* Todas as conquistas são o resultado direto de trabalho intenso. Se você achar que pode exercer controle durante um curto espaço de tempo, procure estender este período. Lembre-se que os seus lucros estão em proporção com os investimentos.

Você e só você é o responsável pela sua atuação e "NENHUM HOMEM TEM O DIREITO DE SER UM FRACASADO".

A DEFESA...

(Conclusão da pág. 4)

F-104 G:

Caça monoplace para missões múltiplas
Envergadura: 6,68 m
Comprimento: 16,69 m
Altura: 4,11 m
Pêso: 9 480 kg
Pêso máximo decolagem: 12 250 kg
Performances:
Velocidade máxima a 11 000 m — Mach 2,2
Razão máxima de subida: 12 200 m/min
Teto: 27 400 m
Raio tático: 640 km

CF-104:

Mesmas características que o F-104 G. A diferença consiste nos equipamentos eletrônicos especiais para visada e navegação.

MIRAGE III C:

Caça monoplace
Envergadura: 8,22 m
Comprimento: 13,35 m
Altura: 4,50 m
Pêso vazio: 6 350 kg
Pêso máximo decolagem: 12 560 kg
Velocidade máxima a 11 000 m — Mach 2,15
Velocidade de aterragem: 240 km/h
Subida a 12 000 m em 3 min
Teto: 29 500 m
Corrida na decolagem: 650 m
Corrida na aterragem: 950 m
Raio de ação a Mach 0,85: 1 500 km

GLOSTER JAVELIN:

Caça biplace para qualquer tempo
Asas médias em triângulo
Envergadura: 15,86 m
Comprimento: 17,17 m
Altura: 4,88 m
Velocidade máxima a 3 000 m — 1 100 km/h; a 12 000 m — Mach 0,95
Teto Operacional: 15 000 m
Propulsão: turbo reator
Armstrong-Sidley
Pêso vazio: 9 525 kg
Carga útil: 5 475 kg
Pêso total: 15 000 kg

UM COMO DEPOIMENTO

Júlio Moura

Acompanhei algo de perto a criação do Ministério da Aeronáutica. A Seção de Segurança Nacional do Ministério da Viação, de que eu era Secretário, funcionava em sala contígua à do Conselho Nacional de Aeronáutica, cujos componentes se ocupavam da elaboração do projeto de criação daquele Ministério. Porque fôsse coincidente o horário de expediente dos dois órgãos, os seus membros não raro se encontravam e se davam conta dos trabalhos em curso.

Criado em 1941 o Ministério, foi nomeado seu primeiro titular o saudoso e eminente homem público Joaquim Pedro Salgado Filho. Dêste, a extraordinária atuação no turfe pode perfeitamente pedir meças à que teve como Ministro de Estado, parlamentar e advogado.

Coube-me em 1949 servir na Aeronáutica como Oficial de Gabinete do então titular da Pasta, Marechal-do-Ar Armando Trompowsky, falecido em 1964. Tal como Salgado Filho, foi Trompowsky turfista atuante. Este exerceu a Vice-Presidência e aquêle a Presidência do Jockey Club Brasileiro. Servi também como Oficial de Gabinete dos ex-Ministros Fleiuss e Gabriel Grün Moss.

A Semana da Asa parece-me oportuna para recordar a atuação dêsses três homens como Ministros, bem que o faça em termos sucintos, dada a carência de espaço para fazê-lo com a extensão consoante a seu vultoso merecimento.

Deixaram Trompowsky, Fleiuss e Moss assinalada a gestão na Pasta da Aeronáutica por numerosas iniciativas e grau superlativo de realizações. Tudo em prazos planizados e dentro de orçamentos previstos. Desempenharam com irrepreensível exação os deveres.

Não se lhes notava, porque não tinham, o complexo de frustrados, nem vaidades superfluas. A convivência com êles era educação e estímulo. Agiam dentro do slogan rotariano: é agradável ser importante, mas é muito mais importante ser agradável. Por isso fácil lhes foi obter de todos "uma colaboração que ultrapassou o campo do dever para se situar no campo da amizade".

A preeminência de Trompowsky, Fleiuss e Moss muito deve a Aeronáutica Brasileira. Para servirem-na bem, revelaram-se indiferentes a canseiras e sacrifícios. Mereciam por isso permanecer como Ministros tempos alongados, para, assim, levar a cabo o de que eram capazes pela amplitude de suas aptidões e ciência, que demonstraram possuir, de estabelecer "suave harmonia entre o mando e a obediência".

A amizade e a consideração, de que me liberalizaram tantas provas, leva-me a trazer-lhes o nome à baila na Semana da Asa, sem nenhum exagêro na efusão pessoal com que lhes abono, em sã consciência, o desmarcado merecimento e a autenticidade de homens públicos, dêsses que se dispõem, se necessário, a tôda sorte de sacrifícios com a só mira no êxito de sua missão.

É-me grato o ensejo de reitear a admiração, não apenas pelos três ex-Ministros, mas igualmente pelo quadro de oficiais da Aeronáutica, constituído de homens de preparo específico para atendimento de seus árduos deveres. Ora servem sob o comando do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, que é conceituado por seus concidadãos como padrão de virtudes cívicas. Isento do ônus do orgulho, o atual Ministro da Aeronáutica é dos que têm comprovadas condições para liderar as iniciativas

que tenham por objetivo, em todos os ângulos, a segurança nacional, garantindo-lhes o êxito, assim pela doutrina, que professa, como pelos grandes exemplos, que tem dado, e a Nação conhece, em tôdas as quadras da sua vida.

"Para dizer aos ouvidos bastam palavras, mas para plasmar corações e caracteres são necessárias obras." (Padre Madureira).

—□—

FÔRNO ELÉTRICO A ARCO E SOB VÁCUO EM FUNCIONAMENTO NO CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA

Foi pôsto em funcionamento regular, nas dependências do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico de Aeronáutica, um forno elétrico a arco e sob vácuo de 240 Kw de potência e com capacidade de produção de lingotes ou peças fundidas dos mais diversos metais, dentre os quais se podem citar: W, Mo, U, Be, Z, Ti, Cr, Fe, Ni e suas ligas, com pesos variando de 7 a 12 kg.

É de grande importância a introdução desta técnica, pois se abre grande perspectiva à fabricação e ao estudo de novas e modernas ligas hoje em utilização corrente, especialmente no setor aeronáutico.

O Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico de Aeronáutica tem por objetivo específico procurar a solução de problemas tecnológicos através da pesquisa e do aperfeiçoamento de pessoal de nível adequado, dando apoio às atividades dos órgãos do Ministério da Aeronáutica, à indústria e às atividades operacionais de transporte aéreo do País.

O responsável pelo funcionamento do forno elétrico a arco e sob vácuo é o Departamento de Materiais do IPD, que procura reunir, num grupo, técnicos das mais variadas especialidades, da geologia até a física do estado sólido.

VIAGEM DE ESTUDOS À EUROPA

A D E S G 1965

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

A Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, em 1965, sob a presidência do Marechal Ignácio José Veríssimo, vem cumprindo plenamente as suas finalidades, principalmente no tocante à difusão dos conceitos doutrinários relacionados com a Segurança e o Desenvolvimento do Brasil. Além dessa tarefa altamente meritória, a ADESG, no corrente ano, vai dilatar as suas fronteiras, realizando uma Viagem de Estudos à Europa. Surgiu a idéia, aliás alviçareira de todos os pontos de vista, e a Diretoria, com o dinamismo que a vem caracterizando, tratou de pô-la em marcha. O objetivo da viagem ao Velho Mundo é a troca de informações de alto nível com os países visitados e o estudo "in-loco" do processo alcançado nos campos político, econômico, social e militar. Inglaterra, Alemanha, França, Espanha e Portugal serão os países percorridos, cujos governos, atendendo às solicitações das respectivas Embaixadas no Brasil, darão todo o apoio oficial necessário ao desempenho da missão a cargo da comitiva da ADESG. A caravana compõe-se de trinta membros, cujos nomes passamos a enumerar:

Marechal Ignácio José Veríssimo; Marechal João Carlos Barreto; Marechal Ignácio de Freitas Rolim; General-de-Di-

visão Aarão Benchimol; Tenente-Brigadeiro Sinval de Castro e Silva Filho; Major-Brigadeiro Augusto Teixeira Coimbra; Major-Brigadeiro Raphael Leocádio dos Santos; Almirante Raul Valença Câmara; Capitão-de-Mar-e-Guerra Alfredo Mário Mader Gonçalves; Capitão-de-Mar-e-Guerra Moacyr Denizot Bandeira; Economista Carlos de Paula Cunha; Economista Alberto Almada Rodrigues; Médico Cássio Annes Dias; Curador Odir Braga Land; Curador Arnaldo Rodrigues Duarte; Promotor Público Paulo Frederico Bandeira de Mello Thedim Lôbo; Oficial-de-Administração João Batista de Brito Pinto; Jornalista Alaôr Braga da Silva; Industrial João Garcia; Industrial João Kessler Coelho de Souza; Veterinário Paciano Aguiló; Agricultor Fernando Soares Gouvêa; Engenheiro-Arquiteto Ruderico Pimentel; Engenheiro-Arquiteto Rubens Milvio Moreira de Almeida Tôrres; Engenheiro-Industrial Heraldo de Souza Mattos; Advogado Antônio Salém; Advogado Emil de Roure Silva; Professor Álvaro Ribeiro; Professor Omar Gonçalves da Motta; e Deputado José Maria Alves Ribeiro.

— No dia 31 de agosto, no Clube Naval, realizou-se, às 12:30 horas, o almôço com que a comitiva homenageou os representante diplomáticos dos

cinco países constantes do objeto da Viagem de Estudos. Foi uma reunião que teve a tônica da distinção e da cordialidade. Em nome da ADESG falou o Ministro Carlos Sette Gomes Pereira, saudando os senhores embaixadores e dizendo com muita objetividade a respeito dos propósitos da visita ao Velho Mundo. Respondeu, de improviso, o Embaixador da Alemanha, Gebhard Seelos, falando em português, de maneira elegante e entusiástica, para declarar da satisfação com que via a ADESG voltar também as suas vistas à Europa. Terminou afirmando que os ilustres visitantes podiam partir tranquilos, pois os governos dos países focalizados no itinerário já haviam tomado tôdas as providências para garantir o êxito do empreendimento.

A partida da comitiva foi programada para o dia 7 de setembro, no vôo inaugural da VARIG para LONDRES, e o regresso ficou marcado para o dia 11 de outubro, também pela VARIG, diretamente de LISBOA.

Nos próximos números desta REVISTA publicaremos as nossas impressões de viagem para que, de certa forma, todos possam participar das experiências colhidas pelos companheiros da ADESG na Viagem de Estudos à EUROPA.

BRIGADEIRO MOSS DEIXA O COMTA PARA INGRESSAR NA MAGISTRATURA MILITAR

Ao despedir-se do Comando de Transporte Aéreo, o Major-Brigadeiro Gabriel Grün Moss advertiu seus comandados de que inimigos solertes continuam

rimônia a que compareceram todos os Brigadeiros que servem na Guanabara, chefes de serviço, comandantes de Unidades e grande número de oficiais.



O Ministro Eduardo Gomes cumprimenta o Brigadeiro Moss quando da passagem do Comando do COMTA

em campo, buscando minar as fundações de nossa unidade, razão pela qual a salvadora Revolução de 31 de março necessita prosseguir para que se reconstrua, definitivamente, a nossa integridade e a nossa fortaleza.

Presente o Ministro Eduardo Gomes, o Brigadeiro Roberto de Faria Lima assumiu o Comando do Transporte Aéreo, em ce-

passo o seu Comando ao ilustre e mui digno companheiro Brigadeiro Roberto de Faria Lima. Por força dessa feliz escolha, como a interpreto, uma vez mais sinto ser devedor de um grande reconhecimento a SS Exas. os Srs. Presidente da República e Ministro da Aeronáutica, que, destarte, concederam aos meus comandados de ontem o justo prêmio a que irrecusavelmente fazem jus, qual o de receberem, para dirigi-los, um dos mais distintos chefes de nossa Força Aérea.

Senhores Oficiais e meus comandados, não pretendo, nesta hora que é de despedidas, prestar contas de minha atuação à frente deste Comando e desta Guarnição do Galeão; prefiro antes, como sempre fiz em outras oportunidades, entregar-me à inteireza de vossos julgamentos.

Com as minhas limitações próprias, sem dúvida, não me será porém negado haver empreendido o melhor de meus esforços para balizar o meu comportamento, pela aplicação dos princípios éticos e morais que constituem o cimento da ligação, a vitalidade das organizações militares, os únicos faróis que poderão devassar a escuridão das dúvidas, das hesitações e das divergências, que acontecimentos indesejáveis e altamente nocivos espalharam sobre o cenário vivaz e confiante das nossas lides profissionais, tão recentemente ainda.

Permiti que vos diga como recordação e em sinal de advertência:

“Na penumbra em que temos vivido, tem sido difícil reencontrar a estrada larga dos deveres militares; mas só nela podemos avançar no sentido de dar plena satisfação aos nossos compromissos para com a Força Aérea e com a Nação. Seja, pois, nossa tarefa principal a de encontrar essa estrada para que retomemos a marcha interrompida, restabelecendo o vigor e a nobreza das tradições que ajudamos a formar e que nos

ORDEM DO DIA

É a seguinte a Ordem do Dia do Major-Brigadeiro Grün Moss, que deixa o COMTA para ser investido nas altas funções de Ministro do Superior Tribunal Militar: — “Nomeado por Decreto de 14 de agosto de 1965, para exercer as funções de Ministro do Superior Tribunal Militar e em consequência exonerado desta Grande Unidade,

cabe agora preservar e fortalecer". Disciplina, hierarquia, o máximo de nossas energias no desempenho dos deveres profissionais, lealdade, coragem das afirmações serão os marcos a fundamentar a nossa caminhada, como serão também os pilares principais de nossa pujança como classe e como instituição; sem elas não passaremos de um conjunto fragmentado, sem coesão e sem propósito, e, por isso mesmo, muito a gosto dos anti-revolucionários de tôdas as corações, assim como e principalmente dos comunistas e corruptos, sempre à espreita de uma brecha que, por descuido ou criminosa omissão, lhes ofereçamos.

Eu, que de todos vós, desde o mais ao menos graduado, mereci sempre a honra e a felicidade de uma perfeita compreensão, nestes instantes em que, fortemente emocionado, me despeço de todos vós e de tão queridos amigos, convoco-vos para u'a mobilização geral de espíritos, em tôrno de seu nôvo chefe, o Brigadeiro Faria Lima, no sentido de que, atentando para os sinais ainda revoltos do tempo, se reconstruam rápida e definitivamente a nossa integridade e a nossa fortaleza.

Inimigos solertes continuam em campo, buscando minar as fundações de nossa unidade, e é por isso que a Revolução Salvadora de 31 de março necessita de prosseguir, e aqui no Galeão, sob o seu nôvo comandante, ela prosseguirá sem dúvida alguma.

Convenho, senhores, que sejam altamente honrosos e dignificantes os novos encargos no Superior Tribunal Militar, mas convinde, também, meus queridos e saudosos companheiros, que convosco convivi muito intensa e longamente, para assim de pronto poder aceitar ou sequer compreender a confusão de sentimentos em que me encontro.

Acredito que, daqui por diante, o grande lenitivo de minha

vida será recordar-vos e rever-vos. O que de agradecimentos eu vos devo e a esta Força Aérea não tem limitações e não tem paga. Peço a Deus que me ilumine em minhas novas funções, para poder assim continuar a merecer a vossa amizade e consideração. Não esqueçais, meus distintos comandados e amigos, êste velho soldado que, hoje se despedindo das lides profissionais, também de vós se despede, canhestramente talvez, porque nunca houvesse pensado nestes momentos.

PALAVRA DO MINISTRO

O Ministro Eduardo Gomes presidiu a cerimônia, tendo pronunciado o seguinte discurso:

"Se não me incumbisse presidir a esta homenagem em razão do meu cargo, dela participaria por injunção de consciência e por impulso de amizade, para associar-me, como o faço, às manifestações de apreço e de reconhecimento que ora se tributam a um dos mais dignos e cultos Oficiais da nossa corporação, tão dedicado ao dever militar quanto às responsabilidades comuns das Forças Armadas, no desempenho de sua missão constitucional.

O Major-Brigadeiro Gabriel Grün Moss sempre se distinguiu, em sua brilhante carreira, pelas qualidades pessoais de que é dotado e pelos atributos de chefia na execução competente e pontual dos encargos cometidos à sua invulgar capacidade. Dêsses predicados nos deu reiterada prova no COMTA, confirmando e robustecendo as tradições honrosas do Correio Aéreo Nacional, cuja função pioneira e unificadora na comunidade brasileira tem merecidamente suscitado as maiores demonstrações de estima e gratidão do povo e do seu governo.

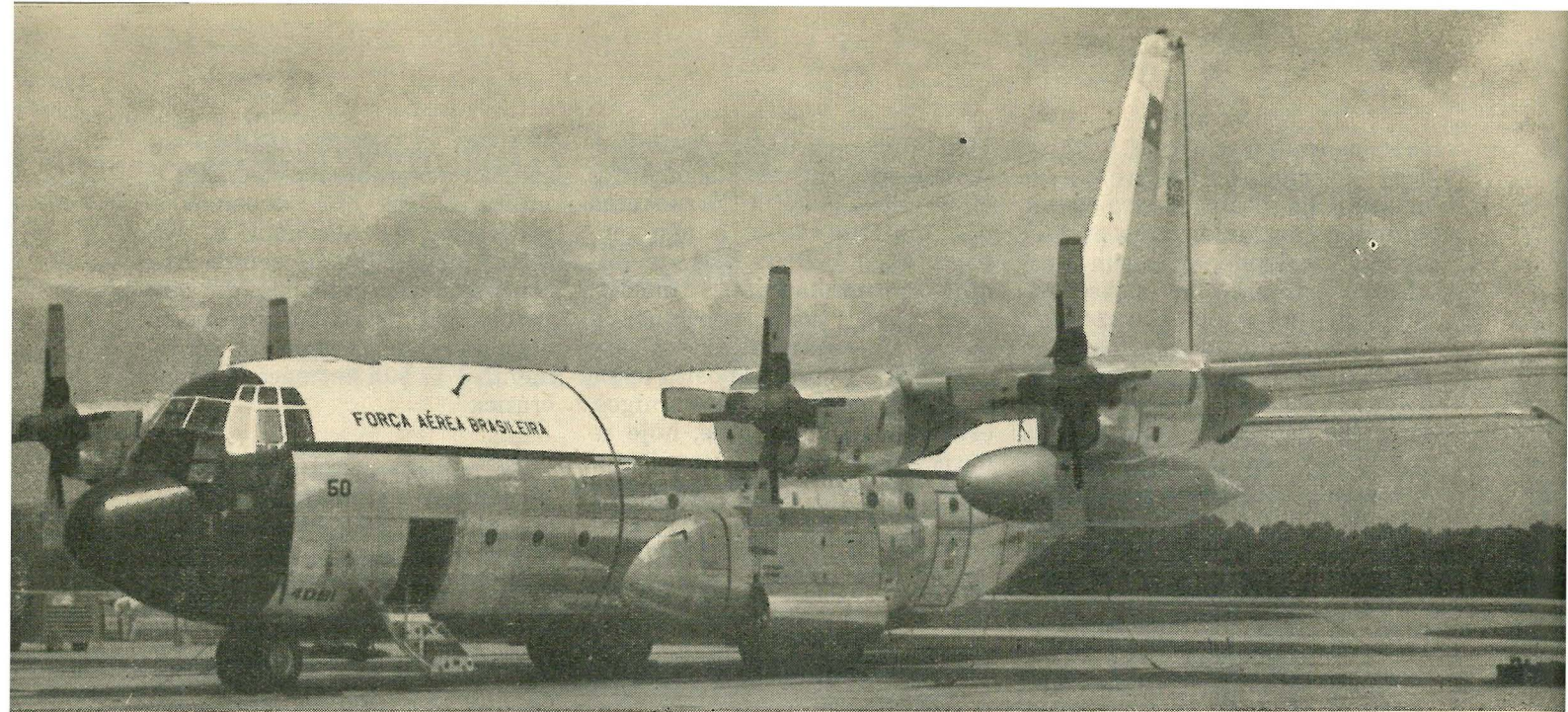
Ministro de Estado, devotou-se ao estudo cuidadoso das necessidades da sua Pasta, colaborando com a administração

civil no encaminhamento e na solução de problemas técnicos e militares, de que depende o progresso da Aeronáutica. No setor que dirigiu, e dentro das contingências especiais da sua gestão, jamais faltou aos apelos de nossa classe, nem aos sentimentos da sua formação democrática.

Ao nomear o Major-Brigadeiro Gabriel Grün Moss para integrar o quadro da mais alta Côrte de Justiça Militar, o Presidente Castelo Branco distinguiu a Força Aérea Brasileira com a convocação de um dos seus mais autênticos valores. A escolha tem tanto maior significado quanto o Chefe da Nação, em seu benemérito Governo, avalia e proclama a importância dos órgãos judiciários na dinâmica do regime, quer para garantir as liberdades públicas, quer para restituir ao País, confiante nos seus destinos, a ordem, a segurança e a paz.

Saudando o nôvo Ministro, apresento-lhe, de parte da Aeronáutica, os votos afetuosos com que os seus camaradas, sentindo embora a interrupção de grata e cordial convivência, auguram todo o êxito à nova missão, na qual acrescentará outros e meritórios títulos ao seu nome e à sua Arma.

Com igual sinceridade, dirijo-me ao seu substituto, o Brigadeiro Roberto de Faria Lima, veterano do Correio Aéreo, em cujas viagens se iniciou em 1930 e ao qual deu, desde os primeiros anos de oficialato, as melhores provas de dedicação, que o tempo vem reforçando com a continuidade de um exemplo. O nôvo Comandante não se recomenda apenas como grande piloto, mas também por seus conhecimentos técnicos, atestados no Parque dos Afonsos, em cuja direção prestou relevantes serviços à Força Aérea Brasileira, e pela posição firme e desassombrada que assumiu a 31 de março. Nas funções em que hoje se investe, continuará com o mesmo brilho a obra de seu ilustre antecessor".



O “HERCULES” NA FAB

Já pintados com os distintivos da FAB, estão aguardando, nos Estados Unidos, ordem de partida os três primeiros aviões quadrimotores “Hercules”, adquiridos pelo Governo Brasileiro à “Lockheed-Marietta Company”, através de um plano de financiamento dos Estados Unidos.

O “Hercules” C-130 E é detentor de vários recordes mundiais. Trata-se de quadrimotor, turbo-hélice, capaz de transportar 17 1/2 toneladas, em percursos longos como a travessia do Atlântico. Em percursos menores, em situação de emergência, transporta até 22 1/2 toneladas. Seu raio de ação é de 4 000 milhas náuticas. Mede 29,5m de comprimento, 40,2m de ponta a ponta das asas e 11,5m de altura na cauda. Sua velocidade máxima é de 9,5 km por minuto,

580 quilômetros por hora. Transporta 92 soldados equipados. Sua carga pode ser constituída de caminhões, tanques, projetis, mísseis, helicópteros, pequenos aviões de caça a jato, combustível e volumosos suprimentos. Os “Hercules” consomem querosene. Uma das características

peculiares desses aviões é a utilização do sistema de descarga de veículos, fardos e até homens, sem aterrar, passando pela pista em baixa velocidade e a pouca altura. Um pára-quadras especial, de cerca de sete metros de diâmetro, ajustado à carga, é desdobrado, enquanto



o C-130 se aproxima do ponto de descarga, levando aberta a sua enorme porta traseira. Ao chegar no lugar do lançamento da carga, os cabos que a retêm são soltos e o pára-quedas "ar-ranca" a carga e esta desliza a salvo sôbre qualquer tipo de terreno.

O Brasil é o primeiro país da América do Sul a incorporar o "Hercules" C-130 E à sua Fôrça Aérea. Já é usado pelas Fôrças Aéreas dos Estados Unidos, Austrália, Indonésia, Paquistão, Irã, Nova Zelândia e Canadá. O C-130 E notabilizou-se pela sua possibilidade de decolagem extremamente curta, 1 500 metros, com carga máxima.

Características: fuselagem metálica; asa alta; trem-de-pouso retratável com bequilha no nariz, comando hidráulico; cada trem possui duas rodas conjugadas, recolhidas em vôo em alojamentos laterais; ao trem podem ser adaptados "skis" para operação na neve ou no gêlo; quatro motores "Alison" de 4 050 HP; hélices Hamilton Standard de quatro pás; capacidade de combustível nos tanques principais das asas: 26 344 litros; tanques auxiliares adaptados sob as asas: 5 145 cada; tanques de óleo: 182 litros. A tripulação é de 4 a 5 pessoas. O compartimento da carga possui acomodações transformáveis e mede 12,6 m x 3,05 m x 2,03 m, com a cubagem máxima de 121,03 m³. A entrada principal é comandada hidráulicamente de bordo e tem 3,05 m de altura por 2,74 m de largura. O compartimento de carga pode ser

fácilmente adaptado para transportar 74 leitos nas evacuações aeromédicas.

Os três primeiros "Hercules", cuja montagem foi observada, na fábrica, pelo Cel Av Eng Ha-

roldo Coimbra Veloso, chegarão brevemente ao Brasil, sob o comando do Ten Cel Av Cas-siano Pereira, que se encontra nos EE.UU., com outros pilotos do 1.º Grupo de Transporte.





UM POUCO DO COTIDIANO. Um hábito. Para o que nos basta. Pelo menos, o que nos sirva de elemento para produzir coisas maiores, no dia-a-dia. Aquilo que, por mais simples que possa parecer, só tem identificado o seu exato valor quando falta... Como os derivados de petróleo, substância anônima da marcha da produção. O valor de toda uma extensa luta e um trabalho

de grandeza - para a grandeza e extensão de outra luta e de outros trabalhos marcantes do espírito humano. O valor dentro do cotidiano

VOCÊ PODE CONFIAR NA



Estudado o efeito do rasto de condensação do jato sobre o clima

por WALTER SULLIVAN

EXTRATO DO JORNAL "THE
NEW YORK TIMES", DE 1 DE
MAIO DE 1965

Os cálculos preliminares feitos por alguns especialistas em meteorologia os convenceram de que o advento das viagens aéreas comerciais por aviões supersônicos, a jato, pode vir a ocasionar grandes alterações climáticas.

Esses especialistas receiam que o rasto de cristais de gelo ou rasto de condensação produzido pelos aviões a jato que voam em grandes altitudes persistirá e expandir-se-á no espaço sob a forma de fina camada de neblina semipermanente, a cerca de 14 milhas de altura. Essa camada faria aumentar a temperatura da imensa massa de ar abaixo, alterando os padrões de vento globais e afetando o tempo de maneira ainda não previsível.

O Dr. Phillips N. Abelson, redator de "Science", jornal da "The American Association for the advancement of Science", chamou a atenção para esse problema em discurso pronunciado na semana passada, por ocasião da inauguração de um novo Centro Científico do "State University College" em Plattsburg, Estado de New York.

Os novos jatos, ressaltou o Dr. Abelson, "queimarão grandes quantidades de combustível e produzirão quantidades correspondentes de vapor d'água". Prosseguindo, afirmou: "Os rastos de condensação dos jatos supersônicos serão, provavelmente, muito mais volumosos que os rastos com que estamos familiarizados. Além do mais, os

cristais de gelo que formam os rastos tenderão a persistir e a expandir-se.

Ontem, pelo menos, um especialista refutou este raciocínio. Trata-se do Dr. James E. McDonald, do Instituto de Física Atmosférica da Universidade de Arizona, em Tucson.

Ouvido pelo telefone, disse o Dr. Donald que somente os transportes supersônicos que voam em altitudes comparativamente baixas produziram rastos de condensação.

A viagem em avião a jato já chegou a um ponto em que, em média, há sempre mais de 1 000 aviões a jato no ar, sobre os Estados Unidos. Cada um dos 600 jatos da Frota Aérea Civil passa cerca de dez horas por dia nos céus, e o Pentágono calcula que 1 000 jatos militares estão habitualmente no ar.

A preocupação dos meteorologistas é quanto ao que acontecerá quando uma parte substancial desse tráfego se deslocar em níveis sete ou oito milhas mais elevados. A princípio, prevalecia a tendência de não se dar atenção à idéia dos rastos concentrados persistentes.

O ar, a 14 milhas de altitude, é extremamente seco, de sorte que os rastos condensados só podem ser formados pelo vapor d'água gerado pela combustão

nos motores. Em níveis mais baixos, a ação das asas pode fazer com que se congele a umidade do ar. Outrossim, se o ar estiver saturado, podem-se formar partículas de gelo em redor de partículas do conduto de descarga do motor.

Qualquer dona de casa, que cozinhe com um combustível como gás, tem diariamente a prova do vapor d'água produzido pela combustão, em gotículas condensadas nas janelas e paredes da cozinha. O argumento é o de que esse vapor, produzido pelo combustível do jato, transformar-se-á em cristais de gelo atrás do jato, ainda que o ar seja muito seco em grandes altitudes.

Entre os que acreditam na demonstração de cálculos, figura o Dr. Verner E. Suomi, professor de meteorologia da Universidade de Wisconsin, ora emprestado ao "Bureau" de Meteorologia, em Washington. O problema surgiu no "Painel sobre modificação do tempo e do clima" da Academia Nacional de Ciências, do qual participaram os Drs. Suomi e McDonald.

O Dr. Suomi acredita que a verdade da assertiva não se consolidará definitivamente enquanto não forem efetuados testes em grandes altitudes. O Dr. McDonald, por sua vez, observou que os aviões a jato, ora em desenvolvimento pela "Lockheed Corporation", são projetados para voar acima de 75 000 pés, altitude que estima será a máxima na qual se poderiam formar rastos de condensação.

Os aviões da Boeing, frisou, voariam um pouco mais baixo.

O Dr. Suomi é uma autoridade incontestada em equilíbrio da radiação da Terra. Isto se relaciona com a quantidade de energia recebida do sol e a que escapa para o espaço. O gancho de energia líquida da Terra, nesse processo, determina o tempo.

Outro especialista que se tem interessado pelos possíveis efeitos do rasto de condensação é o Dr. Walter O. Roberts, chefe do Centro Nacional para pesquisas atmosféricas, sediado em Boulder, Colorado.

Há apenas alguns dias, êle observava os aviões a jato que riscavam o céu azul do Colorado em todas as direções. Dentro de algumas horas, os rastos de condensação se espalharam a ponto de formarem uma neblina que cobria toda a abóboda celeste da região. Comentando o fato, o Dr. Roberts afirmou que aquele fôra o exemplo mais dramático que havia do rasto de condensação.

Conquanto aquela camada de neblina possa ter uma influência breve, os movimentos verticais do ar naquelas alturas dissipam-na mais cedo ou mais tarde. Não é provável que isto ocorra nos níveis em que voarão os jatos supersônicos, segundo afirma o Dr. Suomi.

QUANTO MAIS ALTO MAIS FRIO

A razão é que, abaixo da estratosfera, a temperatura cai à medida que a elevação aumenta. Isto contribui para o movimento vertical, uma vez que o ar mais baixo e mais quente tende a subir. Entretanto, na estratosfera, a temperatura sobe com a elevação e há muito pouco movimento vertical. A estratosfera, que é o domínio dos atuais aviões de transporte a jato, constitui uma exceção, e ali a corrente jato (JET STREAM) e outros ventos provocam uma mistura.

Foi a elevação de temperatura, com a altitude, na estratosfera, que induziu o Dr. Mc

Donald a acreditar que os rastos de condensação não ocorrerão acima de 75 000 pés.

Uma camada de neblina pode ter um efeito dramático sobre o equilíbrio da radiação. Uma camada elevada de nuvens "cirrus", por exemplo, pode interromper a fuga dos raios infravermelhos quentes para o espaço, numa proporção de até 50 %. Esse calor encaminha-se então para a atmosfera, acrescentando enormes quantidades de combustível ao motor do tempo.

O Dr. Roberts suspeita de que a presença ou a ausência de nuvens "cirrus" a uma altura de uns 40 000 pés sobre o Golfo do Alasca possa desempenhar um papel-chave na produção do tempo de primavera altamente variável do hemisfério norte, que se manifestou nas recentes inundações e tornados do meio-oeste.

Normalmente, paira em baixa altitude, sobre o Golfo, uma camada de nuvens "stratus". A luz do sol reflete-se nela, produzindo raios infravermelhos que se perdem no espaço. Não obstante, se houver uma camada de "cirrus", os raios infravermelhos não se perdem, ficando presos.

Normalmente, não se vêem quaisquer nuvens acima do nível do "cirrus", excetuando a frente ou centro de tempestade, que por vezes atinge a altitude de 60 000 pés. As únicas exceções são as nuvens que luzem de noite, vistas no solstício do verão, perto das regiões polares, a uma altura de 50 milhas, e as nuvens nacar (MOTHER OF PEARL) a 20 milhas.

Estas últimas são iredescuentes, porque, ao que parece, todos os cristais de gelo são de tamanho uniforme. Alguns acreditam que isso ocorre onde a atmosfera é levantada em massa à medida que atravessa montanhas. Até há poucos meses, as nuvens que luzem de noite haviam sido vistas somente no norte.

Diz-se que elas têm sido avis-tadas pelo Dr. Benson T. Fogle,

da Universidade do Alasca, numa série de vôos de avião efetuados a partir da Patagônia. As nuvens não ocorrem naturalmente na região que será atravessada pelos jatos supersônicos.

No decorrer de sua palestra, o Dr. Abelson observou que o homem parece ter alterado o clima mediante a introdução de um excesso de bióxido de carbono na atmosfera. Desde o início da revolução industrial que o consumo de combustível de todas as espécies tem aumentado o teor desse gás no ar.

Êle produz um "efeito de estufa" idêntico ao produzido pela neblina, e alguns acreditam que isso concorre para o aquecimento geral que ocorreu durante o meio século que terminou na década de 1940.

INFLUÊNCIA DOS VULCÕES

Outra forma da modificação do tempo é a da erupção vulcânica. Afirma-se que o tempo mundial tem sido afetado de várias maneiras pela explosão do vulcão Krakatoa, em 1883. De forma idêntica, a erupção do vulcão Agung, na ilha de Bali, em 1963, teria alterado o equilíbrio da radiação. Até recentemente, calculava-se que a poeira arremessada para dentro da estratosfera e impelida em redor do mundo constituía o fator principal da atividade vulcânica generalizada. Entretanto os aviões U-2, baseados na Austrália, têm descido cobertos por um revestimento branco, o qual se apurou ser sulfato de amônio.

Isto, de acordo com o Dr. Roberts, induziu ao ponto de vista de que os gases de enxôfre dos vulcões têm formado glóbulos de sulfato de amônio em redor das partículas de poeira superiores do ar. Essas partículas poderiam ter um efeito de estufa muito parecido com o do bióxido de carbono.

Tal raciocínio induziu alguns a atribuírem as alterações climáticas do passado a períodos de atividade vulcânica generalizada.

A FAB EXALTA A PERSONALIDADE DE CAXIAS

Solidarizando-se com as comemorações do "Dia do Soldado", a Força Aérea Brasileira participou do desfile terrestre, na Praça Duque de Caxias, tendo o Ministro Eduardo Gomes baixado a seguinte Ordem do Dia:

"Meus camaradas: Feliz o povo que conta, entre os exemplos dignos de inspirá-lo, com as manifestações de civismo que fazem rica a vida do Marechal Luiz Alves de Lima e Silva, Duque de Caxias, Patrono do Exército Brasileiro.

Veterano das lutas pela Independência e do sítio de Montevideu, pacificador do Maranhão, de São Paulo, de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul, Comandante-em-Chefe do Exército Brasileiro na Guerra contra os ditadores Oribe e Rosas e no período crítico da Guerra do Pa-

raguai, o Duque de Caxias foi o Chefe que sabia ser intrépido e altivo ao defrontar o inimigo, como ser brando e magnânimo ante os vencidos; o Chefe que sabia usar a autoridade e a energia se as circunstâncias o exigiam, como fazer-se estimado e querido no coração dos subordinados.

Na luta e no triunfo só conheceu o caminho do esforço e do desprendimento, o da generosidade e da honra.

Quando perigos externos ameaçaram a Pátria, ocorreu sempre o Duque de Caxias e pôs a seu serviço o gênio militar, penhor da vitória.

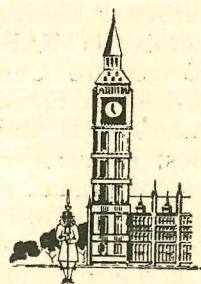
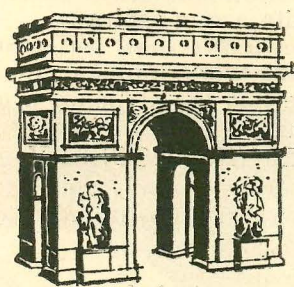
Quando brasileiros se desentenderam entre si e a luta entre irmãos lavrava, apressou-se em levar, onde se fazia necessária, a pacificação, e teve autoridade de estadista para dizer aos que o enfrentavam: "Abracemo-nos

e unamo-nos para marchar, não peito a peito, mas ombro a ombro, em defesa da Pátria, que é nossa mãe comum".

Neste 25 de agosto, data de aniversário de seu nascimento, quando todo o Brasil o reverencia como símbolo, e se comemora, mais uma vez, o Dia do Soldado, a Aeronáutica saúda o nosso glorioso Exército e reafirma-lhe que sente ecoar, nas vibrações de seu patriotismo, a preciosa herança legada pelo Duque de Caxias ao Exército, que lhe repete os feitos, e aos brasileiros que sabem receber as lições do seu exemplo.

O sentimento das afinidades que une o Exército, a Marinha e a Aeronáutica, identificado com a Revolução e com o Governo dinâmico e probo do Marechal Castelo Branco, há de perdurar nesta fase difícil da vida nacional e assegurar a persistência dos propósitos regeneradores do Movimento de 31 de março.

um cigarro de agrado internacional



minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ



MINISTRO MOSS Tomou Posse no Superior Tribunal Militar

Em cerimônia realizada a 10 de setembro de 1965, na Sala de Sessões do Superior Tribunal Militar, o presidente daquela Alta Corte de Justiça Militar, Ministro Almirante Diogo Borges Fortes, deu posse ao Major-Brigadeiro Gabriel Grün Moss, recentemente nomeado ministro daquele Egrégio Tribunal. Além dos membros do Tribunal, o ato contou com a presença do Desembargador Martinho Garcez Neto, presidente do Tribunal de Justiça do Estado da Guanabara; Coronel-Aviador Joaquim Vespasiano Ramos, representante do Ministro da Aeronáutica; Capitão-de-Fragata Hideo da Cunha Pinto, representante do Ministro da Marinha; Almirante José Moura Maia, presidente do Tribunal Marítimo; oficiais-generais da FAB dentre eles o Brigadeiro Clovis Travassos, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica; D. Eliane Maria Gomes; e outras autoridades e pessoas gradadas. Aberta a sessão pelo Ministro-Presidente, foram designados os Ministros Dr. Romeiro Neto e o Almirante Waldemar Figueiredo Costa para introduzir no recinto o novo titular Major-Brigadeiro Gabriel Grün Moss. O novo Ministro foi agraciado com a Medalha da Ordem do Mérito Jurídico-Militar (Alta Distinção), e, em seguida, sau-

dados pelo Presidente do Tribunal, Almirante Diogo Borges Fortes, que disse que: "O Tribunal se sentia enriquecido, e enobrecido o seu corpo de juizes em receber o Brigadeiro Grün Moss". "Elogiar a sua vida militar era supérfluo, pois todos que o acompanhavam, desde a Escola Naval, depois na Aeronáutica, sabiam perfeitamente a linha de conduta e os bons serviços prestados ao País e à sua corporação". E que "as medalhas que possuía falavam bem de sua personalidade". Finalizando, declarou que "o Superior Tribunal acabava de incorporar ao seu Corpo de Ministros um Oficial de alto gabarito".

A seguir, o Ministro Gabriel Grün Moss pronunciou o seguinte discurso de posse:

"Assumo o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar com a ciência plena da magnitude dos deveres impostos aos que o integram e, concomitantemente, seguro, por inteiro, do indesejável propósito de integral dedicação ao melhor desempenho da honrosa tarefa com que o governo me distinguiu nesse inesperado coroamento de minha vida militar.

Em pronunciamento já público, lembrei que minha ação

nesta excelsa Corte reconheceria não só a validade da observação percutiente de FARIAS BRITO, ao assinalar que "o homem tem sobre todos os outros seres este privilégio excepcional: é ele próprio quem formula as leis a que deve obedecer", como da imprecação de CÍCERO para que "sejamos escravos da lei para podermos ser livres".

Guardarei, senhores, rigorosa fidelidade às insofismáveis afirmações desses dois eminentes pensadores, pautando minha conduta pelos mesmos princípios morais que balizaram toda a minha carreira e que implicaram no estrênuo esforço com que me empenhei pelo êxito da Revolução de 31 de março de 1964, imperativo anelo da gente brasileira corporificado na ação saneadora das Forças Armadas, eliminando a traição dos vis e a venalidade dos réprobos.

Não me entibia o ânimo a circunstância ocorrente de um afastamento direto das atividades que exerço há quarenta e dois anos, nelas pondo o empenho máximo das próprias limitações. Trago comigo o tesouro insubstituível de uma consciência tranqüila e a serenidade de quem se abalança rogar a Deus que conceda à nova fase de vida, que ora inicio, as mesmas graças que me permitam, ao afastar-me deste Tribunal, a alegria de afirmar, tal como me ufano de poder fazê-lo no que tange ao caminho até agora percorrido, haver alcançado o êxito a que aspirava.

Para mim, confesso, foi válido, e não me abalanço a abandonar, o conselho salutar de JOSEPHIN SOULARY, circunscrevendo ao limite próximo o horizonte das minhas aspirações:

"Toda a felicidade que as mãos não alcançam não passa de um sonho".

A todos quantos, parentes, amigos, colegas, colaboradores, tenham concorrido para essa alentadora ilusão, o meu penhorado agradecimento".

Já vai longe o ano de 1906, quando Santos Dumont, em Paris, voando em torno da Torre Eiffel, evidenciava ao mundo o seu invento pioneiro.

Em 1956, para comemorar o cinquentenário do invento do aeroplano, toda a Nação festejou a data como o "Ano de Santos Dumont", glorificando o criador do maior invento do século.

Foi nessa época que o professor Djalma De Vincenzi pintou uma série de medalhões de porcelana, reproduzindo os fatos mais notórios da vida de Santos Dumont.

Nesses doze pratos, fixou o mestre ceramista, em técnica inédita, uns tantos dos aeroplanos e balões de Santos Dumont, como cenas de seus vôos.

Esses trabalhos receberam os seguintes títulos:

- 1) "Era espontânea e irresistível a vibração popular a cada aparição de Santos Dumont nos céus de Paris".
- 2) "A fotografia de Santos Dumont oficializada pelo Ministério da Aeronáutica".
- 3) "Santos Dumont, quem deu asas ao homem".
- 4) "O ícaro da lenda e o ícaro da realidade".
- 5) "Eis o caminho da Glória, o N.º 6, com o qual Santos Dumont conquistou o prêmio "Deutsch".
- 6) "Santos Dumont no seu primeiro dirigível, já aperfeiçoado".

A ARTE CERÂMICA E SANTOS DUMONT

(Escreveu Carolina de Rezende para "Revista de Aeronáutica")

- 7) "O meu primeiro balão, o menor, o mais leve, o único que teve um nome: Brasil".
- 8) "O "14 Bis" desafia a gravitação terrestre".
- 9) "Nesse dirigível, Santos Dumont fez passeios pelo centro de Paris".
- 10) "O menos conhecido dos dirigíveis de Santos Dumont, o N.º 3".
- 11) "Santos Dumont a bordo da sua "Demoiselle", N.º 20, efetuando o vôo de St-Cyr a Buc. Verdadeira libélula na finura de seu arcabouço e na leveza de seu vôo".
- 12) "O "pássaro moderno" pelo lápis de um caricaturista parisiense".

Dois fatos positivos podem ser ditos aqui. Nesses 12 medalhões existem a porcelana industrial brasileira e a arte também brasileira do Prof. Djalma De Vincenzi. Mas, como anda a Arte no mundo atual? As bienais são o que se vê. Vale como artístico um tudo que se define somente como algo inédito, diferente, exótico, que em outras épocas se poderia dizer doentio, amalucado...

Lemos, há tempos, um conceito curioso externado pelo grande escritor italiano Alberto

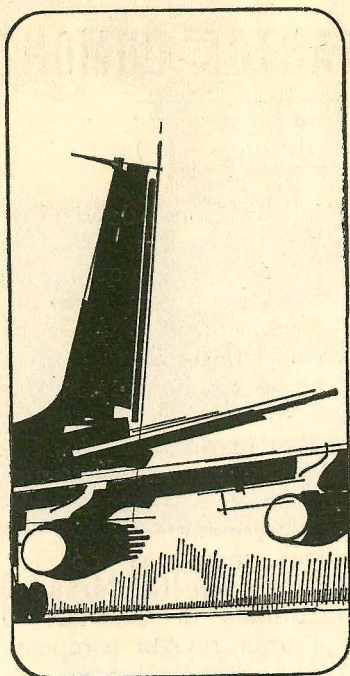
Moravia: "Do ponto de vista de criação artística, sim. Aí está um problema sobre o qual seria interessante escrever: o fim das artes. Fim já previsto, de resto, por vários filósofos. O mundo moderno deixou de precisar das artes e substituiu-as por *ersatz* artísticos. No domínio da literatura, por exemplo, criaram-se máquinas de ler. Certas revistas americanas, como o *Time*, são autênticas máquinas de ler, como as casas de Le Corbusier são máquinas de habitar. O *Time* é uma revista composta por frases encadeadas de um modo absolutamente mecânico. É a industrialização da cultura. A maior parte dos jornais não são escritos, são impressos. Não é um problema de inspiração, e sim um problema de civilização. As artes poderiam desaparecer por uma razão simples: a arte não é senão uma forma muito elevada de artesanato. Assistimos em todo o mundo ao fim do artesanato. Eu creio que a capacidade de criar é universal. Se pudéssemos penetrar no interior de cada homem, sentiríamos, por mais pequena que ela fosse, a força criadora. E isto é que é maravilhoso".

Pois, vendo-se as porcelanas e faianças "sonhadas" — como se exprime o professor Djalma De Vincenzi — logo se observa que em toda a sua obra cerâmica existe o equilíbrio da verdadeira Arte e que nela se encontra o ponto justo da pesquisa técnica e da arte pura, pois só realiza em seus estúdios de Copacabana peças únicas.

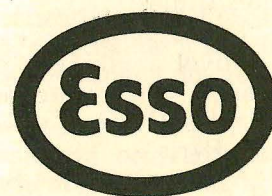
Quem se interesse pela Arte cerâmica, poderá enquadrar nos momentos de lazer uma visita ao estúdio-galeria do Prof. Djalma De Vincenzi, e ali será recepcionado com a fidalguia que o aponta como um dos mais antigos tenistas do Brasil, criando obras maravilhosas nas louças brasileiras, por esporte, como arte pura, tal e qual também *sonha* Alberto Moravia.

Porcelanas, nas quais o Professor Djalma De Vincenzi fixou fatos notórios dos inventos do pioneiro Santos Dumont





ASSISTÊNCIA
TÉCNICA
TAMBÉM
É
UM PRODUTO



“EVAM - SANTO DOMINGO” — COMTA

O Comando de Transporte Aéreo da Fôrça Brasileira efetuou seis (06) missões de Evacuação Aeromédica da República Dominicana para o Brasil, nos meses de junho, julho, agosto e setembro de 1965.

Estas missões foram realizadas em atendimento à solicitação feita ao Ministério da Aeronáutica através do EMFA, pela Fôrça Armada

Interamericana Brasileira (FAIBRAS), estacionada na República Dominicana em missão de PAZ, a Serviço da Organização dos Estados Americanos (O.E.A.).

Foram transportados 10 militares do Exército e 05 Fuzileiros Navais, de acôrdo com a especificação a seguir :

EVAM — REPÚBLICA DOMINICANA

ÓRGÃO SOLICITADOR — FAIBRAS — EMFA

CENTRO COORDENADOR — SERVIÇO DE SAÚDE DO COMTA

REFERÊNCIA : PORTARIA N.º 436/GM3 — De 27 Abr 1962

Missão	Data	Aeronave	Comandante	Chefe da Equipe EVAM	Evacuados	Horas de Voo
01	19/6/65	C54-2407	Maj Brig do Ar Silva Gomes	Cap Med Osmond Coelho	03	36:05
02	17/7/65	C54-2411	Cel Av Geraldo L. Lebre	1.º Ten Med Jarbas de Freitas Moreira	01	40:50
03	31/7/65	C54-2400	Brig do Ar R. Faria Lima	Maj Med Nery Machado	04	38:35
04	07/8/65	C54-2409	Cel Av J. Camarão T. Ribeiro	Cap Med Mário de Azevedo	02	39:40
05	21/8/65	C54-2402	Cel Av Pereira Pinto	Cap Med Roberto C. da Motta Teixeira	02	40:20
06	18/9/65	C54-2411	Cel Av José Maia	Cap Med Tamoyo Caldas Vitali	03	38:45
TOTAL					15	234:15

DIAGNÓSTICOS

FERIMENTOS POR ARMA DE FOGO
 FRATURADOS
 ESQUISTOSSOMOSE
 PNEUMOPATIA
 ICTERÍCIA
 HIPERTIREOIDISMO
 FÍSTULA STERCORAL
 HÉRNIA INGUINO-ABDOMINAL
 CEFALÉIA TRAUMÁTICA CRÔNICA
 EPILEPSIA

PACIENTES

02
 03
 02
 01
 01
 01
 02
 01
 01
 01

TOTAL 15

WESTLAND NA LIDERANÇA



em helicópteros

A linha de produção da WESTLAND de helicópteros propulsionados a turbina, como o SCOUT, o WASP, o WHIRLWIND Série 3 e os WESSEX (foto) mono ou bimotores, é a maior oferecida por qualquer fabricante.

Tanto em suas versões civis como militares, os helicópteros da WESTLAND estão prestando inestimáveis serviços em vários países, sob as mais diferentes condições climáticas.

No Brasil, além de outros operadores, nossa Marinha de Guerra também emprega helicópteros da WESTLAND, de bordo do navio-aeródromo "Minas Gerais".

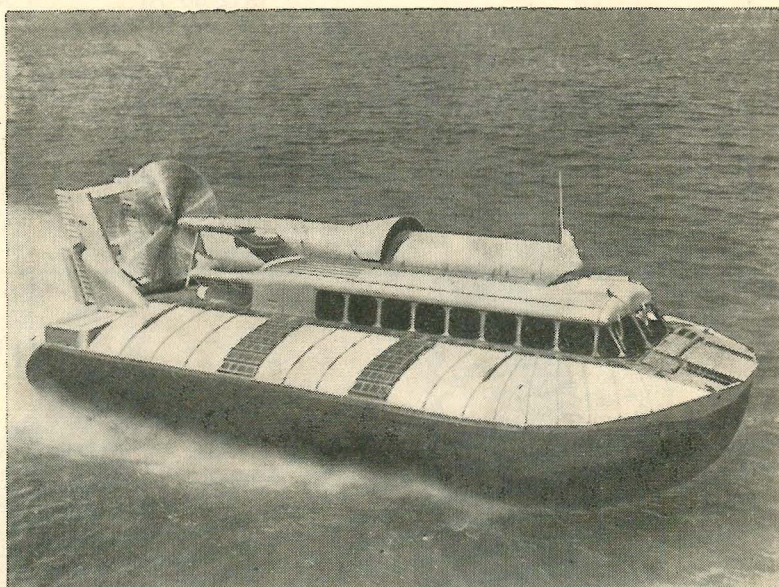
em hovercrafts

Há apenas seis anos a WESTLAND desenhou e fabricou o primeiro hovercraft britânico, o SR. N1.

Vários tipos se sucederam até a introdução em serviço regular de passageiros do SR. N2 Mk. 2, o qual já possui em seu ativo uma experiência operativa de mais de 15.000 milhas percorridas e 35.000 passageiros transportados.

A WESTLAND oferece, hoje em dia, a mais completa linha desses revolucionários veículos anfíbios sustentados por colchão de ar.

O novo SR. N6 (foto), atualmente em plena produção, desloca 9 toneladas e transporta 38 passageiros, devendo brevemente ser visto em águas e praias de mais de 7 países diferentes, entre os quais, a Grã-Bretanha, os EE.UU., o Japão, a Suécia, a Alemanha Ocidental e outros.



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS NO BRASIL



WESTLAND AIRCRAFT LIMITED



DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO

RUA DO PASSEIO, 42/56 - TEL. 22-7720 - R/808

A HISTÓRIA MUSICAL DA CAÇA

ARY CASAES BEZERRA CAVALCANTI — Maj Av

Esta é uma pequena história da Caça, dos Pilotos de Caça de tôdas as épocas, que procuraram transmitir aos novos a sua vibração, o seu ideal, em forma de música, adaptando novos textos às músicas de então. Neste pequeno trabalho, em virtude da impossibilidade de identificação, foram omitidos os autores das versões, pois, às vêzes, as músicas apareciam em reuniões de “ca-

çadores”, eram modificadas e só mais tarde tomavam forma definitiva.

Para começar, temos uma valsa italiana que falava na Tôrre de Pisa, que foi adaptada pelo pessoal da Caça, lá pelo ano de 1946, se não nos falha a memória. Já naquela época tomava corpo a idéia de se criar o Comando de Caça, que entretanto não vingou. A idéia evoluiu, mas ficou a música :

*“Presentes aqui a viver, a brigar, a voar, a lutar, a caçar,
Podemos um dia, orgulhosos contar
Desta Base, a história, que é bêrço da Caça no nosso Brasil
E um dia pedir do Caçador o ideal*

*Avante, piloto de Caça, que voa, que luta, que tem ideal !
Avante, piloto de Caça, que voa, que luta, que tem ideal !*

*Depois de tanta luta, tanto trabalho
Só uma coisa nos satisfará, que será, que será, que será ?
Queremos Comando de Caça, Comando de Caça queremos criar
Queremos Comando de Caça, Comando de Caça queremos criar”.*

Ainda nessa época, o então Ten Antonio Henrique dedilhava ao piano uma versão do “Passarinho do Relógio”, que falava do Pingüim, símbolo do 2.º Esquadrão, que só queria voar, e ou-

tras passagens do tempo do ESPC; lá pelo meio, mudava para uma valsa e assim ia, para terminar com a música inicial :

*“Pif paf, pif paf, pif paf
Primave chama, e o pingüim diz — nem te ligo...
Ainda não é hora de aterrar, e
O pingüim só quer voar, e não quer nada contigo.*

*Pacau de Ouros briga com Pacau de Paus
Pacau de Espadas só dá cavalo-de-pau
Enquanto a turma lá da Base vai brigando, quá-quá-quá
Pacau de Copas ...ta-ram-taram, ta-ram-taram...*

*Quem me ensinou a voar
Foi o avestruz que veio da briga
Quem me ensinou a “estrefar”
Foi o avestruz que sabe atirar
Mas agora que eu sei...
Eu quero ver yoyô, eu quero ver yayá
Eu quero ver quem vai me segurar*

*Pif paf, pif paf, pif paf
Ok Primave já vou aterrar”.*

Lá pelos idos 1946-47, já existia o “Pó pó pó”, com sua letra original, baseada numa variante de uma fábula intitulada “A cobra e o lagarto”.

Nessa época, costumava fazer o solo o então Ten Berthier, que era acompanhado pelos demais no côro, assim:

*“A cobra e o lagarto — pó pó pó, pi ri ri, pi pó
Fizeram uma carne assada — pó pó pó, pó pó
O lagarto comeu tudo — pó pó pó, pi ri ri, pi pó
Pra cobra não deixou nada — pó pó pó, pó pó
A cobra ficou zangada — pó pó pó, pi ri ri, pi pó
Resolveu se vingar — pó pó pó, pó pó
Convidou mestre lagarto — pó pó pó, pi ri ri, pi pó
Pra em casa ir jantar — pó pó pó, pó pó
Dessa vez foi mais esperta — pó pó pó, pi ri ri, pi pó
Comeu tudo es-con-di-do — pó pó pó... pó... pó”*

(É preciso lembrar que essas músicas, lidas ou ouvidas “a frio”, sem ser em uma reunião, com “beer”, etc. perdem um pouco do seu sabor, pois, sem dúvida, o ambiente influi muito no sucesso da música). Mas, vamos à seguinte...

Ainda nesse período (1948-49), havia o “Jambock de Santa Cruz”, exaltando a atuação da

FAB na Itália, utilizando a música de um sucesso da época, o “Pirata da Perna de Pau”. Era quase sempre puxada pelo Ten Barbosa, o saudoso “Boquinha”, com sua voz de barítono, talvez um dos maiores divulgadores das músicas da Caça.

Vamos a ela:

*“Eu sou o Jambock de Santa Cruz
Que levo no peito o bravo avestruz
Eu sou o Jambock de Santa Cruz
Que levo no peito o bravo avestruz*

*Que foi à guerra
Que passou frio em roupa de verão
Que levou tiro
Ponto 50 e de canhão
E quando a coisa esquentava
Quvindo o ronco do seu avião
O boche embaixo gritava
Ôpa, bomba não!”*

Ainda nessa época, cantava-se muito uma paródia do “Carnaval em Veneza”, também fazendo referência ao 1.º Grupo de Caça, exaltando o

P-47, modelo D-40, que, na música, era pronunciado Di 40, talvez para não confundir com outros de categoria inferior...

*“Passei um carnaval em Veneza
Levando umas bombinhas daqui
Caprichei bem no meu mergulho
Foi do barulho, o alvo eu atingi
A turma de lá atirava
Atirava sem cessar
E o pobre Jambock, coitado
Pulava e gritava sem desanimar, assim:*

*Flak, flak, este é Di 40
Flak, flack, tem ponto 50
Um bugue aqui, um bugue lá
Um bugue aqui, um bugue lá
Senta a Púa minha gente
Que ainda temos que estreifar”.*

bis

Na época do ESPC, normalmente o instrutor encaudava os estagiários nas cobrinhas ou nas missões de combate, e, após o expediente, no Cas-

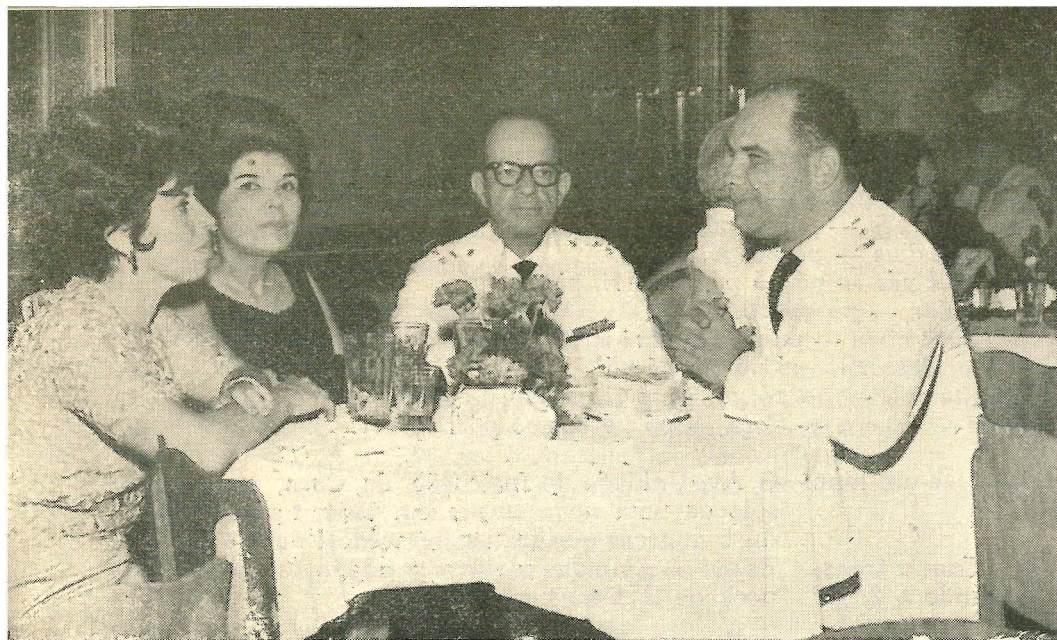
sino, entre uma “beer” e outra, gozava-se os mesmos, ao som do “Caxangá da Caça”:

*“Pilotos de Caça
Brincavam de voar
Fecha a curva, dá todo o motor
Que é já
E eu vou fechando a curva
E de barbada te encaudar
E eu vou fechando a curva
E de barbada te encaudar”.*

(Daí saíam para o assovio, caixa de fósforos e voltava-se à música).

Por volta de 1949-50, em u’a manobra da EAOAR, em São Paulo, houve um “pega” entre P-40 e P-47, no qual, quem ficava por baixo era apanhado pelos P-40. Alguns P-47 mais “vivos” botavam tudo p’ra frente e, passando de 15 mil pés, caíam lá de cima nos P-40. Foi uma “pelada”

formidável, na qual tomaram parte 16 P-47 de S. Cruz, 16 P-40 de P. Alegre e mais 8 P-47 com tanques externos que faziam a escolta dos Douglas com Pqdt, num total de 40 aviões de caça nos céus de S. Paulo. Foi então feita a primeira adaptação da letra do “Pó pó pó”, que, com a chegada dos Gloster em 1953, teve acrescentado mais um verso, tomando a forma atual, que se segue:



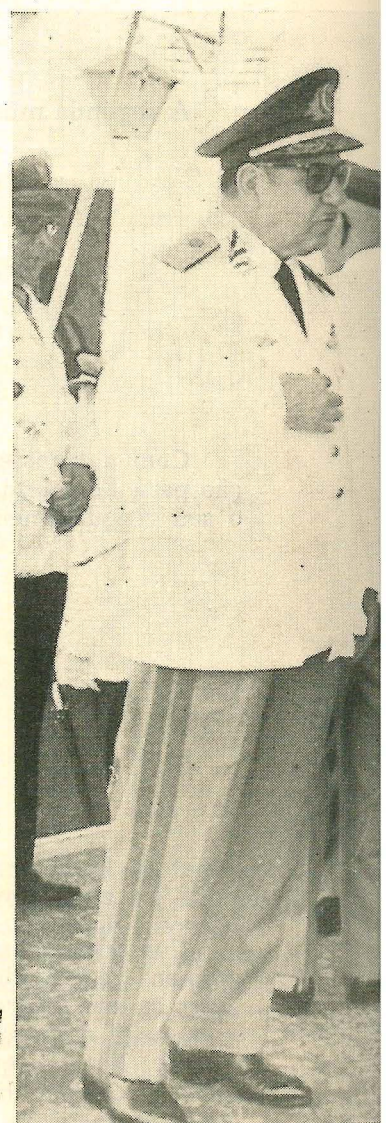
Três flagrantes colhidos pela m

Vista parcial do salão do Clube de Aeronáutica durante o Baile do Dia 23 de Outubro

SEMANA



No Campo dos Afonsos o Brigadeiro Eduardo Gomes palestra com Adidos Militares de Países amigos



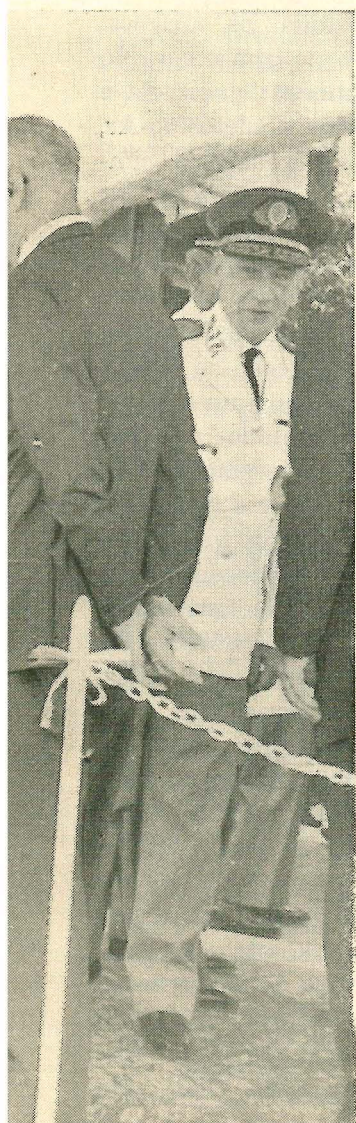
Os Ministros da Guerra e da Camp



tagem no "Baile do Aviador"

DA ASA

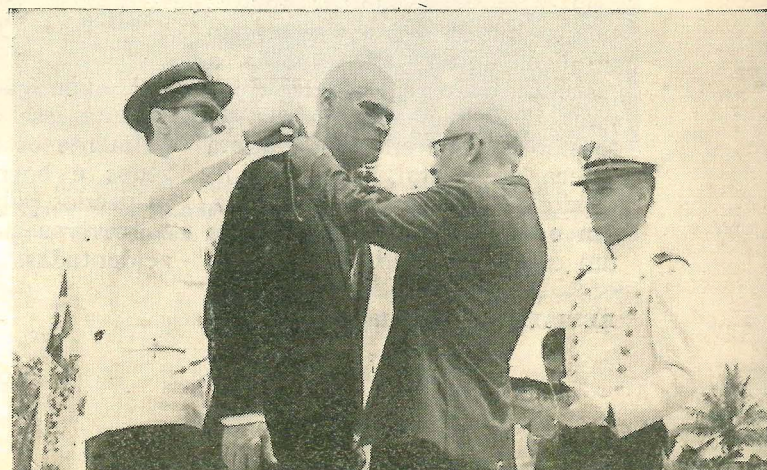
Flagrante colhido no Jockey Club Brasileiro, quando era homenageada, com um almoço, a Fôrça Aérea Brasileira



o palestram amistosamente no
soss



O Ministro Eduardo Gomes coloca no Marechal Juarez Távora a Medalha do Mérito Aeronáutico





O Ministro da Aeronáutica inaugura a exposição do material para segurança e proteção do voo, no Aeroporto Santos Dumont

CORAÇÃO ABRIU SEMANA DA ASA

Na presença de altas autoridades da FAB, Adidos Aeronáuticos estrangeiros, escolares e grande número de pessoas, a Sra. Sophia Helena Dodswoth Wanderley, sobrinha-neta de Santos Dumont, inaugurou, dia 16 de outubro, no Aeroporto Santos Dumont, a exposição do Coração do "Pai da Aviação".

Pouco depois, o próprio Ministro Eduardo Gomes inaugurava a exposição do Serviço de Proteção ao Voo, montada no mesmo saguão, na qual estão expostos todos os recursos da Aeronáutica para disciplinar, controlar e propiciar meios a uma navegação aérea segura em todo o País.

O Coração

O coração de Santos Dumont pela primeira vez é exposto ao público, desde 1944, quando a Aeronáutica o recebeu das companhias de navegação aérea. O mesmo acha-se encerrado numa esfera de cristal, imersa em líquido conservador. Sobre esta, um escrínio de ouro, figurando um céu constelado, é suportado

nos braços de um Ícaro de bronze, ajoelhado sobre um plinto de mármore verde pálido. Este se encaixa num capitel folheado a ouro, depositado sobre uma coluna de jacarandá trabalhado. O conjunto mede 1,92 m e foi projetado por Américo Montenegro e Guy Eymmonet. Seu templo transitório é o Salão Nobre da Escola de Aeronáutica, até a instalação definitiva do Museu de Aeronáutica.

PROTEÇÃO AO VOO

A Diretoria de Rotas Aéreas montou, na maior parte do saguão do Aeroporto Santos Dumont, a mostra dos meios empregados pela Aeronáutica para segurança e proteção ao voo. Expôs os sistemas utilizados para: Contrôlo de Tráfego Aéreo; Auxílios à Navegação Aérea; Telecomunicações; Meteorologia; Busca e Salvamento; Informações e Cartografia Aeronáutica.

A exposição despertou grande interesse no público, principalmente os fascinantes barcos, rédes e barracas de borracha, utilizados pelas tripulações para sobreviver nas selvas, quando acidentadas.

SOLEINIDADE

A abertura dessas exposições ao público marcou o início da Semana da Asa de 1965. O Presidente da Comissão Nacional Executiva, Maj Brig Armando Serra de Menezes, proferiu discurso explicando o sentido da homenagem a Santos Dumont "que com seu esforço, sua tenacidade e alto espírito inventivo conseguiu, pelos seus próprios meios e com dirigibilidade própria, alçar-se aos ares". Destacou que, apesar do progresso crescente do avião, num desenvolvimento que ultrapassa a imaginação mais fértil, os princípios estabelecidos por Santos Dumont, na propulsão e na direção, são ainda os mesmos. Disse que a urna com o coração de Santos Dumont "guardada e venerada pelos Cadetes-do-Ar, na Escola de Aeronáutica, simboliza a energia propulsora dos nossos ideais e o estágio potencial de tudo aquilo que sonhamos de melhor para a nossa aviação". Destacou, ao explicar a mostra de Proteção ao Voo, a importância de cada um dos serviços ali representados na complexidade de um organismo encarregado de cobrir 8 milhões e meio de quilômetros quadrados de superfície. Enalteceu a obra do Correio Aéreo Nacional, cujos componentes "com esforço e tenacidade, vencendo montanhas, florestas e pousando nos altos rios, levam os limites políticos do Brasil até às lindes geográficas". Chamou o CAN de "Bandeirante alado do século XX" e finalizou informando que, em 1964, 477 596 aeronaves foram assistidas pelos Centros de Contrôlo do Serviço de Proteção ao Voo e pelas Tôrres, incluindo 156 295 procedimentos por instrumentos, dos quais 17 215 pelo RADAR.

COLÉGIO DE NITERÓI HOMENAGEOU A FAB

A missão de paz que a FAB executa como elemento de integração nacional, levando a civilização aos mais longínquos rincões do Brasil, nas asas dos aviões do CAN, e o heroísmo dos pilotos do 1.º Grupo de Caça, nos campos de batalha da Europa, na II Grande Guerra, foram destacados pela aluna Sheila Costa, do segundo ano ginasial, do Colégio Plínio Leite, em Niterói, nas homenagens que o educandário prestou à Aeronáutica durante as festividades da Semana da Asa.

O representante do Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Armando Serra de Menezes, e o Comandante Paulo da Rocha Viana, presidente do Conselho do Aeroclube do Brasil e representante do General Berilo Neves, presidente do Touring Clube do Brasil, foram recebidos pelo diretor do educandário, o Professor Plínio Leite. Após percorrer as instalações do colégio, o Brigadeiro Serra de Menezes inaugurou o Clube de Aeromodelismo que expôs trabalhos dos alunos, em que se destacaram os foguetes de um e dois estágios, construídos pelos jovens Francisco Nizzaderlli e Hernandes Ferreira, ambos da 4.ª série ginasial.

Entusiasmo

O funcionamento minucioso dos foguetes e dos aeromodelos foi explicado pelos alunos, entusiasmando o Brigadeiro Serra de Menezes, que lhes prometeu uma visita à Base de Foguetes de Barreira do Inferno, tão logo regresse do Rio Grande do Norte o Brigadeiro Oswaldo Baloussier, presidente da Comissão Nacional de Projetos Espaciais.

No ginásio, enquanto se hasteava a Bandeira Nacional, os alunos e 16 cadetes da Escola de Aeronáutica cantaram o Hino Nacional, seguindo-se a palavra do diretor, Professor Plínio Leite, saudando a Força Aérea Brasileira e o Ministro Eduardo

Gomes, afirmando a certa altura: "Nesta casa, os problemas da Aeronáutica são uma preocupação constante dos jovens que aqui estudam. A nossa Aeronáutica, liderada pelo grande militar, honrado e digno Brigadeiro Eduardo Gomes, não podia ser esquecida hoje pelos nossos alunos". Finalizou elogiando as atividades do Correio Aéreo Nacional, e o heroísmo dos pilotos que serviram com bravura e destemor no 1.º Grupo de Caça, muitos dos quais perderam a vida na II Guerra Mundial.

Segurança da Pátria

Em nome dos alunos, falou a jovem Sheila Costa, que, em discurso inflamado, acentuou o papel da FAB na guerra e sua missão de assegurar a ordem interna. Lembrou que os aviões da FAB transportam remédios e gêneros alimentícios aos mais distantes rincões do País. "Na paz — disse — onde houver necessidade de salvar uma vida, para lá seguem os bravos homens da Força Aérea; na paz, através do CAN, temos a FAB encurtando distâncias nesse nosso imenso território."

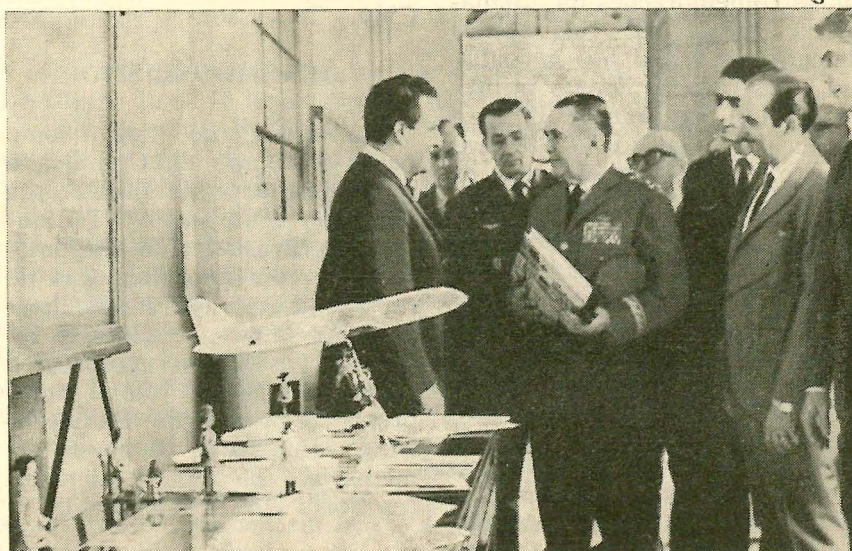
"Na Guerra, lutando nos campos de batalha da Europa, os pilotos do 1.º Grupo de Caça cobriram-se de glória, pela sobrevivência da democracia con-

tra o totalitarismo. Feitos heróicos foram realizados pelos nossos soldados do ar."

INAUGURADA A III EXPOSIÇÃO FILATÉLICA DA SEMANA DA ASA

Com a presença: do Major-Brigadeiro Armando de Menezes, Presidente da Comissão Executiva Nacional dos Festejos da Semana da Asa; do Coronel-Aviador Guido Jorge Moassab, Chefe da Seção de Relações Públicas do Gabinete do Ministro e representante do Ministro Eduardo Gomes; autoridades civis, militares e jornalistas — foi inaugurada dia 7 de outubro, no Palácio Tiradentes, a III Exposição Filatélica da Semana da Asa de 1965. Participaram da mostra filatélicos das Forças Aéreas Pan-Americanas, que pela primeira vez promoveram um encontro de colecionadores das Forças Armadas, com a apresentação de trabalhos sobre motivos militares. As Companhias da Aviação Civil colaboraram com a iniciativa, que é parte dos festejos da Semana da Asa, com "stands" de selos comemorativos dos vôos inaugurais realizados na Europa. Durante a Exposição foram exibidos filmes sobre filatelia, no auditório do Palácio Tiradentes.

PRÊMIOS — Os participantes da III Exposição Filatélica da Semana da Asa concorreram



Junto ao representante do Ministro Eduardo Gomes, o Cel Av Guido Jorge Moassab, o Major-Brigadeiro Armando Serra de Menezes recebe do representante das Companhias de Aviação um álbum de Selos Aéreos de Portugal

aos seguintes prêmios: Santos Dumont, Bartolomeu de Gusmão, Salgado Filho, Júlio César, "Correio Aéreo Nacional", General J. S. Queiroz Sayão, Regimento "Marechal Caetano de Faria", Batalhão "Visconde de Taunay", "Almirante Tamandaré" e "Escola de Material Bélico". Os cinco primeiros trabalhos escolares sobre "Santos Dumont", escolhidos no Concurso de Cartazes entre os alunos das Escolas Públicas do Estado da Guanabara, acham-se expostos no Palácio Tiradentes. O concurso reuniu desenhos de 95 mil concorrentes. Os vencedores receberam, da Sra. Eliane Gomes, irmã do Ministro Eduardo Gomes, uma Coleção de Selos Aéreos Comemorativos do Brasil, no dia do encerramento da Exposição.

GENERAL FRANCÊS CONFIRMA A PRIMAZIA DE DUMONT

Afirmando que o brasileiro Alberto Santos Dumont é venerado na França e que a ele cabe, sem dúvida alguma, o título de "Pai da Aviação", desembarcou, dia 19 de outubro no Aeroporto do Galeão, o General da Arma Aérea da França, Martial Henri Valin, que veio, a convite do Ministro Eduardo Gomes, assistir as comemorações da "Semana da Asa" de 1965. Nas rápidas declarações feitas aos jornalistas, após receber honras militares de um contingente da Base Aérea do Galeão, o General Martial Valin acentuou que os primeiros recordes de aviação foram marcados por Santos Dumont, na sua opinião o maior precursor da Aviação. Tendo exercido as funções de Adido Aeronáutico, junto à Embaixada da França no Rio, durante a 2.^a Guerra Mundial, o General Martial Valin deixou o Brasil para integrar as Forças da Resistência francesa e ser o Comandante-em-Chefe da Aviação francesa durante aquele conflito. Atualmente, é membro do Conselho de Defesa e do Conselho Superior do Ar.

PRECURSORES DA AVIAÇÃO

Em prosseguimento aos festejos da Semana da Asa, o Reitor da Universidade do Brasil, Professor Pedro Calmon, proferiu, dia 18 de outubro, no auditório do Estado-Maior da Aeronáutica, palestra que intitulou de "Precursores da Aviação", detendo-se mais demoradamente na análise da obra de Santos Dumont.

Focalizou a posição destacada do Brasil no cenário da aviação, analisando, de improviso: as pioneiras experiências do Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, em 1709; o entusiasmo de José do Patrocínio; e o obstinado trabalho de Santos Dumont no campo da aerostação, cuja dirigibilidade provou, ao vencer o prêmio "Deusth de La Meurthe". Esclareceu que o inventor brasileiro não foi um vendedor de patentes, mas um desportista da aviação, tão desprendido pelos prêmios que suas glórias lhe outorgaram, que sempre os dividiu, entre os pobres e seus auxiliares. De passagem, falou sobre Júlio César Ribeiro de Souza e outros brasileiros apaixonados pelos problemas da nascente aviação.

A seleta assistência que prestigiou a conferência do Reitor Pedro Calmon compunha-se, na sua maioria, de Brigadeiros, entre os quais o Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Ten Brig Clóvis Travassos.

AEROMODELISMO

Em São Paulo, tendo como palco o Campo de Cumbica e sob o patrocínio da Base Aérea local, foi realizado o VI Campeonato Brasileiro de Aeromodelismo, com a participação de representantes de vários Estados. As provas realizadas foram de velocidade, acrobacia e radar. A disputa oficial compreendeu provas de Radiocontrole, Multicanal, Mono, Intermediária, Voo livre e planadores Nordi CA2 e Wakefield.

MISSA E ROMARIA

Abrindo as festividades do quarto dia da Semana da Asa,

foi celebrada missa solene em sufrágio das almas dos aviadores civis e militares falecidos em serviço, seguindo-se Romaria ao Cemitério São João Batista, onde foram colocadas coroas de flôres no túmulo de Santos Dumont e na Cripta dos Aviadores.

O Ministro Eduardo Gomes e todo o seu gabinete compareceram às solenidades, bem como grande número de Brigadeiros e oficiais superiores. Também os adidos aeronáuticos compareceram, levando uma coroa de flôres a Santos Dumont. A missa na Candelária foi oficiada pelo Bispo Dom Alberto Trevisan, Capelão-Chefe das Forças Armadas, auxiliado pelo Monseñor Antônio Monteiro.

GENERAL EXALTA OS FEITOS DE S. DUMONT

Em sua palestra, realizada dia 19 de outubro, no Ministério da Educação e Cultura, o General Berilo Neves disse que Santos Dumont surge nos palcos da civilização com duas conquistas definitivas, claras, irrecusáveis, imorredouras: a dirigibilidade dos balões (1901) e o primeiro vôo no mais pesado que o ar (1906). "Nessa marcha dos séculos — 6 000 anos segundo a cronologia cristã — a presença do Brasil — acentuou — assinala uma vitória que não lograram gregos, assírios, chineses, hindus, e outros povos ilustres, cujas civilizações enchem os séculos, e ainda hoje esplendem através das ciências que inventaram, das artes que cultivaram, das batalhas que venceram, das heranças que legaram, ora em pedra, ora em papiro, ora em tijolo, ora, apenas, em lenda e tradição".

"Pois não é assombroso, senhores, perguntou — que este paisinho das Américas, que se chamou, um dia "Terra dos Papagaios", ensine o mundo a ter asas, e a humanidade a conquistar os céus?"

O conferencista considerou o dia 23 de outubro — data do 1.^o vôo de Santos Dumont em avião — como o segundo ato da história maravilhosa da nova Cria-

ção. Afimou que, graças ao feito de Santos Dumont, "acabou-se a angústia dos sitiados, a solidão dos famintos, a febre das cidades pesteadas, o clamor dos exércitos cercados de inimigos".

"Naquela tarde" — acentuou — "nasceu a civilização moderna, o verdadeiro século XX. Dumont é a maior personalidade desta centúria, comparável apenas: a Pasteur, que reformou a Medicina; a Einstein, que reformulou a Física; a Braly, a Hertz, e Marconi que, criando a telegrafia sem fios e o Rádio e a Televisão, encheram o mundo de sons e imagens, de canções e preces." O General Berilo Neves perguntou, ao referir-se a vôos anteriores aos de Santos Dumont, onde estavam as testemunhas e os laudos de cronometragem de qualquer Aeroclube? Mais adiante, afirmou:

"Este vôos transatlânticos e circundantes do globo terrestre; estas arrancadas para os astros circunvizinhos; estas mensagens à Lua, a Marte, a Netuno; êstes sonhos de amanhã, estas viagens de sonho, estas maravilhas de agora, êstes deslumbramentos de futuro, tudo o que é vôo, aviação e astronáutica, tudo que é conquista dos tempos, favor de Deus, tudo veio daquela tarde de 23 de outubro de 1906, na qual Alberto Santos Dumont conquistou o Ar, pela força do seu gênio e milagre de sua fé".

Disse ainda que essa verdade deve ser patrimônio da Aeronáutica Brasileira. Não esbulha ninguém, não prejudica a outros. "A proeza de Santos Dumont" — frisou — "está inscrita na consciência do povo brasileiro, que, manejando uma língua obscura, falada apenas por duas nações, não pôde ainda levar a todos os povos da Terra a verdade sobre a história da conquista do ar".

Finalizando sua palestra, o General Berilo Neves assim se expressou: "Alberto Santos Dumont — herói e santo, pai da Idade Moderna, condutor de povos e vencedor dos tempos! Aqui estamos para te bendizer e louvar. Sentimos a tua presença nesta hora, assim como se

sente a de Deus, nas igrejas, no momento em que se desce o hostiário. Bendito sejas **urbi et orbi** pelos séculos sem fim, em os quadrantes da Terra, e nos planetas longínquos agora ao nosso alcance, mercê das asas que nos trouxeste, mandadas por Deus, forjadas pelo teu gênio".

ENTREGA DE PRÊMIOS NO INSTITUTO DE EDUCAÇÃO

Em cerimônia presidida pelo Diretor do Instituto de Educação, a Prof.^a Ana Carolina Albernaz, representante da Escola "Henrique Dodsworth", recebeu, dia 20 de outubro, o diploma conferido à Escola colocada em 1.^o lugar no concurso sobre a aviação brasileira, instituído pela Secretaria de Educação da Guanabara em homenagem à Semana da Asa de 1965.

A equipe vencedora do concurso, integrada pelos alunos Paulo Roberto Beltrão, Carlos Eduardo Pereira, Maria Emilia Ferreira, Paulo Cesar Smith e Luiz Fernandes Costa, foi conferida uma coleção de selos aéreos comemorativos.

As Escolas "Gonçalves Dias", "Coelho Neto", Licínio Cardoso", "Fábio Luz", "João Ribeiro", "Benjamim Constant", "Campo dos Afonsos", "Menezes Cortes" e "João Cope", colocadas do 2.^o ao 10.^o lugares, respectivamente, também receberam diplomas.

A festa do Instituto de Educação foi iniciada às 10 horas, tendo o seu Diretor, Prof. Solon Leontsnis, expressado a satisfação de seu colégio pela oportunidade de participar dos festejos da Semana da Asa e na qual se prestou justa homenagem a Santos Dumont, à Aeronáutica Brasileira e a suas organizações. Destacou que o Correio Aéreo Nacional e a Aviação Civil constituíram temas educativos para os trabalhos apresentados.

O pelotão de bandeiras do I.E. desfilou na área interna do Instituto, ante 1 000 alunas e convidados. A seguir, a Banda de Música da Polícia Militar tocou o Hino Nacional.

De improviso, o Maj Brig Armando Serra de Menezes, presidente da Comissão Nacional Executiva da Semana da Asa, agradeceu a homenagem prestada à Força Aérea Brasileira e contou passagens de sua vida de aviador militar, comovendo a assistência. Finalizando o seu discurso, prometeu que em janeiro do próximo ano colocará uma condecoração de Santos Dumont no pavilhão do Instituto de Educação, como prova da amizade que a FAB devota àquele educandário.

A festa cívica atingiu seu ponto culminante quando a Professora Arlete Costa Machado, à frente do Grupo-Escola do I.E., apresentou-se de capacete e óculos de aviador, cantando "Saudação a Santos Dumont" de sua autoria. A solenidade foi encerrada com todos os presentes cantando o Hino do Estado da Guanabara.

"VIAGENS AÉREAS DOS PORTUGUESES"

Ainda como parte dos festejos da Semana da Asa, o General Piloto-Aviador, Augusto Soares de Moura, da Força Aérea Portuguesa, realizou, no auditório do Estado-Maior da Aeronáutica, conferência sobre "Viagens Aéreas dos Portugueses", tema de que tratou durante 70 minutos.

A palestra do Oficial da FAP, que veio ao Brasil especialmente para esse fim, foi prestigiada pela presença de numerosos oficiais-generais da FAB e convidados. O Ten Brig Clóvis Travassos, Chefe do Estado-Maior, representou o Ministro Eduardo Gomes, tendo acompanhado, ainda, os Brigadeiros Nelson Freire Wanderley, Renato Augusto Rodrigues, Martinho Cândido dos Santos, Newton Rubem Sholl Serpa, Alcides Moitinho Neiva, Carlos Alberto de Matos, Ney Gomes da Silva, José Fernandes Xavier Neto, Geraldo Cesário Alvim, Salvador Uchôa Cavalcante, Georges Guimarães e Artur Alvim Câmara. O Cel Av Francisco Bachá representou o Diretor de Ensino. O Brig Eng Aeronáu-

tico Fernando Alberto de Oliveira, o Comodoro Joaquim David de Carvalho e o Ten Cel Pilôto-Aviador Jorge Osório Mourão, adidos Militar, Naval e Aeronáutico junto à Embaixada de Portugal, também compareceram à conferência do Coronel Augusto Soares de Moura.

"AVIÃO PARA 720 HOMENS ARMADOS"

O Brig Eng João Mendes da Silva afirmou, em conferência pronunciada para os alunos do Colégio Militar, que os Estados Unidos projetam a construção de um avião de mil passageiros ou 720 homens armados, que voa a 720 quilômetros horários. Sua palestra abrangeu toda a evolução aeronáutica, militar e civil, desde o "14-Bis", de Santos Dumont, até os possantes quadrimotores a jato de hoje.

O conferencista foi apresentado aos alunos e ao corpo docente do Colégio Militar pelo seu Comandante, Gen Artur Candal Fonseca, que historiou a vida escolar do conferencista, naquele colégio. Antes, falou, também, o Maj Brig Serra de Menezes, presidente da Comissão de Festejos da Semana da Asa, revelando que a maioria dos pioneiros pilotos do CAN veio do Colégio Militar.

O Brig João Mendes da Silva iniciou sua palestra dizendo ter sido a aviação o grande sonho de Santos Dumont, como o é, hoje, para os astronautas o domínio da imponderabilidade, que já vai sendo dominada pelo uso de roupas próprias e pelo treinamento intensivo e especializado em centrífugas. Explicou, minuciosamente, a razão da pressurização dos aviões supersônicos e a importância da medicina de aviação e de astronáutica; deu, como exemplo, a ocorrência múltipla da imponderabilidade, constatável num automóvel que pára abruptamente, vindo em alta velocidade.

Revelou que o tripulante do projétil Apolo — que irá à Lua — usará equipamento e roupa de peso da ordem de 90 quilos, os quais, em virtude da imponde-

rabilidade, ao chegarem à Lua, não representarão mais de 15 quilos. Considerando o avanço da tecnologia aeronáutica, disse não estar longe dos progressos obtidos na astronáutica o sucesso dos projetadores de aviões comerciais econômicos e tão possantes quanto os foguetes.

Afirmou que o supersônico "Concorde", co-produção franco-inglesa, é uma concepção arrojadíssima, que fará o trajeto Paris-Rio, em quatro horas, apenas, com uma só escala de reabastecimento em Dakar.

Lembrou que o supersônico comercial trará problemas à engenharia aeroportuária e disse que uma das preocupações dos investidores é o "estrondo sônico" produzido nas decolagens, capaz de afetar o sentido da audição dos presentes ao aeroporto. Finalizou sua palestra dizendo que, a cada nova conquista da tecnologia aeronáutica, corresponde uma série de investigações preventivas ao campo da medicina da aviação, que caminha passo a passo com a engenharia aeronáutica.

ROMARIA

Com a presença do Ministro Eduardo Gomes, de autoridades civis e militares, foi realizada, dia 21 de outubro, uma Romaria à Igreja de Nossa Senhora do Lorêto, Padroeira dos Aviadores, em Jacarepaguá, como parte do programa comemorativo da Semana da Asa de 1965. Na ocasião, foi celebrada Missa por D. Pedro Mazza, assistida por grande número de Oficiais da FAB e Cadetes-do-Ar da Escola de Aeronáutica.

CONFERÊNCIA

O Maj Brig João Mendes da Silva realizou uma conferência sobre o desenvolvimento da aviação civil e militar, para os estudantes do Colégio Pedro II, cujo auditório foi literalmente tomado pelo corpo discente do educandário, presente também o seu Diretor, Professor Carlos Potesch. A palestra abrangeu os seguintes aspectos: "O Sonho de Santos Dumont", "Atmosfera, Pressão e Efeitos sobre o

Homem", "O Homem na Máquina", "Evolução do Avião" e o "Futuro da Aeronáutica".

Depois de descrever minuciosamente o X-15, o jato mais moderno da Força Aérea dos Estados Unidos, afirmou ter sido, a partir do ano passado, que começaram a surgir as grandes aeronaves, que denominou de "mastodontes do ar", como a soviética recentemente apresentada no Salão de Paris, com capacidade para 730 passageiros, da qual se ocupou em detalhes a imprensa mundial.

Falou, ainda, o Brig João Mendes do avião que os americanos estão ocupados em construir, mais possante ainda, com capacidade para mil passageiros ou 720 homens armados.

Benefício para todos

Um dos pontos que considerou da maior importância na fabricação desse tipo de aeronave se refere ao barateamento do custo da passagem aérea. Acredita o oficial-general, engenheiro aeronáutico, que o preço de uma passagem Rio-New York, por exemplo, do custo atual da ordem de 500 dólares, poderá ser reduzido para 100 dólares, com o advento desses novos aviões, classificados de "vagões-voadores".

Revelação

Informou, ainda, o conferencista que o engenheiro russo Beriev acaba de projetar uma aeronave gigantesca, para nada menos de 2 mil passageiros. O aparelho apresenta, todavia, o inconveniente de só poder descer na água, só podendo ser utilizado nos países ou cidades litorâneas. O avanço da tecnologia nesse campo prossegue e não há por que se duvidar — acrescentou — que, em mais tempo, todos os aspectos que hoje constituem problemas, não o sejam mais no futuro.

Munido de gráficos e "slides" mostrou, também, todo o desenvolvimento dos motores convencionais e a jato, até chegar aos veículos espaciais de nossos dias. Falou ainda das aeronaves

do futuro, antevendo a possibilidade de, nas viagens internacionais, serem utilizados apenas foguetes como o do "Projeto Pegasus", possibilitando, pelos menos teoricamente, uma viagem do Rio a New York em apenas 15 minutos.

VISITA DE AVIADORES PORTUGUESES

O Diretor-Geral da Aeronáutica Civil, Ten Brig Nelson Freire Lavenère Wanderley, recebeu, em seu Gabinete, a visita do Brig Eng Fernando Alberto de Oliveira, Diretor das Oficinas de Reparação de Aeronáutica de Portugal. Acompanhado do Cel Av Augusto Pinto Soares de Moura e do Ten Cel Av Jorge Ozório Mourão, o ilustre visitante, também Presidente do Aeroclube de Portugal, fez entrega ao Diretor de Aeronáutica Civil de um valioso pergaminho artisticamente encadernado em capa de couro, cujos dizeres salientam a tradicional amizade da aviação desportiva dos dois países.

Agradecendo, em nome dos Aeroclubes do Brasil, o Brig Wanderley passou-o às mãos do Cel Mendes, Diretor da Divisão Aerodesportiva, incumbindo-o de levar, pessoalmente, aos Aeroclubes, nas próximas Concentrações que esta Divisão está realizando em cinco áreas do território brasileiro.

MOMENTO MEMORÁVEL DA NAVEGAÇÃO AÉREA

Às 16,45 horas do dia 23 de outubro, reverenciando o exato instante em que o "14-Bis" de Santos Dumont deixou o Campo de Bagatelle, no primeiro voo de avião realizado no mundo, em 23 de outubro de 1906, as estações de rádio e televisão, da Guanabara, entraram em cadeia com a "Voz do Brasil", para a transmissão da Ordem do Dia do Ministro Eduardo Gomes, alusivo ao "Dia do Avião".

ROMARIA À ENCANTADA

Como parte das comemorações da "Semana da Asa", a Comis-

são de Festejos deslocou-se, com convidados, para a cidade serrana de Petrópolis, a fim de visitar "A Encantada", retiro construído por Santos Dumont, em 1925, hoje transformado em museu de sua obra.

Após a visita, o Prefeito Flávio Castrioto, de Petrópolis, ofereceu um almoço às autoridades do Ministério da Aeronáutica.

"FUMAÇA" DIALOGOU COM OS ESCOLARES

Obteve grande sucesso a conferência que o Capitão-Aviador Sérgio Ribeiro, piloto da Esquadilha da Fumaça da FAB, realizou na Escola Primária "Henrique Dodsworth", no Jardim de Alá. Cerca de 60 colegiais formularam ao jovem piloto muitas perguntas que foram respondidas em linguagem compreensível.

A palestra do Cap Sérgio versou sobre a organização da Força Aérea e foi seguidamente interrompida pelos estudantes que se mostravam curiosos acerca da pilotagem e dos equipamentos do avião, levados à sala de conferência. Muitos alunos vestiram macacões de voo e usaram os capacetes de pilotagem da Esquadilha da Fumaça. A afluência de alunos foi tanta, ao recinto da palestra, que a entrada dos mesmos ali teve de ser disciplinada. Ao final, entre aplausos da jovem assistência, o conferencista ofertou uma flâmula da Esquadilha da Fumaça à Escola "Henrique Dodsworth".

COMEMORAÇÃO DO DIA DO AVIADOR

Em comemoração ao "Dia do Avião", foram realizadas várias cerimônias no tradicional Campo dos Afonsos. Os Ministros da Guerra e da Marinha, à frente dos oficiais-generais dessas Armas, apresentaram cumprimentos aos seus colegas da FAB, pela efeméride.

Como convidado especial compareceu o Presidente Castelo Branco, Comandante-em-Chefe das Forças Armadas, que

presidiu o ato solene da entrega das condecorações do Mérito Aeronáutico e, pessoalmente, afixou no estandarte da Fundação Osório a condecoração com que a agradeceu.

ENCERRAMENTO DA SEMANA DA ASA

O Ministro Eduardo Gomes, disse, na sua Ordem do Dia do Avião, encerrando os festejos da Semana da Asa, pesar sobre as Corporações Militares, fraternalmente unidas, a salvaguarda: das tradições nacionais; do patrimônio deixado por Santos Dumont e da fidelidade aos objetivos que nortearam a Revolução de 31 de março de 1964, que restituiu aos brasileiros a confiança na honestidade e competência do seu Governo.

Na Guanabara, a solenidade oficial de encerramento realizou-se na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, com a presença do Presidente Castelo Branco, conduzido ao local em helicóptero da Corporação. De manhã foi celebrada missa na Capela da Escola, seguindo-se a cerimônia de entrega do novo Pavilhão do Corpo de Cadetes, oferecido pelo Montanha Clube.

DESFILE

O Presidente Castelo Branco foi recebido pelo Ministro Eduardo Gomes e pelo Comandante da Escola, Brigadeiro Newton Rubem Sholl Serpa. Após passar em revista a tropa e o Corpo de Cadetes, formados em sua honra, o Chefe do Governo dirigiu-se ao palanque oficial, onde o aguardavam autoridades e convidados.

Foi lida, pelo Capitão José Pinto Cabral, a Ordem do Dia do Ministro da Aeronáutica, seguindo-se a entrega de medalhas e diplomas da Ordem do Mérito Aeronáutico. O Presidente Castelo Branco, pessoalmente, condecorou o estandarte da Fundação Osório, e os Ministros Eduardo Gomes e Vasco Leitão da Cunha, os graduados especiais da Ordem do Mérito Aeronáutico.

ORDEM DO DIA

É a seguinte, na íntegra, a Ordem do Dia, do Ministro Eduardo Gomes:

"A data de 23 de outubro inscreveu-se na história dos povos como contribuição do gênio brasileiro ao progresso da humanidade; e repercutiu no coração dos aviadores patrícios, não só pela rememoração dos seus feitos e pelo sentimento de legítimo orgulho nacional, senão também pelos estímulos que imprime à continuidade dos esforços despendidos para o desempenho integral da nossa missão. Em 1906, nesta efeméride, Alberto Santos Dumont, pilotando seu 14-BIS no Campo de Bagatelle, firmava para o Brasil a primazia na conquista do ar e dava nova dimensão aos domínios da ciência e da civilização contemporânea. Herdeiros do mesmo ideal, cultuamos o exemplo do grande inventor, como celebramos a sua glória. As asas que então se abriram vão, hoje, além das fronteiras da Pátria. É que, nós brasileiros, soubemos herdar, também, a visão que o "Pai da Aviação" tinha sobre o mundo do futuro e o lugar que nele teria o seu engenho; soubemos, como ele, unir e definir as circunstâncias que exigiram o incremento da atividade aérea; soubemos, ainda, como ele, encarar a Aeronáutica como um todo integrado, como vertente única, de onde mais de uma torrente fecunda pode jorrar. Num verdadeiro pacto do esforço e da abnegação com o heroísmo, os brasileiros construíram, nos 59 anos que nos separam do primeiro voo de Santos Dumont, uma Aeronáutica que fez dissiparem-se as limitações dos horizontes e leva civilização e vida aos confins do nosso território, e além dele.

Para defender esse patrimônio arduamente conquistado, sentimos o vulto das responsabilidades que pesam presentemente sobre as corporações militares, fraternalmente unidas, quer no zelo de nossas tradições, quer nos deveres de fidelidade aos objetivos da Revolução de março, que restituiu aos brasileiros a confiança nos padrões de honestidade e competência do seu Governo. Saudando todos os aviadores e cada vez mais certo da sua solidariedade, permito-me repetir-lhes estas palavras, proferidas há dias pelo eminente Chefe do Estado: "A Nação estimula o Governo particularmente com os anseios de bem-estar e de paz, e as Forças Armadas, comandadas por seu Chefe e coesas inclusive pelo ideal revolucionário, garantem o Brasil de hoje e de amanhã".

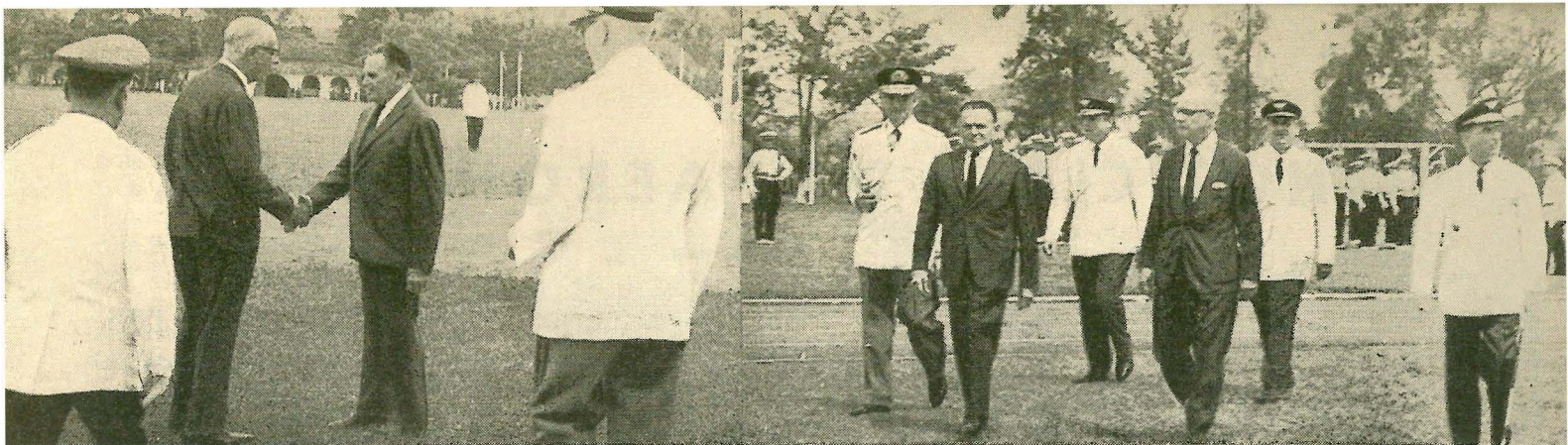
A SAUDAÇÃO DO EXÉRCITO E DA MARINHA

Terminada a solenidade no Corpo de Cadetes, as autoridades encaminharam-se para o Ginásio de Esportes Eduardo Gomes, onde o Ministro da Aeronáutica recebeu os cumprimentos do Presidente Castelo Branco, demais membros de seu Ministério e autoridades convidadas, pelo transcurso do Dia do Aviador. Na ocasião, o Ministro Artur da Costa e Silva saudou o Brigadeiro Eduardo Gomes em nome do Exército e da Marinha, lendo o seguinte discurso:

"SENHOR MINISTRO — É com intenso júbilo que aqui estamos — Marinheiros e Soldados — associando-nos ao entusiasmo cívico com que o Brasil, pleno de gratidão, festeja mais uma Semana da Asa. Designado para interpretar, neste dia festi-

vo para a gloriosa Força Aérea Brasileira, o sentimento que a todos nos anima, expresso minha legítima satisfação pela grata e honrosa incumbência. Que as minhas primeiras palavras traduzam nossa homenagem a Alberto Santos Dumont, que há 59 anos tornou realidade o sonho multissecular de Ícaro.

O arrôjo, a tenacidade, a vontade de vencer e um grande amor ao Brasil, acima de tudo, foram os sentimentos que animaram o nobre coração de vosso Patrono e fizeram-no conquistar o merecido triunfo. Este coração, hoje relíquia preciosa da Força Aérea, parece ainda bater em uníssono com todos os aviadores, em seus anseios de dominar cada vez mais o espaço, e diminuir cada vez mais o mundo. Rememorando os tempos em que voar era uma aventura nem sempre bem sucedida, lembro aquele aviador solitário que, há uns poucos lustros, inaugurou o Correio Aéreo, conduzindo uma simples carta do Rio para São Paulo. Certamente, durante as longas horas de voo, no seu frágil biplano, sonhou ele com o dia em que pássaros gigantes cruzariam os céus, tecendo a grande rede de integração nacional e, no exterior, tornando conhecido o nome do Brasil. O mesmo homem que, no Comando do então 1.º Regimento de Aviação, teve marcante participação na hercúlea empreitada de tornar tal sonho em realidade magnífica, é o hoje Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes. O entusiasmo e o carinho com que populações longínquas recebem a visita do Correio Aéreo Nacional constituem, por certo, a melhor recompensa para as lutas e sacrifícios que pontilham a história gloriosa dessa magnífica



O Presidente da República chega ao Campo dos Afonsos, sendo recebido pelo Ministro Eduardo Gomes

instituição. Seus mortos como que balizam as rotas percorridas através do tempo.

Outros frutos igualmente significativos constituem herança do Pai da Aviação: na luta contra o nazi-fascismo, muitas foram as páginas de valor escritas nos céus da Itália e nas costas atlânticas; e, aqui mesmo, quando os inimigos da nacionalidade se articularam para a traição, encontraram a Fôrça Aérea alerta e unida às suas irmãs, na defesa de nossas tradições mais caras. Esta ocasião, Sr. Ministro da Aeronáutica, nos oferece, ainda, uma oportunidade de podermos reafirmar a identidade de pontos de vista das Fôrças Armadas do Brasil que, buscando sempre caminhos comuns, conjugaram e continuam a conjugar seus esforços, com propósitos nem diferentes e nem superiores uma das outras, mas orientadas, apenas, no sentido de bem servir nossa Pátria em consonância com as aspirações e interêsses soberanos do seu povo. Não faz ainda dois anos, sentíamos angustiados periclitarem os fundamentos militares da hierarquia e da disciplina, e, estarecidos, víamos nossa Pátria, abalada pela desordem, pela insegurança e pela subversão, ser conduzida, progressivamente, a despeito de sua tradição cristã e da vontade de seu

povo, para a órbita do comunismo internacional. Reagiu, no entanto, a consciência cívica de nossa gente. A coesão das Fôrças Armadas, apoiada pelo povo, permitiu o verdadeiro milagre que foi a incruenta revolução redentora dos fins de março do ano passado.

Agora, em plena fase de recuperação nacional, cabe a nós — aviadores, marujos e soldados — a missão bem definida e vital de garantir a paz e a ordem pública, que tanto sacrifício nos custou para reconquistar, sem esquecer, por um momento sequer, que, para tanto, devem os militares contribuir pela ação e, em particular, pelo exemplo, para a educação democrática do povo brasileiro, elevando-o cultural e moralmente. A hierarquia e a disciplina, fudamentos basilares das instituições milita-

res, foram restauradas com a Revolução de 31 de março. Passados aquêles dias de tristes reminiscências, devemos agora preservá-los e consolidá-los, custe o que custar, pois sòmente assim poderemos dar, ao País o ao povo, a paz e a segurança que tanto desejam e necessitam para trabalhar e para progredir. A Revolução entregou ao Govêrno da Revolução a sua direção política. A êle, Executivo, Legislativo e Judiciário, está atribuída, em consequência, a responsabilidade pelo planejamento e execução das ações de natureza política. É o que agora está sendo feito através do Congresso, legitimado pela Revolução e, portanto, também com ela comprometido, quando trata o Govêrno da aprovação de normas visando ao fortalecimento e à continuidade do processo revolucionário.

O Presidente da República assistindo ao desfile da Tropa e do Corpo de Cadetes, em companhia de Ministros de Estado, Oficiais-Generais e Autoridades Cívicas



NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA



"UNIDOS NO CÉU E NA TERRA"

"Estamos honrados com a presença dos nossos chefes militares nesse momento em que recebemos o "brevet" de pára-quedistas, o que muito nos dignifica. O difícil treinamento que recebemos, junto ao adestramento dos militares do Núcleo da Divisão Aeroterrestre, fez crescer os sentimentos de união entre os aviadores e os comandantes de terra, que agora estão

distas do Exército. Saudou os oficiais brevetados o General João Dutra de Castilho, comandante do Núcleo da Divisão Aeroterrestre, salientando "a convivência íntima de camaradagem e bom entendimento entre os nossos irmãos da FAB e os pára-quedistas. Os Brigadeiros e oficiais do CAT-TER — acentuou — deram-nos a honra de participar do nosso estágio, que serviu para consolidar a amizade entre pára-quedistas e avi-

PÁRA-QUEDISTAS DA FAB

Após o desfile da tropa de pára-quedistas em continência aos Ministros da Aeronáutica e da Guerra, receberam o "brevet" de pára-quedistas os Brigadeiros Afonso Celso Parreiras Horta e Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves; majores Darci Ferreira de Melo e Mário de Melo Sampaio; Capitães Edson Carvalho e Luiz Fernando Moreira (médico); e os 1.^{os} Tenentes Edil Teixeira, Alvaro Braga Barroso, Nilson de Queiroz Gardel e Antônio Santos Seixas. O Ministro Costa e Silva entregou o "brevet" ao Brigadeiro Parreiras Horta e o Ministro Eduardo Gomes, ao Brigadeiro Paulo Sobral. As fotografias que ilustram esta página foram colhidas no local pela nossa reportagem.

PROTEÇÃO AO VÔO ALCANÇOU 95,5% DE EFICIÊNCIA GLOBAL

O Serviço de Proteção ao Vôo, do Ministério da Aeronáutica, constitui, para orgulho do Ministério e do Brasil, um dos melhores exemplos de integração,

Oficiais do Exército "brevetam" seus colegas da Aeronáutica



O Ministro Eduardo Gomes coloca no peito do Brigadeiro Paulo Sobral o "Brevet" de pára-quedista, assistido pelo Ministro da Guerra e por oficiais-generais do Exército e da Aeronáutica, vendo-se ao fundo, sorridente, o também pára-quedista, Brigadeiro Parreiras Horta.

unidos no céu e na terra" — disse o Brigadeiro Afonso Celso Parreiras Horta, Comandante do CAT-TER, em solenidade realizada no dia 15 de outubro, no Núcleo da Divisão Aeroterrestre, com a presença dos Ministros Eduardo Gomes e Costa e Silva, Brigadeiros Clóvis Travassos e Nelson Wanderley, General Terra Ururai e outras altas autoridades militares, ocasião em que oficiais da FAB receberam o "brevet" de pára-que-

adores, porém isto não seria necessário dizer, porque seremos sempre irmãos em armas, e o sentimento de camaradagem sempre nos uniu. Foi imenso o prazer de os instruir para o salto. Aviadores e pára-quedistas — finalizou — cômicos das suas atribuições, estarão em permanente alerta para cortar o céu, em qualquer direção, e se lançarem como um raio contra os inimigos da Pátria, dentro ou fora da Nação".



pois reúne um complexo de outros serviços altamente especializados. Sua finalidade é disciplinar e controlar o tráfego aéreo e propiciar os meios para que a navegação aérea se realize com segurança e eficiência. O Serviço sintetiza: Contrôlo do Tráfego Aéreo; Auxílios à Navegação Aérea; Telecomunicações Aeronáuticas; Meteorologia Aeronáutica; Busca e Salvamento; Informações Aeronáuticas e Cartografia Aeronáutica. O Brasil está coberto por mais de 100 núcleos de proteção ao voo (NPV), inclusive nos mais distantes rincões do "hinterland", os quais asseguram a toda a Aeronáutica, civil e militar, nacional e estrangeira, notável e indispensável ajuda. Cerca de três mil homens, 90% dos quais sargentos da FAB, permanecem a postos dia e noite, a fim de fazerem funcionar essa complicada máquina que é o Serviço de Proteção ao Voo. Mantendo nas rotas e orientando os pousos e descidas de aviões, uma extensa rede de radiofaróis, constituída de 140 unidades geminadas, opera ininterruptamente, balizando as aeronaves e as áreas terminais. Para isso conta com mais de 100 estações de radiocomunicação que veiculam milhões de mensagens. A esse sistema se integram ainda mais de 730 transmissores e 1 220 receptores, 4 centros meteorológicos e 81 estações de observação meteorológica.

Em 1964, os Centros de Contrôlo da FAB atenderam a 477 596 aeronaves e as torres de controle, 657 084, incluindo... 156 295 sem condições visuais e 17 215 aproximações pelo radar. O Serviço de Telecomunicações veiculou 27 762 342 mensagens no serviço fixo e 192 585 no serviço móvel. A manutenção dessa delicada rede de proteção ao voo requer cuidados permanentes de técnicos altamente especializados. No campo da eletrônica, o SPV opera aproximadamente 32 mil válvulas de mais de 200 tipos, funcionando harmoniosamente em apoio ao tráfego e navegação aérea, das comunicações, da meteorologia e da busca e salvamento. O índice



de eficiência global do Serviço de Proteção ao Voo alcançou, no ano de 1964, a 95,5%. A melhoria crescente e sempre evidente é motivo de orgulho para a Aeronáutica em geral e, particularmente, para a Diretoria de Rotas Aéreas, à qual se subordina o Serviço de Proteção ao Voo.

NÓVO AEROPORTO NA AMAZÔNIA

Por ocasião da visita que realizou às Missões Salesianas da Amazônia, que estão comemorando o seu Jubileu de Ouro, o Núcio Apostólico D. Sebastião Baggio, acompanhado do Titular da Pasta da Aeronáutica, Brig Eduardo Gomes, inaugurou o novo Aeroporto da cidade de Uaupés (foto acima), que recebeu o nome do primo do Papa Paulo VI, Padre Luiz Montini, falecido em plena missão de catequese, em 1963, naquela região. O novo melhoramento vai permitir que aviões de maior porte levem àquela cidade, que se encontra isolada em plena selva amazônica, maiores recursos aos seus habitantes. Além do Ministro Eduardo Gomes, estiveram presentes à cerimônia: Alte Luiz Teixeira Martini,

Chefe do EMFA; Brig Joléo da Veiga Cabral, Cmt da 1.^a Zona Aérea; Gen Lauro Pinto, Cmt da 8.^a Região Militar; D. Alberto Ramos, Arcebispo de Belém; Dr. Alberto Rocha, representante do Governador Arthur Reis; Brig Armando Serra de Menezes, e outras personalidades.

INFILTRAÇÃO COMUNISTA TEM SEDE EM CUBA, DIZ GENERAL DA USAF

Numa conferência pronunciada na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, dia 12 de agosto, o Major-General da USAF, Jack Norman Donohew, disse que a América Latina é o principal alvo dos comunistas chineses e soviéticos, através de um trabalho de penetração que tem centro em Cuba. Deu como causa da iniciativa comunista um anterior isolamento dos Estados Unidos aos seus tradicionais aliados latino-americanos e afirmou que os comunistas objetivam: anular a unidade hemisférica; infiltrar e subverter os países vulneráveis por intermédio do reforço e maior exploração de sua base cubana. Esses conceitos foram transmitidos aos

alunos da ECEMAR, na sua palestra intitulada: "A importância Estratégica do Setor das Caraíbas na Defesa do Continente Americano". O conferencista é o atual Chefe do Estado-Maior do Comando Sul dos Estados Unidos. Explicando a atividade comunista de infiltração no Continente, acentuou o envolvimento intenso de Cuba na subversão do Hemisfério, lembrando que, recentemente, os coreanos do Norte instalaram uma missão comercial no Uruguai. Disse que os comunistas cubanos trabalham ativamente na formação de agentes insurretos e agitadores habilmente treinados para a guerra de guerrilhas. Esse esforço comunista continua — frisou — financiado pelo governo cubano e adquire aspecto cada vez mais sofisticado.

Destacou a ação das Forças Armadas do Brasil na Itália, em 1944, e mais recentemente em conjunto com as forças da ONU, na Faixa de Gaza, e com a OEA, na República Dominicana, onde essa ação conjunta transformou norte-americanos e brasileiros em irmãos-em-armas. Afirmou o General Donohew que o programa de Assistência Militar dos Estados Unidos visa à segurança do hemisfério e que se tornará bem claro que a primeira medida assistencial era no sentido de ajudar a desenvolver as Forças Armadas latino-americanas, proporcionando-lhes, através de acordos, a posse de armas e técnicas modernas contra a agressão externa. Finalizando, disse que a admiração dos Estados Unidos pelas Forças Armadas do Brasil aumentou quando participamos da II Guerra Mundial junto com as Forças Armadas de seu país e que essa coesão de pontos-de-vista constitui inspiração para todo o Mundo Livre e elemento de dissuasão principal contra a influência comunista no hemisfério.

"HERCULES" DOS EE. UU. VEM SERVIR A FAB

Na palestra que manteve com o Ministro Eduardo Gomes, o Embaixador Lincoln Gordon,



O Embaixador Lincoln Gordon em palestra com o Ministro Eduardo Gomes

dos Estados Unidos, disse que está diligenciando junto ao governo de seus país para conseguir a vinda de um avião "Hercules", tipo C-130, para transportar caçambas e outros equipamentos pesados, a fim de acelerar a construção do campo-de-pouso da cidade de Rio Branco, capital do Acre. O aumento da pista e a sua pavimentação proporcionarão o pouso de grandes aeronaves que transportarão carne e gêneros de primeira necessidade que, normalmente, chegam a preços elevados àquela região. As providências do Ministro da Aeronáutica, adotadas em perfeita consonância com a política do Marechal Castelo Branco, objetivam o barateamento

do custo-de-vida naquela cidade.

ESQUADRILHA DA FUMAÇA TEM NÔVO COMANDANTE

Após sete anos como piloto da "Esquadilha da Fumaça", alguns dos quais como seu Comandante, o Major-Aviador Alaor Vieira de Castro transmitiu, a 18 de agosto, o comando da Esquadilha ao Cap Av Antonio Artur Braga, em cerimônia simples, durante a qual foi homenageado pelos seus companheiros. O Maj Av Renato Pinho Bittencourt representou, na solenidade, o Ministro Eduardo Gomes.

Disse o Major Alaor deixar, com saudade, o convívio dos



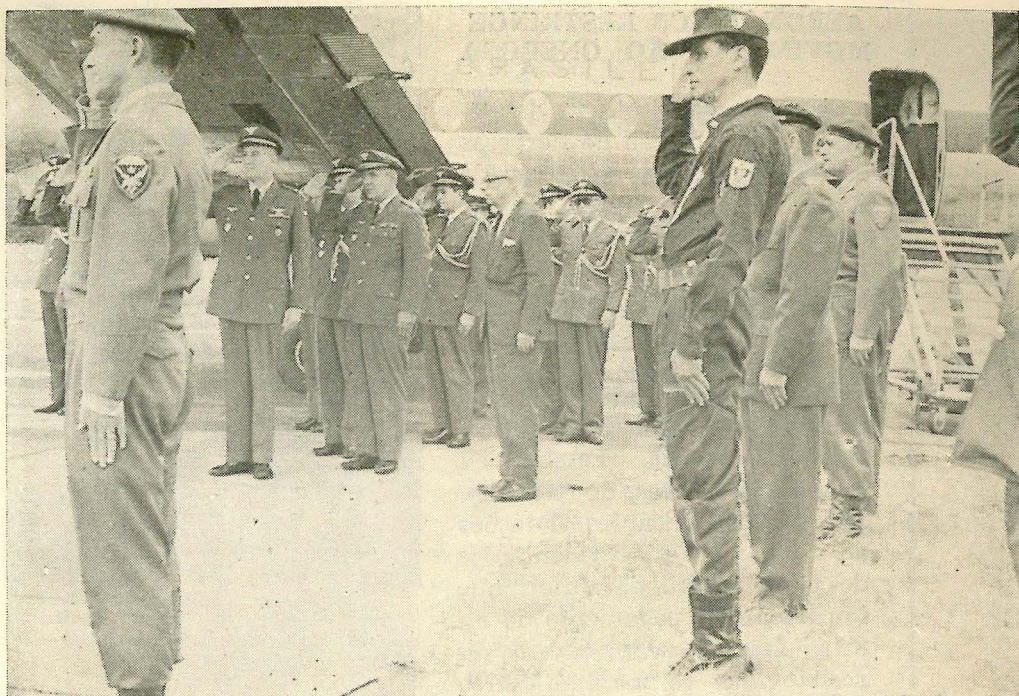
Pilotos da Esquadilha da Fumaça. O 1.º, a partir da esquerda, é o Maj Alaor.

pilotos da Esquadrilha da Fumaça, lembrando emocionado os que tombaram no cumprimento de mais u'a missão. Destacou que a morte de alguns jamais intimidou ou provocou o esmorecimento dos demais pilotos da Esquadrilha. Ao contrário, deu-lhes ânimo para analisar criteriosa e detidamente as causas dos acidentes e introduzir modificações que aumentaram a segurança e a beleza dos vôos acrobáticos, que hoje considera bastante seguros. Exaltou a perícia dos pilotos da Esquadrilha, possuidores de treinamento excepcional, graças ao entusiasmo e à dedicação de que são portadores.

O nôvo comandante da Esquadrilha elogiou o seu antigo comandante que agora lhe cede o cargo, face ter sido promovido e classificado na Diretoria do Pessoal, assegurando que imprimirá o mesmo ritmo de trabalho e entusiasmo que marcou a atuação do Major Alaor à frente de seus liderados.

1.º GTT COMEMORA 10 ANOS DE ATIVIDADES

Com a presença do Ministro Eduardo Gomes e altas autoridades da FAB e do Exército, foi comemorado, dia 20 de setembro, no Campo dos Afonsos, o 10.º aniversário do 1.º Grupo de Transporte de Tropas, Unidade equipada com aviões C-82 e C-119, e subordinada ao Comando Aerotático-Terrestre (CATTER), destinada à operação conjunta com o Exército, através do seu Núcleo de Divisão Aeroterrestre. O programa teve início com a Ordem do Dia do Comandante da Base Aérea dos Afonsos, Cel Av Carlos Afonso Delamora, lida pelo Major-Aviador Antônio Carlos de Paiva Pessoa, que destacou os 10 anos de atividades do 1.º GTT. A seguir, foi oficiada, pelo Capelão Geraldo Godinho, a Missa em Ação-de-Graças, no altar armado a bordo do avião C-82 n.º 203, e, logo após, foi des-



Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes, recebendo as honras de estilo, ao desembarcar na Base Aérea dos Afonsos, quando dos festejos do 10.º aniversário do 1.º Grupo de Transporte de Tropas

cerrada pelo Ministro Eduardo Gomes a passeadeira simbólica afixada no mesmo avião, correspondente aos 10 anos de serviços prestados à FAB. Depois da inauguração da nova piscina da Base, a tropa desfilou em continência ao Ministro da Ae-

ronáutica, tendo os aviões do Grupo voado, em formação. Encerrando as comemorações, foi servido às autoridades um churrasco, no qual o Ministro Eduardo Gomes foi saudado pela passagem de seu aniversário natalício, transcorrido naquela data.



O Ministro Eduardo Gomes e altas autoridades, quando assistiam à Missa celebrada em Ação-de-Graças, pelo transcurso do 10.º aniversário do 1.º GTT

AERONÁUTICA RESTRINGE MOVIMENTAÇÃO ONEROSA

Seguindo as diretrizes da política de contenção de despesas do atual governo, o Titular da Pasta da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes, assinou portaria, determinando que as transferências do pessoal militar e civil da Aeronáutica, que importem em ônus para o Governo, devem atender, em princípio, ao caráter de necessidade absoluta. Estabeleceu que as propostas de transferências, classificações, lotações ou indicações e movimentações do pessoal civil e militar, que importem em pagamento de diárias fora da sede, devem ser restringidas ao máximo, salvo nos casos de absoluta necessidade e pelo menor tempo possível. Os Comandantes de Guarnições, sempre que possível, deverão designar um militar ou civil, a fim de realizar missão de interresse comum a mais de uma das Unidades sob sua jurisdição. Para efeito de controle e pesquisa, todas as autoridades que concederem diárias fora de sede a militares e civis deverão remeter à Inspetoria-Geral da Aeronáutica, até o dia 10 de cada mês, a relação do pessoal atendido com aquela vantagem no mês anterior, discriminando: quantitativo individual pago, natureza da missão, essencialidade da mesma e duração de cada uma. Baseando-se nas informações recebidas, a Inspetoria-Geral da Aeronáutica procederá levantamento estatístico dos fatos relatados, a fim de pesquisar dados que conduzam à formação de normas e sugestões, assim como medidas corretivas julgadas oportunas.

ACORDO DE "POOL" ENTRE A VARIG E A CRUZEIRO DO SUL

Na presença do Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, Diretor de Aero-



Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, ladeado pelos "capitães" do transporte brasileiro Bento Ribeiro Dantas e Rubem Bertha

náutica Civil, foi assinado, em 1-IX-65, em seu gabinete, um acordo de "pool" entre as Companhias "VARIG" e "CRUZEIRO DO SUL", para a exploração, em conjunto, das linhas aéreas brasileiras para a bacia do Prata. O acordo, com base legal no Decreto n.º 53.385 de 31-12-1963, abriga, em sua idéia básica, a não-exploração, em caráter competitivo, de linhas internacionais por mais de uma empresa nacional, obtendo-se, com isso, maior regularidade nos serviços, melhor atendimento do serviço público, prestando aos usuários do transporte aéreo o conforto, a atenção e a rapidez que merecem. Pelo acordo caberá primordialmente à Cruzeiro do Sul a execução do tráfego regional, isto é, o que liga a bacia do Prata ao Brasil, operando com aviões Caravelle e Convair, num total de até 10 frequências semanais; a Varig ficará com o tráfego de longo curso, isto é, o que a partir da bacia do Prata liga o Brasil à Europa e às três Américas, operando com aviões quadri-reatores do tipo DC-8 e Boeing, num total de sete frequências semanais.

A iniciativa firmada no gabinete do diretor da DAC, pelos Srs. Rubem Bertha e Erik de Carvalho, por parte da Varig,

e José Bento Ribeiro Dantas e L. Amorim Filho, da Cruzeiro do Sul, virá aumentar os laços de amizade que unem o Brasil, o Uruguai e a Argentina. Participaram da cerimônia o Cel Av Oscar da Souza Spinola Júnior e o Ten Cel Av Cyro Valente, ambos da DAC.

FAB LANÇA FOGUETE NOS EE.UU.

Uma equipe de técnicos da FAB, que se encontra fazendo curso de especialização nos Estados Unidos, dirigiu, com pleno êxito, o lançamento de um foguete "Nike Apache", tipo G2-2350, com 31 quilos de carga útil. O foguete, destinado à pesquisa científica, atingiu à altura de 185 quilômetros.

Retornando ao Brasil, esta equipe, integrada pelo Coronel-Aviador Moacyr Del Tedesco, Tenentes-Coronéis Ivan Janvrot Miranda e Paulo Delvaux, Major-Aviador Pedro Ivo Seixas, Capitão-Aviador Heitor Borges Júnior e 1.º Tenente Meteorologista Ulysses Belcufine, irá trabalhar na Base de Barreira do Inferno, no Rio Grande do Norte, onde a Aeronáutica realizará suas experiências espaciais.



**O jato é
bastante comum.
A linha aérea é que
não tem imitação.**

É muito mais difícil operar uma linha aérea do que possuir uma frota dos melhores jatos.

E é muito mais difícil escolher uma linha aérea do que comparar horários e menus.

Mais do que qualquer outra coisa, você procura confiança, paz interior, segurança. Chame-a você como quiser, esta sensação é tudo.

Venha breve voar conosco. Aonde quer que vá, você saberá que está voando pela melhor que existe.

É uma sensação agradável.

A linha aérea de maior experiência do mundo!

Primeira na América Latina... Primeira sobre o Atlântico...
Primeira sobre o Pacífico... Primeira ao redor do Mundo.

COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS



"FABRICANTE DE ARMAS e MUNIÇÕES DE ALTA QUALIDADE"

AV. INDUSTRIAL, 3330 — SANTO ANDRÉ — CAIXA POSTAL, 51

ESTADO DE SÃO PAULO

Considerações Sobre a Independência do Brasil

O ATO DA PROCLAMAÇÃO

A 7 de Setembro de 1822, o Príncipe-Regente do Brasil, D. Pedro, acercava-se, com sua comitiva, da cidade de São Paulo, quando foi alcançado, às margens do Riacho Ipiranga, pelo correio da Côrte do Rio de Janeiro, que trazia de parte de D. Leopoldina a correspondência de Lisboa.

Deteve-se então e, ao saber que as câortes portuguesas anulavam praticamente sua autoridade, não se conteve mais, pro-

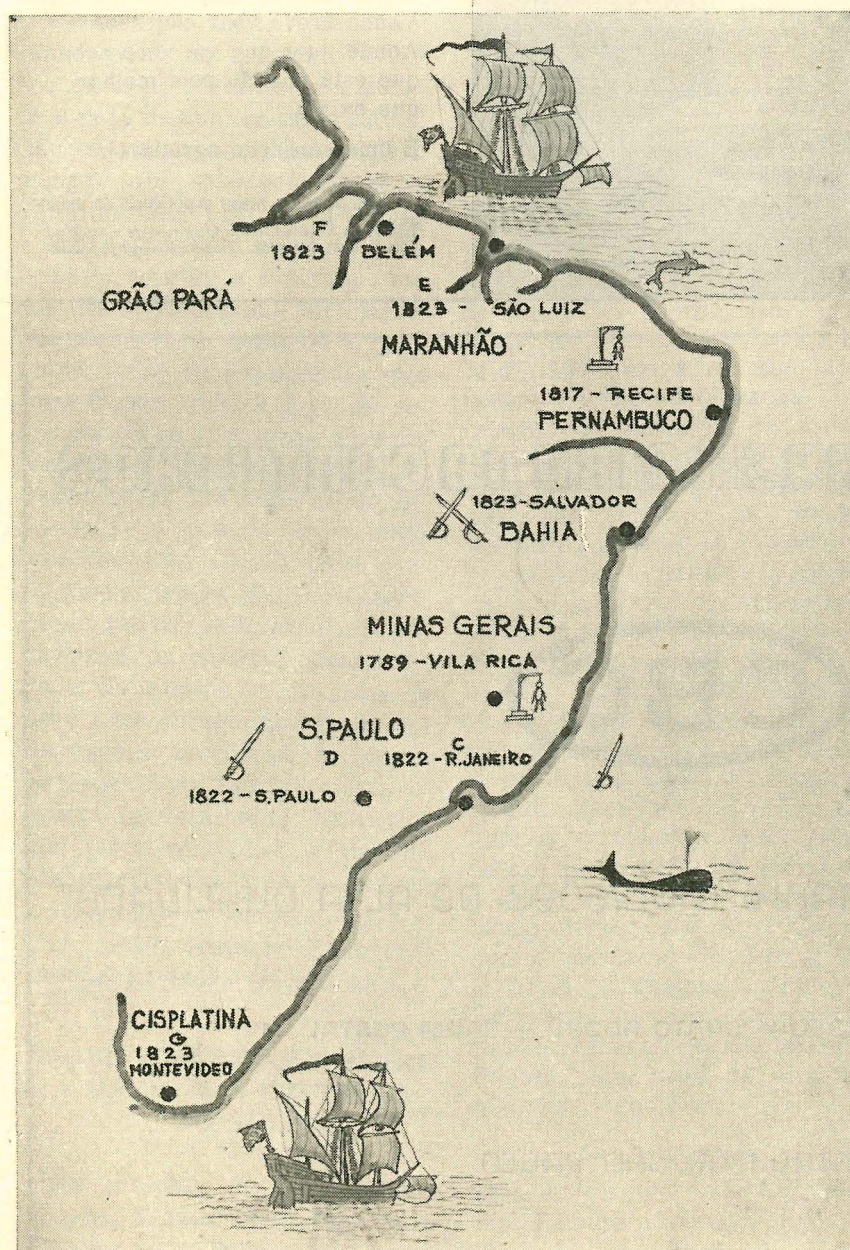
clamando ali, no meio de uma estrada, a independência política do Brasil.

Aparentemente inesperado, o ato era o seguimento lógico dos desentendimentos entre as duas partes principais do Reino Unido Brasil-Portugal e Algarves. A Lusitânia figurava como dois reinos, Portugal e Algarves,

Por **GEORGES GUIMARÃES**

NOTA DA REDAÇÃO — Este artigo é republicado por ter saído com incorreções; na Revista n.º 32 — maio-junho de 1965.

simplesmente para sobrepujar pelo número a natural hegemonia do Brasil, reduzido a um único reino. Com efeito, as relações entre o Regente do Brasil e as Câortes de Lisboa se haviam agravado no decorrer de um duelo de autoridades com interesses opostos: os políticos portugueses tentavam recolonizar o Reino Unido do Brasil e reduzir ao máximo os poderes dos Braganças, enquanto os políticos brasileiros unificados apoiavam o Príncipe em seus atos de rebeldia às Câortes. Aliás, os antecedentes históricos indicavam claramente uma próxima cisão entre os dois Reinos Unidos. De nosso lado, havia-se organizado u'a máquina governamental completa, durante o período de permanência da Família Real no Rio; do lado de lá, os portugueses, que ficaram em sua pátria, ressentidos com a perda da sede do govêrno, promoveram a revolução constitucionalista, compelindo o regresso a Lisboa de D. João VI e restringindo-lhe a autoridade. É óbvio que esta política desgostou os Braganças e os brasileiros, visto que ambos perdiam, aqueles os poderes e estes, a liberdade relativa de reino irmão. Uma aliança natural se estabeleceu tácitamente entre os ameaçados de risco comum. Já D. João VI havia previsto a separação e avisado o filho; depois o sábio Andrada não cessou de mostrar ao Príncipe que o momento era oportuno para a independência. D. Pedro rebelou-se contra as Câortes de Lisboa ao recusar-se a voltar a Portugal, ao decretar que nenhuma lei portuguesa seria cumprida no Brasil sem sua prévia aprovação. Chegou ao extremo de as milícias brasileiras cercarem a Divisão Portuguesa no Morro do Castelo,



quando o General Jorge Avilez tentou obrigar o Príncipe a regressar.

O quadro estava completo: a abertura dos portos quebrou o isolamento do Brasil e a elevação a Reino Unido, sede do governo geral, deu-lhe os meios para administrar e o senso de maioria; o episódio do "Fico" mostrou que seu governo era soberano. Restava, pois, apenas um ato formal, que oficializasse a situação de fato e a complementasse com medidas necessárias. Este podia demorar, mas o governo português, representado pelas Côrtes, com sua cega política de restrição de poderes, o precipitou. Os brasileiros tinham à sua frente um líder na pessoa do Príncipe que possuía o prestígio real, a coragem impetuosa, a confiança soberana e o senso da oportunidade. Entretanto, proclamada a independência, precisava ainda ser efetivada pela expulsão ou retirada das tropas lusas, aquarteladas em nosso País, e reconhecida pelas nações principais do mundo.

A seguir, apreciaremos, por alto, os antecedentes e os conseqüentes do ato da proclamação de nossa independência.

OPORTUNIDADES PASSADAS

Durante o longo período colonial e o curto período de Reino Unido, o processo histórico de nossa emancipação política desenvolveu-se lentamente. Em sua evolução, raras oportunidades foram perdidas, enquanto outras, mal apoiadas, foram desperdiçadas. A primeira oportunidade surgiu em 1641, quando os paulistas, em desacôrdo com a restauração da monarquia portuguesa na pessoa de D. João IV, ofereceram a Amador Bueno, o primeiro estadista brasileiro, a coroa inexistente de São Paulo. Mas, o culto brasileiro, medindo os riscos da empresa, recusou-se a embarcar de velas soltas na aventura. O momento era oportuno, porém os resultados da tentativa seriam fatalmente negati-

vos. Portugal estava enfraquecido pela longa subordinação aos reis de Espanha e pela desastrosa política espanhola naquele país. O povo estava na miséria e o erário esgotado, enquanto lutava, dentro e fora da pátria, para consolidar sua independência. O primeiro Bragança a subir ao trono de Portugal teve que sufocar com sangue a revolta dos fidalgos portugueses e do arcebispo de Braga, de tendência espanhola, e sustentar uma guerra crônica com a Espanha decadente. Assim, esta era uma oportunidade preciosa, mas o isolamento dos núcleos de população e o atraso da Colônia impediam qualquer tentativa de libertação. A segunda oportunidade seguiu-se de perto à primeira, e surgiu em 1654, quando os nordestinos derrotaram os holandeses na batalha dos Guararapes, expulsando-os, sem auxílio externo e contra a ordem de D. João IV, das cidades do Nordeste do Brasil, onde se tinham instalado por 24 anos. Foi, indubitavelmente, a mais séria invasão estrangeira do período colonial. Tivesse a Companhia das Índias Ocidentais mantido o Príncipe Maurício de Nassau em Recife por mais tempo e os "independentes" obedecido a D. João IV, teríamos hoje, do Sergipe ao Maranhão, um país ou colônia de origem batava no Nordeste. Também foi a melhor oportunidade para emancipação da Colônia, pois os Chefes vitoriosos dispunham de tropas regulares e tinham experiência de guerra, faltando-lhes, apenas, uma marinha que podia ser criada. Mas, os comandantes dos chamados "independentes", que expulsaram os holandeses, não cogitaram de independência em relação a Portugal. As nossas principais insurreições nativistas, visando à libertação da tutela portuguesa, foram bem precárias. Assim, em 1789, processou-se em Vila Rica, a opulenta capital das Minas Gerais, a conspiração de magistrados, milicianos e poetas, conhecida por "Inconfidência Mineira". Apesar de o povo odiar a ganância do fisco português, exer-

cida através das "derramas", o movimento não tinha bases e fácil foi abortá-lo. Menos poesia e mais ação prática eram necessárias. Com efeito, melhor organização e mais atuante precaução teriam evitado a delação prematura de Silvério dos Reis. O mais importante movimento nativista ocorreu em Recife, no período do Reino Unido. A Revolução Pernambucana de 1817, chefiada por Domingos Martins e Barros Lima, foi a única a sustentar um governo efêmero de molde republicano. Três meses depois de iniciada, era sufocada em sangue pela esquadra lusa, vinda do Rio de Janeiro, e pelas tropas de terra da Bahia, enviadas pelo Conde dos Arcos. Atentando-se para a situação das cidades coloniais, situadas na orla marítima, mas com portos fechados aos navios de outras nações, em virtude do monopólio das comunicações e dos transportes mantido por Portugal, ao lado do atraso dessas cidades, chega-se à conclusão de que não existiam condições para um movimento geral de independência, durante o período colonial.

O PROCESSO HISTÓRICO

O antecedente remoto de nossa libertação foi a Inconfidência Mineira, no século XVIII, que sacrificou Tiradentes. Ao começar o século XIX, porém, o Brasil estava amadurecido para a emancipação. As colônias espanholas da América haviam empreendido com sucesso as campanhas da libertação, ao tempo em que os exércitos franceses de Junot invadiam a península ibérica e destronavam Fernando VII da Espanha. A independência dos Estados Unidos, depois de uma luta titânica com a Inglaterra, e as idéias liberais, lançadas pela Revolução Francesa, estimularam as colônias hispano-americanas a lutarem pela independência. Os Vice-Reinados e as Capitânicas Gerais foram então teatro de campanhas militares demoradas, de grande envergadura e de caráter nativista. Bo-

livar e San Martin, secundados por uma plêiade brilhante de generais, conseguiram, após ingentes esforços, derrotar e expulsar os espanhóis. Na América Portuguesa, porém, o processo de independência tomou outra direção. Não houve aqui uma luta difícil entre nativos e colonizadores, mas apenas atos burocráticos de hostilidade de governo a governo, seguidos de escaramuças para completa separação. A Revolução Pernambucana de 1817 foi um parêntese incômodo, mostrando que no Brasil o domínio português era ainda bastante forte para derrotar pretensões separatistas. A facilidade com que foi sufocada e o rigor com que foi reprimida produziram duas consequências: de um lado, aumentaram os ressentimentos entre brasileiros e portugueses; de outro lado, provaram que a luta seria dura e incerta. Vejamos, agora, como os acontecimentos se sucederam a partir da invasão de Portugal pelos exércitos franceses, às ordens de Junot. O governo português não se deixou prender ou exilar-se, como o fez o espanhol, mas se transferiu, numa espécie de retirada estratégica, para o Brasil, aportando a Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro, depois de atravessar o Atlântico, protegida por um esquadrão inglês. Aqui chegando, o governo português se instalou, criando u'a máquina administrativa, para continuar na América do Sul a luta contra a França de Napoleão. Dêste modo, a Colônia, erigida em "Nôvo Império", passou a ser em 1808 a sede do governo português, recebendo o privilégio da direção política do império lusitano. Cessou o isolamento, com a abertura dos portos aos navios das nações aliadas. O Príncipe-Regente, D. João, não podia dirigir de uma colônia seu império e, por esta razão, criou, em 1815, o Reino Unido do Brasil, Portugal e Algarves. Com isto o nosso País tornou-se não só igual a Portugal, mas a parte principal, por abrigar a capital do Reino. As medidas tomadas durante a permanência da Côrte no Brasil

prepararam naturalmente a emancipação. Quando em 1821 D. João VI, forçado a regressar a Portugal por imposição do movimento constitucionalista vitorioso, avisou prudentemente ao filho que devia segurar para si a coroa do Brasil, em breve independente. A seguir as Côrtes de Lisboa iniciaram a política de retrocesso que lançou Braganças e brasileiros no mesmo prato da balança. Nossos líderes, José Bonifácio, Gonçalves Ledo e Clemente Pereira, habilmente conduziram o Príncipe D. Pedro pelo caminho da rebeldia. O episódio do "Fico" foi um ato de independência que se oficializou depois com o gesto da proclamação.

CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA

Depois de proclamada, a independência precisava ser consolidada pela retirada das tropas portuguesas do Território Nacional, pela ampliação da máquina administrativa com a criação dos ministérios e a promulgação de uma carta constitucional, e, finalmente, pelo reconhecimento pelas nações principais do mundo do estado soberano do Brasil.

Para expulsar os portugueses em armas, D. Pedro organizou a Marinha e o Exército, e com estas forças armadas travou a pequena campanha da independência. A Marinha, organizada pelos ingleses, foi a chave da vitória, dominando os focos de resistência no Norte (Salvador, São Luís e Belém), e, com Rodrigo Lobo, os focos de resistência no Sul, na Cisplatina. O exército com Labatut, e depois Lima e Silva, travou em Salvador a única luta terrestre decisiva contra as tropas portuguesas do General Madeira. Com a retirada destas tropas para Portugal, a independência se consolidou. Seguiu-se a organização interna, criando José Bonifácio a diplomacia e convocando Gonçalves Ledo a primeira Constituinte. Não sei por que o grande Andrada não é reverenciado no

Itamaraty como o Barão do Rio Branco. Também a Imprensa parece que esqueceu o "Jornalista da Independência" na pessoa de Gonçalves Ledo. A fase mais longa da consolidação foi o reconhecimento de nossa nação. Os Estados Unidos foram os primeiros a fazê-lo, mas as potências européias da Santa Aliança (França, Áustria e Rússia), que Portugal acompanhava, se opunham à liberdade dos povos americanos, enquanto a Inglaterra, velha aliada de Portugal, não queria desgostá-lo. Esta, porém, necessitava renovar um lucrativo tratado de comércio com o Brasil, que pedia como condição preliminar o reconhecimento. A solução foi simples: o diplomata inglês, Carlos Stuart, enviado ao Rio, passou antes em Lisboa, onde recebeu de D. João VI instruções para negociar também o reconhecimento por parte de Portugal, sob condições de receber uma indenização em dinheiro e para si o título de Imperador do Brasil. O governo português manobrou desde então para reunir o Brasil, Portugal e as Colônias num só Império sob sua direção, refazendo sua grandeza perdida. O governo brasileiro, num ato humilhante, anuiu em parte às pretensões lusas, pagando-lhe uma indenização; com isto obteve o reconhecimento das potências européias e o beneplácito de Portugal.

A LONGA COLONIZAÇÃO

Por que o imenso Brasil foi mantido tão longamente subordinado a Portugal? Nosso País é, atualmente, quase cem vezes maior que Portugal e aproximadamente seis vezes mais populoso. Entretanto, durante o Período Colonial, a situação era bem diferente. O território restringia-se a zonas em volta das cidades do litoral, bastante distanciadas umas das outras, e a pontos de penetração no Sul; enquanto a população integrada, constituída de portugueses, africanos escravos, ameríndios civilizados e seus produtos cruzados, era nitidamente inferior à

portuguêsa. A grande extensão territorial e a pequena população civilizada determinaram uma política de ocupação em núcleos dispersos. Assim, não importa, no caso, que o Brasil fôsse a maior colônia português e uma das maiores do mundo, porque o elemento humano integrado ainda não lhe tinha acrescentado a força ao tamanho. Com efeito, a Colônia apresentava-se como um subcontinente inexplorado, com regiões e climas bem diversos, percorrido, apressadamente, por bandeirantes e ocupado, temporariamente, por nômades, vaqueiros e garimpeiros, com o vasto interior fechado à civilização por tribos selvagens e guarnecido por pequenos centros semicivilizados e disseminados na imensa faixa marítima. Os centros, fechados aos navios estrangeiros, eram ligados pelo monopólio de navegação e comércio entre si e, sobretudo, a Portugal. Dependendo em tudo e por tudo do colonizador, a Colônia conservou-se, por aproximadamente trezentos anos, sem possibilidade de desenvolvimento e conseqüentemente de libertação.

POLÍTICA COLONIAL LUSA

O atraso da Colônia não foi o resultado de descaso e desinteresse de Portugal, mas a conseqüência buscada da política colonial português, orientada constantemente pela premissa de tirar o máximo sem retribuir ou melhorar. Esta orientação continua em nossos dias a ser aplicada nas restantes colônias lusas da África e da Ásia. Angola e Moçambique alinham-se, ainda hoje, entre os territórios mais atrasados do Continente Negro. Aliás, toda colônia que progride se torna independente e em nosso século assistimos o fim do Colonialismo. A única maneira de a nação colonizadora não perder de todo a colônia é torná-la independente, associada como domínio ou incorporada como estado ou província-membro. Isto pôsto, regressemos ao tema do capítulo. Conquanto egoística, a política

portuguêsa prestava-se admiravelmente aos fins a que se propunha: colhêr os benefícios coloniais pelo mais longo tempo possível. Resta saber quais os meios de que se serviu para manter no Brasil a longa colonização. Ora, a perda das Colônias poderia ocorrer como conseqüência de insurreições nativistas no interior ou invasões estrangeiras do exterior. Em qualquer dos casos, a luta tinha que ser travada na faixa litorânea e águas territoriais da Colônia, embora ambas pudessem ser preparadas no exterior. Assim, a invasão napoleônica dos países ibéricos facilitou, mas não produziu, por si, a emancipação das colônias luso-espanholas da América. O teatro de operações militares era quase invariavelmente os mares territoriais e as cidades da orla marítima. Em nosso caso, apenas a conspiração de Vila Rica se processou longe do mar. Em seu conjunto, a Colônia podia ser considerada, mais do que o foi até nossos dias, como um arquipélago muito disperso de centros de civilização. Estes centros, perdidos na distância, isolados pelo monopólio português da navegação, empobrecidos pelo confisco, dirigido da Metrópole, de seus recursos, incultos e proibidos de instruir-se, eram impotentes. O trunfo decisivo de Portugal foi o controle absoluto dos transportes e comunicações marítimas. Como forças auxiliares, manteve tropas em pontos estratégicos, muitas das quais guarnecendo as então formidáveis fortalezas, admiravelmente situadas e que tanto serviram como marcos de nossa expansão territorial. Enquanto nação soberana com monarcas nativos, Portugal conservou sempre em forma sua Marinha. Ao declinar sua potência naval, durante sua subordinação aos reis de Espanha, com quem participou por 60 anos o destino, a defesa de seu império ficou a cargo daquela potência. Ao ressurgir, entrou em acordo com a Holanda que na época dominava os mares e, a seguir, aliou-se à Inglaterra, que, a partir do século XVII, se tor-

nou a senhora dos oceanos até o comêço de nosso século. Essas alianças garantiram-lhe a recuperação de grande parte de seu império colonial e explicam hoje o contraste com a Espanha que praticamente perdeu todas as suas colônias. Sem oposição de potência marítima, pôde a Marinha português cumprir sua missão de controle da navegação no Brasil, mantendo divididos os focos potenciais de insurreição nativista e bloqueados os pontos de invasão estrangeira. Desta maneira, a Marinha português foi, não só a chave do sucesso nas lutas contra os invasores, como o cimento de união de seu vasto império colonial. Alongando seus tentáculos navais, criou Portugal tropas em cidades marítimas sob comando português, os terços, que constituíam forças de choque, enquanto transportava reforços para a concentração necessária às lutas decisivas. As colossais fortalezas complementavam a ação da Marinha. A política colonial português foi abandonada no Brasil quando a Família Real, retirando-se de Portugal invadido pelo Exército Francês de Junot, instalou o governo do Reino no Rio de Janeiro. Depois o governo português manobrou sempre para trazer o Brasil para órbita do império lusitano e não raro se pensou em criar uma união luso-brasileira, sob governo comum.

PANORAMA DA INDEPENDÊNCIA

Em face do exposto, podem-se tirar acerca de nossa independência as seguintes deduções:

A emancipação do Brasil foi um processo histórico lento, em razão das condições coloniais, alcançando por causa eventual intercorrente um resultado necessário em época oportuna.

A longa colonização se deveu à política colonial lusa de arrancar recursos sem retribuí-los com serviços ou meios. Há quem julgue esta política uma conseqüência da desproporção

de recursos entre o colonizador minúsculo e a imensa colônia. É como se uma pequena família descobrisse um tesouro muito grande e para conservá-lo procurasse ocultá-lo, retirando depressa os bens preciosos, a fim de diminuir a cobiça das famílias vizinhas, mais poderosas. Esta interpretação me parece descabida, porquanto a Holanda, com menos da metade da superfície de Portugal e aproximadamente a mesma população, desenvolveu com Maurício de Nassau uma benéfica política de desenvolvimento do Nordeste do Brasil, tornando Recife o maior centro cultural da América Latina naquela época, enfraquecendo as pretensões lusas dos senhores pernambucanos. Mantido em deplorável atraso, o Brasil-Colônia não tinha condições para se tornar independente antes do terceiro século de colonização.

A política colonial, aqui empregada, tornou impossível um ritmo de progresso que possibilitasse ao Brasil uma independência antecipada.

O acontecimento importante, para evitar a fragmentação da Colônia em nações independentes, é ter o governo português se transferido para o Rio de Janeiro, dando ao Brasil a condição de Reino-Unido e reforçado os laços de união com a transferência para América da esquadra portuguesa e da parte melhor de seu Exército. É possível que sem isto a emancipação resultasse em luta difícil, que ensejaria a divisão do País em menores nações independentes, tal como ocorreu com a América Espanhola.

Nossa independência resultou da luta entre os dois governos aparentados do Brasil e de Portugal, contando os brasileiros eventualmente com importantes recursos bélicos que permitiram encetar uma rápida campanha naval, complementada com combates terrestres no Recôncavo Baiano para expulsão dos remanescentes lusos do Território Nacional.

O governo português, colhendo ensinamento da derrota política, desde então resolveu atrair o Brasil para uma União Luso-Brasileira com hegemonia portuguesa.

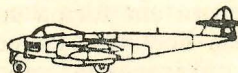
Enquanto a América Espanhola, empenhada em luta árdua, travada por diversos generais em diferentes e afastados pontos de sua grande e montanhosa extensão territorial, se dividia definitivamente em nações independentes, o Brasil tornava-se a maior nação territorial e populacional da América Latina.

Na rápida campanha de nossa Independência, surgiu nossa Marinha, organizada por Lord Cochrane, Taylor e Grenfeld, e o nosso Exército, chefiado por Labatut e Lima e Silva. Contratou D. Pedro I os serviços preciosos dos ingleses e aceitou a adesão dos portugueses, que aqui se tinham tornado brasileiros.

O reconhecimento da jovem nação por parte das potências da Europa requereu negociações humilhantes com Portugal, através da intervenção da Inglaterra, interessada no comércio com o Brasil, que se transformou em protetorado econômico da Grã-Bretanha.

Nossa libertação econômica da Inglaterra data de 1840, quando denunciámos o tratado de nação mais favorecida.

O panorama de nossa independência foi, em suma, bem diferente daquele que se ofereceu no nascimento das nações hispano-americanas.



NOVA SUBMETRALHADORA TESTADA

Uma nova submetralhadora, a F-1, está sendo submetida aos testes finais no campo do Exército em Holsworthy, Nova Gales

do Sul. A nova arma foi criada pelo Estabelecimento de Projetos do Exército em Maribyrnong, Victoria, como substituta da metralhadora Owen criada em 1941 e utilizada intensivamente pelas tropas australianas desde então. O depósito da nova submetralhadora contém 34 tiros de munição de 9 mm que é intercambiável com as armas utilizadas pelos Estados Unidos e países aliados da OTAN.

Esta arma possui um regime potencial de fogo situado entre 600 a 650 tiros por minuto, sendo mais curta do que a metralhadora Owen; pode ser disparada com apenas uma das mãos e seu peso é de 7 libras e 3 onças, enquanto que a Owen pesa 9 libras e 8 onças.

— □ —

CAPACETES PARA PILOTOS DA FAB

O Departamento de Materiais do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico de Aeronáutica, em São José dos Campos, encarregado de solucionar problemas tecnológicos, acaba de terminar 10 protótipos de capacetes (Crash Helmets) para pilotos da FAB.

Tendo em vista que esses equipamentos são importados pela Aeronáutica, tal desenvolvimento poderá representar economia de divisas bastante razoável ao País. Além do mais, a mesma técnica poderá ser usada para produção de capacetes de pára-quedismo ou automobilismo, empregados por outros órgãos militares ou entidades civis congêneres.

O DOLO DO TRANSPORTADOR AÉREO

FACE À LEI INTERNACIONAL E

AO CÓDIGO BRASILEIRO DO AR

Quando a aviação comercial ensaiava os passos iniciais, ausência de legislação específica a propósito de responsabilidade conduziu a aplicar-se à navegação aérea o direito comum. Por aquela época, o avião — privado ainda de numerosos fatores de segurança que hoje o rodeiam — sujeitava seus usuários a riscos enormes, em troca da rapidez que oferecia. E, desde logo, fêz-se manifesto que não poderiam as empresas de aviação comercial — não amparadas pelos poderes públicos e em dificuldade para negociar com as companhias de seguro — firmar-se e desenvolver-se, a menos que viesse a beneficiá-las o estabelecimento de um sistema de responsabilidade civil adequado ao particularismo da situação enfrentada. A legislação comum em matéria de responsabilidade apresentava-se como severa em demasia, quando aplicada a uma atividade nascente e prenhe de riscos — embora esplendidamente promissora. Importava resguardar-lhe as possibilidades latentes, mitigando o rigor da lei comum.

Contra êsse rigor, já em 1922 e 1923, se erguia RIPERT (1), contestando o acêrto e a validade de decisões judiciais firmadas com esquecimento de condições peculiaríssimas do transporte aéreo. A discussão de tais condições trouxe convencimento de que da aeronáutica não se podia, então, licitamente exigir níveis de segurança absolutos ou sequer semelhantes aos de esperar de outras formas de transporte. Daí se chegou naturalmente à noção cristalizada na expressão "riscos do ar", abrindo-se o caminho do abrandamento da responsabilidade civil do transportador aéreo. Passou-se a admitir — como na lei francesa de 1924, apoiada, aliás, em projeto de RIPERT — a inscrição de cláusulas contratuais de não-indenizar, bem como a contemplação de causas legais de exoneração. Possibilitava-se, dessa forma, passagem do extremo da ilimitação de responsabilidade para o extremo contrário da irresponsabi-

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

lidade, em solução que não aparecia como de todo satisfatória.

Tais eram os elementos que se apresentavam como precipitado da experiência jurídica, ao reunir-se em Paris, convocada pelo govêrno francês, a Primeira Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, em outubro de 1925.

Recebeu essa Conferência, como instrumento de trabalho, um anteprojeto elaborado pela França, fixando as bases da responsabilidade do transportador aéreo e limitando essa responsabilidade. Introduzidas pela Conferência algumas alterações nesse anteprojeto, sugeriu ela fôsse criada uma comissão especial que se encarregasse de assegurar continuidade aos trabalhos iniciados. Trinta países designaram membros para integrar essa Comissão, que veio a instalar-se em Paris, aos 17 de maio de 1926, e recebeu o nome de "Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens", abreviadamente C.I.T.E.J.A.

O C.I.T.E.J.A. deu-se ao estudo da questão da responsabilidade civil ao mesmo tempo em que recebia para exame, quando de sua segunda sessão (Paris, março de 1927), anteprojeto de convenção relativa ao bilhete de transporte. Nessa mesma ocasião cogitou-se da possibilidade de reunir as duas matérias em estudo — responsabilidade e documentos de transporte — daí resultando novo anteprojeto, que tomou forma em junho de 1927. Modificações de texto foram feitas na reunião do C.I.T.E.J.A., realizada em Bruxelas, em novembro do mesmo ano de 1927. Nova reunião teve lugar em Paris, em março de 1928, e novas emendas foram introduzidas. Por fim, em reunião que teve lugar em Madri, em maio de 1928, chegou-se à versão que foi considerada de-

(1) Cf. MANUEL E. MALBRÁN — "Lineamentos generales de la responsabilidad civil aviatoria; Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico (Córdoba, Argentina), n.º 7, pág. 339 (1956).

finitiva e em condições de ser submetida a uma conferência em nível diplomático (2). Tal conferência — Segunda Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo — foi convocada pelo governo polonês e realizou-se em Varsóvia, entre os dias 4 e 12 de outubro de 1929.

Como se viu — e em razão disso anotamos os antecedentes — o projeto apresentado em Varsóvia não resultou de trabalho apressado, mas foi fruto de estudos longos, orientados pelo propósito de construir obra sensível ao particularismo da realidade por disciplinar. Como toda convenção, enfrentou ela a necessidade de balancear posições diversas e pôde encontrar formas felizes para acomodar tendências da "civil law" e da "common law" e interesses do passageiro e do empreendedor. Cingindo-nos à questão da responsabilidade civil, caberá dizer que a Convenção trouxe vantagem clara para as empresas de transporte aéreo, permitindo-lhes conhecer antecipada e precisamente a extensão dos montantes de indenização devidos, cobrindo-os através de seguro. De outro lado, o passageiro ou seus sucessores que perdem, eventualmente, a possibilidade de se ressarcirem da totalidade do dano sofrido, são colocados pela Convenção, em contrapartida, ao abrigo de quaisquer cláusulas de exoneração e vêm erguer-se, em seu benefício, presunção de culpa do transportador.

Foi preocupação marcante e visível do legislador convencional estabelecer equilíbrio entre as posições de usuário e transportador. A procura de equilíbrio em termos semelhantes aos do atingido na lei internacional veio a marcar a lei brasileira, que modelou seus termos de acordo com o padrão internacionalmente estabelecido.

Exatamente sob esse ângulo — o de seu papel no esquema de proporcionalidade pretendido — é que nos parece devam ser antes de tudo encarados e interpretados os dispositivos em que, na Convenção de Varsóvia e no Código Brasileiro do Ar, se alude ao dolo.

O balanceamento geral do sistema, assim no estatuto nacional como no convencional, se faz com base nos três princípios orientadores já indicados — presunção de responsabilidade do transportador, limitação dessa responsabilidade e proibição de cláusulas contratuais que tendam a excluir a responsabilidade ou fixá-la para alguém dos montantes legalmente estabelecidos. E põem-se a Convenção e a lei Brasileira, em seguida, a prever sanções que atingirão o usuário ou o transportador afastado da pauta de procedimento que o sistema supõe e em que se apóia. Deste ponto de vista, caberia dizer que nos arts. 90 e 93 do Código

Brasileiro do Ar (3), assim como nos arts. 21 e 25 da Convenção de Varsóvia (4), estão previstas hipóteses em que, da parte do usuário, num caso, e do transportador, no outro, ocorre distanciamento da linha tida como de ação normal: nos arts. 90 e 21 citados, prevê-se eventualidade em que a vítima seja inteiramente responsável pelo dano que vem a atingi-la — e, em consequência, isenta-se o transportador de responsabilidade; nos arts. 93 e 25, prevê-se caso em que o transportador produza dolosamente o dano — e, em consequência, estipula-se que ele responderá sem limitação.

Ao art. 93 da lei brasileira corresponde, na Convenção de Varsóvia, o art. 25. Tem este último preceito, atualmente, redação que lhe foi dada pelo art. XIII do Protocolo de Haia, mas a nós importa, agora, aludir ao texto original, brotado da Conferência de Varsóvia e reproduzido na nota (4).

Comparando os dois dispositivos, nota-se que o legislador brasileiro sintetizou, na fórmula breve do art. 93, o conteúdo das duas alíneas do preceito convencional reproduzido, fugindo, entretanto, a equiparar a culpa ao dolo, para efeito de tornar ilimitada a responsabilidade do transportador aéreo.

Tal equiparação, aliás, constituiu motivo para que a Convenção fôsse fustigada por críticas severas (5), reprovando-se, especialmente, o fato de que a norma convencional deixasse a critério

(3) Código Brasileiro do Ar.

"Art. 90 — Se o transportador provar que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta para ele contribuiu, a sua responsabilidade poderá ser excluída ou atenuada.

Art. 93 — Quando o dano resultar de dolo do transportador, ou de prepostos seus, nenhum efeito terão os artigos deste Código que excluam ou limitem a responsabilidade.

(4) Convenção de Varsóvia (texto oficial, versão francesa)

Art. 21 — Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Art. 25 (1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute, qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ces préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

(5) H. DRION ("Limitation of Liabilities in International Air Law"; Martinus Nijhoff, Haia, 1954; pág. 197), por exemplo, escreve: "Article 25 (1) of the Warsaw Convention requires 'dol' or 'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi est considérée comme équivalente au dol'. This is probably the most unhappy phrase of the entire Convention. It is the result and the starting point of a comedy of errors."

(2) Consulte-se, a propósito dos trabalhos do C.I.T.E.J.A. preparatórios da Convenção de Varsóvia, a exposição do relator daquela Comissão, HENRI DE VOS, in Doc. ICAO N.º 7838 — "II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien".

da "lex fori" a conceituação da culpa assimilável ao dolo, pois surgia, como consequência, diversidade de orientação nos diferentes países, conflitando com o ideal de unificação perseguido nos trabalhos de Varsóvia. (6)

Quando da conferência realizada em Haia, em setembro de 1955, foram reelaborados vários preceitos da Convenção de Varsóvia, entre os quais o art. 25, que, por força do Protocolo então firmado, passou a ter a seguinte redação:

"Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions."

A semelhança, pois, do que já se fizera entre nós, foram eliminadas as alíneas, passando o preceito a vagar-se em corpo único. A anterior indicação sucinta dos motivos implicadores de ilimitação de responsabilidade do transportador — dolo ou culpa havida, pela "lex fori", como equivalente ao dolo — preferiu-se, no interesse de propiciar uniformidade de aplicação aos casos concretos, descrever os procedimentos que se passariam a ter como geradores de ilimitação: ato ou omissão do transportador ou de prepostos seus, praticado com intenção de provocar dano ou levado a efeito temerariamente e com consciência de que um dano provavelmente ocorreria.

(6) MAX LITVINE ("Précis Élémentaire de Droit Aérien"; Établissements Émile Bruylant, Bruxelas, 1953; pág. 197), depois de assinalar que o direito alemão não admite que se assimile a culpa grave ao dolo, registra: "Si des ayants droit d'une victime d'un accident d'aviation survenu au cours d'un vol entre Allemagne et un pays dont la jurisprudence admet l'assimilation de la faute lourde ou dol assignaient le transporteur aérien, les uns devant les tribunaux allemands et les autres devant les tribunaux de l'autre pays, le transporteur bénéficierait de la limitation de la responsabilité, dans le premier cas et serait éventuellement tenu à réparation complète du dommage, dans le second. Une situation aussi absurde heurte le bon sens et la logique."

A título de complemento, lembremos a redação do artigo 28 da Convenção de Varsóvia, à luz do qual ganham maior clareza nosso texto e a hipótese aventada por LITVINE:

"Art. 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination." (grifo nosso)

Sob sua redação original, o art. 25 era, frequentemente, encarado como instrumento capaz de comprometer, a qualquer tempo, os benefícios, que, através do art. 22 — dispositivo limitador da responsabilidade — a Convenção pretendia garantir ao transportador; sob seu império, era bastante que o órgão julgador escolhido pelo usuário considerasse equivalente ao dolo o procedimento culposos em que o transportador incidira para que este se visse compelido a indenizar sem limitação. Dizia-se, por isso mesmo, que a Convenção retirava, com o disposto no art. 25, o que ao transportador concedia no art. 22.

Para obviar esse inconveniente, procuraram os delegados assentados em Haia compor um texto que indicasse, em forma estreme de dúvidas, as circunstâncias particulares em que a ilimitação de responsabilidade deve ter lugar; e a indicação descritiva a que se deu acolhida tem por objetivo, exatamente, assegurar tratamento uniforme das circunstâncias figuradas, independentemente dos conceitos jurídicos a elas aplicáveis por diferentes legislações nacionais. Assim, é possível que um juiz italiano divise, através das palavras usadas no texto convencional — "ato praticado temerariamente e com consciência de que um dano provavelmente será provocado" — a figura da culpa com previsão, enquanto um juiz brasileiro — inexistindo na legislação nacional aquela figura — enxergue, nas mesmas palavras, a intenção de aludir-se ao dolo eventual; a diferença de conceitos legais não levará, entretanto, à diferença de procedimento, desde que um e outro só poderão compelir o transportador a indenizar ilimitadamente, se houverem atingido a convicção de que o mesmo transportador agiu de maneira temerária e não obstante consciência de que seu ato poderia resultar em dano.

A modificação introduzida pelo Protocolo de Haia conduziu, portanto, a que, no ponto focalizado, mais se aproximassem nossa lei nacional e a lei convencional.

Noutro ponto, entretanto, e ainda mercê de alteração traduzida pelo Protocolo de Haia, a Convenção de Varsóvia, abandonando orientação que originalmente consagrara, apartou-se, aparentemente, da diretriz que norteia nossa lei. Referimo-nos, agora, à sanção que atinge o transportador que, por si mesmo ou por prepostos seus, haja provocado dolosamente um dano.

O texto da Convenção de Varsóvia, tal como brotado da Conferência de 1929, estabelecia, em seu art. 25, que, presente o dolo, o transportador se veria privado do direito de se prevalecer "des dispositions de la présente Convention que excluent ou limitent sa responsabilité". O Protocolo de Haia, com a redação que deu ao mesmo art. 25, restringiu-lhe o alcance, dispondo que, na hipótese de ocorrer dolo, apenas se dá que "les limites de responsabilité prévues à l'article

22 ne s'appliquent pas". Face ao texto internacional ora em vigor, haveremos de concluir, portanto, que o dolo do transportador ou de prepostos seus o priva do benefício da limitação de responsabilidade, mas não o impede de recorrer a outros preceitos convencionais que lhe permitam excluir-se da obrigação de indenizar. Esse aspecto das deliberações de Haia — impossibilidade de, em caso de dolo, o transportador ver limitada sua responsabilidade e, concomitantemente, possibilidade de vê-la excluída — não deixou de ser assinalado na reunião internacional.

Proposta no sentido de que se conservasse a redação primitiva do art. 25 foi apresentada pelo delegado grego HADJIDIMOULAS, cujas palavras são assim resumidas nos Anais da Conferência de Haia:

"Article 25, as redrafted, was very narrow and he did not understand why a carrier should be exonerated when he acted with intent to cause damage or in such a reckless way that he could not have any excuse for availing himself of the provisions of the Convention which limited his liability. For example he did not see why the carrier who caused the damage intentionally should have the defence in Article 26 concerning the time-limit in case of baggage or goods and be able to say to the person who sustained damage that such person would be deprived of his right because he had not made his claim in time". (7)

Tal proposta, entretanto, aparentemente não impressionou as delegações presentes à Conferência, não obstante a representação norte-americana, pelo menos, a ela se houvesse referido com simpatia (8). E aprovou-se o texto hoje em vigor.

É de conjecturar-se — à falta de indicação precisa nas Atas da reunião — que os delegados reunidos em Haia tenham consagrado a nova orientação por concluírem que a redação atual contribuiria para afastar entendimentos divergentes e mesmo conflitantes, que o texto anterior ensejava.

Com respeito ao assunto, lembremos, por exemplo, que LITVINE, referindo-se ao art. 25 original, diz categoricamente que tal disposição "fait allusion uniquement aux articles 20 et 22, sans plus" (9). Para LUREAU, o mesmo dispositivo "fait allusion aux articles 20 et 22 et sous certaines conditions à l'article 21" (10). SHAW-

CROSS e BEAUMONT entendem que "Provisions which exclude or limit (the carrier's) liability clearly include..... Art. 20 ("all necessary measures"), 21 (contributory negligence) and 22 (maximum sums for which the carrier is liable); it is not entirely clear whether they also include Arts. 18 (3) (right to rebut presumption that damage took place during "the carriage by air"), 26 (4) time for complaints of damage or delay to goods), 28 (jurisdiction), 29 (limitation of time for bringing action) (11)". RIESE e LACOUR julgam que, nas condições do art. 25, "le transporteur, ne pourra invoquer ni les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovia, ni les causes d'exonération de l'article 20; par contre, il gardera le droit d'invoquer la faute concomitante imputable à la victime ainsi que l'inapplicabilité de la convention d'après son article 1.^{er} et le fait que le dommage s'est produit en dehors des périodes de transport prévues aux articles 17 et 18 de la Convention de Varsovia". (12)

Diante da diversidade dessas posições doutrinárias, não é difícil imaginar o quanto se distanciariam entre si decisões judiciais proferidas em diferentes países.

De aplaudir, portanto, a decisão de Haia, que substituiu a vaga indicação contida no texto original do art. 25 da Convenção de Varsóvia pela precisa referência ao art. 22, esclarecendo que só do benefício neste previsto e não de qualquer outro fica privado o transportador que, por si ou prepostos seus, tenha atuado com dolo.

Conservando-se fiel ao texto original da Convenção de Varsóvia, nossa lei aeronáutica faz recair sobre o transportador, que dolosamente deu lugar a um dano, sanção de alcance mais largo — à primeira vista — do que a estabelecida pela norma internacional aprovada em Haia.

A modificação introduzida pelo Protocolo — como, aliás, já se assinalou — priva o transportador doloso apenas do benefício da limitação de responsabilidade, mas não dos meios colocados à sua disposição para ver excluída essa mesma responsabilidade. De uma e outra dessas possibilidades, entretanto — de limitação e de exclusão — diz-se estar o transportador despojado, nos termos da versão original da Convenção de Varsóvia e nos termos de nossa lei.

Não nos parecendo que, nesse ponto, dada embora a diversidade dos textos legais, deva fazer-se qualquer diferença quanto ao entendimento que merecem, por um lado, nossa lei e a Convenção de Varsóvia e, por outro, o Protocolo de

(7) ICAO, Doc. 7686 — LC/140 — "International Conference on Private Air Law" (The Hague, 1955); vol. I (Minutes), pág. 350.

(8) Ver Doc. citado na nota anterior; pág. 197.

(9) MAX LITVINE — o.c. supra; pág. 200

(10) DANIEL LUREAU — "La responsabilité du transporteur aérien"; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1961; pág. 163.

(11) SHAWCROSS and BEAUMONT — "On Air Law"; Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., Londres, 1951; pág. 344.

(12) RIESE et LACOUR — "Précis de Droit Aérien", Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1951; pág. 276.

Haia, buscaremos, em seguida, justificar nossa posição. Resume-se ela na afirmativa de que o Protocolo de Haia — cujo art. XIII suprimiu e substituiu o art. 25 da Convenção — só fez indicar precisa e claramente o alcance dêste último dispositivo: não o alterou, mas por assim dizer o interpretou; não inovou e sim elucidou, estabelecendo como regra positiva o que corresponde, segundo entendemos, à exata inteligência requerida pelo art. 25 da Convenção.

Baseia-se a atitude por nós assumida no ponto simples segundo o qual a alegação de haver o transportador agido com dolo deve ser provada por quem a faz. E palco próprio para que essa prova se produza é o pleito judicial, a cujo término — acentuemos esta palavra — aquela prova terá eventualmente emergido.

Decorrência natural dessa observação é a de que só a essa altura caberá cogitar de sanções a aplicar ao transportador contra quem procedimento doloso foi argüido e provado. E, a essa altura, só cabe privá-lo do benefício de limitação da responsabilidade — isto é, só cabe a sanção que o Protocolo de Haia dispõe que se aplique. Oportunidade para qualquer outra medida já terá passado.

Impressiona, sem dúvida — e, por isso mesmo, examinaremos particularmente essa hipótese — a unanimidade com que os doutrinadores atrás citados se manifestam no sentido de que o art. 25 da Convenção priva o transportador não só do benefício que lhe assegura o art. 22 — o que é forçoso admitir e o Protocolo de Haia consagrou — mas também de recorrer à defesa que lhe proporciona o art. 20.

Alude êste — recordemos — à possibilidade que ao transportador se abre de exonerar-se de responsabilidade provando ter adotado, por si e seus prepostos, tôdas as medidas necessárias para evitar o dano ou ter sido impossível adotá-las. Assim sendo, não entendemos como se possa sustentar que o transportador a quem se atribui comportamentos dolosos esteja privado de recorrer a essa defesa; entendemos, evidentemente, que a defesa cairá ante a prova efetiva de dolo, mas até que tal prova se faça, o transportador terá indubitavelmente o direito de pretender contestá-la, buscando evidenciar, por exemplo, que, ao contrário de haver agido com dolo, adotou o conjunto de medidas necessárias para evitar o dano.

Em suma e para sintetizar: acreditamos que ao dolo do transportador só se podem ligar consequências após provado o mesmo dolo. E à tentativa de produção dessa prova, o transportador há-de estar legitimamente autorizado a opor toda e qualquer defesa que a norma faça permissível. E há-de estar autorizado a agir assim pela razão trivial e poderosa de que oportunidade para fa-

zê-lo apresenta-se durante o decurso do processo em cujo encerramento dolo seu virá, acaso, a ser reconhecido. Entender diversamente equivaleria a ter por admissível retirar consequências do dolo do transportador antes que o mesmo dolo se houvesse provado; seria, inclusive, negar ao transportador meios de invalidar essa prova.

Exatamente por êsse motivo — porque os elementos em que pretenda fundar exclusão da responsabilidade não de ser contrapostos ao dolo que ao transportador se atribua e porque o reconhecimento de tal dolo implique prévia negação daqueles elementos — é que nos parece terem tido razão os elaboradores do Protocolo de Haia contra os intérpretes referidos da Convenção de Varsóvia, cingindo as consequências do dolo do transportador ao fato de êle se ver privado do benefício da limitação da responsabilidade.

Porque somente de tal benefício é possível privá-lo depois de reconhecido o dolo e porque de nenhuma defesa é razoável privá-lo antes, teve inteira procedência o art. XIII do Protocolo de Haia, dando versão nova e precisa ao art. 25 da Convenção de Varsóvia. No texto dêste artigo, bem como no texto do art. 93 de nossa lei — à qual se aplica o conjunto de observações feitas — é demais, dentro da exposta ordem de idéias, a referência a preceitos que excluam a responsabilidade do transportador.

Dentro dessa ordem de idéias, foi, portanto, que deixamos dito equivalerem-se, para efeito de aplicação prática, as disposições dos arts. 93 de nossa lei, 25 da Convenção de Varsóvia e XIII do Protocolo de Haia. Projetou êste último preceito luz clara sobre os dois outros, definindo-lhes o contorno verdadeiro, uniformizando e — a nosso ver — corrigindo orientações doutrinárias que se diversificavam. De grande utilidade, portanto, a versão dada ao dito art. XIII, por ter indicado o rumo exato em campo que se cobria de dúvidas; e de desejar que o legislador brasileiro tomasse o mesmo rumo, conferindo a nosso art. 93 forma capaz de levar a inteligência uniforme e impedir abertura de terreno para manifestações de opiniões discordantes.

Uma questão ainda, relacionada com o assunto, merece tratamento.

De acôrdo com o disposto no art. 91 é, como sabemos, possível que transportador e usuário estipulem, convencionalmente, que o montante, de indenização eventualmente devida será superior ao previsto em lei. Frente a essa possibilidade, cabe indagar se o transportador que aja com dolo poderá ver-se admitido a não indenizar para além da quantia convencionalmente fixada.

O problema tem sentido, tanto frente à norma convencional em vigor — pois que, por dolo, fica o transportador privado das vantagens de

limitação asseguradas pelo art. 22 — como perante a lei brasileira que, na hipótese de dolo, torna sem efeito “os artigos deste Código que excluam ou limitem a responsabilidade”.

Dispondo a norma internacional da forma citada, entende GOEDHUIS face a ela — e seu entendimento poderia ser defendido ante os termos de nossa lei — que a fixação convencional, entre usuário e transportador, de um montante de indenização superior ao limite legal, faz com que esse transportador, mesmo presente dolo próprio ou de prepostos seus, só esteja obrigado à compensação até o montante convencionado. Sustenta GOEDHUIS que tal montante não é um limite que a disposição do art. 25 possa atingir e fazer desaparecer, mas uma elevação da responsabilidade do transportador que se mantém fora do alcance do mesmo preceito.

LUREAU (13) dá notícia da opinião acima, dela discordando. E funda sua discordância no fato de que a estipulação convencional entre usuário e transportador, redundando no estabelecimento de um montante de indenização superior ao legal é, ainda assim, uma limitação — “En réalité, il s’agit d’une limitation de responsabilité à un chiffre supérieur” — e limitação que se estipula — acrescentemos — em função do que permite o art. 22 da Convenção, estando, portanto, sujeita a perder eficácia frente ao que dispõe o art. 25.

Conclui-se, dessa forma, que, em caso de dolo próprio ou de prepostos, o transportador não poderá invocar montante de indenização convencionalmente fixado e ater-se a ele, fugindo a cobrir quaisquer prejuízos que o excedam. A sanção prevista pelo art. 25 da Convenção — e pelo art. 93 de nosso Código — é a da ilimitação e, assim, o transportador ver-se-á compelido a compensar totalmente o prejuízo causado por dolo.

Faz o art. 93 ilimitadamente responsável o transportador não só por dolo próprio, mas ainda por dolo em que hajam incidido prepostos seus.

Comentando o tema — responsabilidade por ato de preposto — acentua AGUIAR DIAS tratar-se de ponto em que a teoria subjetiva da responsabilidade se revela insatisfatória, podendo uma adesão integral a seus preceitos conduzir a que se frustrem fins sociais visados pelo legislador. Com efeito, nos estritos termos daquela teoria — e no caso, por exemplo, do art. 93 do código aeronáutico — impor-se-ia prova não apenas de ato doloso do preposto, mas ainda de concorrência culposa do principal, num procedimento que só poderia redundar em ver a vítima, afinal, comprometida sua proteção.

Inclina-se, conseqüentemente, AGUIAR DIAS por considerar a responsabilidade do prin-

(13) DANIEL LUREAU — o.c. supra; pág. 163.

cipal pelo preposto como de caráter objetivo, apoiando PONTES DE MIRANDA, para quem o fundamento dessa espécie de responsabilidade “está em que o comitente ou patrão deve responder pelo que se passa no funcionamento da organização que dirige ou durante ele”; e diz:

“Na realidade, pois, e desfeito o véu que encobre, na complexidade das relações e das atividades humanas, o elemento produtor do dano, quem aparece como responsável efetivo é o patrão. Pouco importa que o dano seja produzido por outro. O mecanismo que prolonga a personalidade do patrão no sistema industrial ou na atividade meramente privada... identifica o ato materialmente produzido por outro com o seu “fiat”, isto é, com o ato original que deu impulso à empresa.” (14)

Acolhendo essa ordem de idéias que nos parece a que melhor consulta os interesses de equilíbrio e justiça perseguidos pelo legislador aeronáutico, entendemos que, face ao exposto no art. 93 do Código Brasileiro do Ar, abre-se para o usuário possibilidade de pleitear indenização ilimitada sempre que lhe seja possível provar procedimento doloso do transportador ou de prepostos seus — e, neste último caso, sem que lhe caiba provar, ao mesmo tempo, culpa do transportador.

As considerações feitas tornam importante que se busque precisar o entendimento a ser dado à palavra prepostos.

O C.I.T.E.J.A., anteriormente à realização da Convenção de Varsóvia, propôs que por preposto se entendesse:

“Toute personne ayant un lien quelconque avec l’employeur en vertu d’un mandat quelconque, le plus général possible, agissant au nom et pour le compte du transporteur” (15)

Essa conceituação, não obstante seu propósito de generalidade, tem sido freqüentemente considerada estreita pela circunstância particular de que, nas companhias de transporte aéreo, são raros os prepostos com a condição de mandatário. Se o conceito resultou insatisfatório, deve, contudo, ser conservado e observado o propósito que o animou: o de ser largamente englobante, permitindo incluir quantos concorram ou intervenham na execução de um contrato de transporte. DRION sugere que por prepostos se entenda não somente todo e qualquer empregado do transportador, como também toda e qualquer outra pes-

(14) JOSÉ DE AGUIAR DIAS — “Da Responsabilidade Civil”; Edição Revista Forense, Rio, 1950; vol. II, pág. 148.

(15) Definição referida por DANIEL LUREAU — o.c. supra; pág. 109.

soa que interfira, com autorização ou consentimento do transportador, na execução de um contrato de transporte. Esse entendimento amplo nos parece aceitável, especialmente diante da necessidade de considerar as particulares condições em que se processa o transporte aéreo, tendo-as na devida conta para estabelecimento da disciplina jurídica de seus múltiplos aspectos. Basta lembrar, com relação a este ponto, que, muito comumente, uma companhia de transporte aéreo encarrega-se de executar em favor de outra, no aeroporto A, serviços que essa outra executa em favor da primeira, no aeroporto B, e, em hipóteses como essa, devem, evidentemente, os empregados de uma companhia ser tidos como prepostos da outra, a qual, por isso mesmo e em relação a operações praticadas em seu interesse, responderá pelo dolo com que acaso ajam aqueles empregados.

A Convenção de Varsóvia (tanto na versão original do art. 25, como na redação dada ao mesmo dispositivo pelo Protocolo de Haia) exige prova de que o preposto agiu "dans l'exercice de ses fonctions" para fazer o transportador responsável pelo dolo com que o mesmo preposto haja atuado. Prova semelhante não é requerida por nossa lei aeronáutica e isso nos leva a cogitar das razões da diferença de orientação.

Quando, por ocasião da Conferência de Varsóvia, era discutido o anteprojeto de Convenção preparado pelo C.I.T.E.J.A., art. 25 da norma convencional, RIPERT teve a seguinte intervenção:

"Je crois que c'est par un excès de logique que, dans l'article 24, on a ajouté à l'acte illicite intentionnel du transporteur l'acte illicite intentionnel de ses préposés.

Autant il est juste de ne pas appliquer la convention au transporteur quand il a commis un acte illicite intentionnel, autant il paraît injuste de lui enlever le bénéfice de la convention lorsque ce n'est pas lui-même, mais son préposé qui a commis cet acte.

Il n'a pas les moyens de surveiller ce préposé qui, en fait, est son pilote et d'empêcher ses actes illicites intentionnels. Je pourrais presque dire que ce préposé est d'autant moins son préposé qu'il commet ces actes illicites intentionnels. Supposez un pilote d'avion qui, voulant faire de la contrebande,

aille atterrir sur un terrain quelconque et cause des dommages: le transporteur ne va pas bénéficier de la convention, alors que l'économie générale de la convention était, au contraire, de limiter sa responsabilité dans les termes prévus par la phrase: "lorsqu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le dommage".

Ici il avait pris toutes les précautions nécessaires; il a été trompé par le pilote; il n'y a aucune raison pour ne pas appliquer la convention.

Mais, tout-à-l'heure il a été présenté une hypothèse que m'a fait réfléchir. Supposez que les préposés du transporteur pillent les marchandises: est-ce que vous admettez que, dans ce cas, le transporteur ne soit pas responsable? Evidemment non: si se sont les préposés du transporteur qui commentent le dol, qui détruisent les marchandises, je comprends que le transporteur doive être responsable." (16)

A hesitação que as palavras de RIPERT revelam é retrato das dificuldades que têm cercado a aplicação do art. 25. Como faz notar DRION (17), pecam por insuficiência total as referências que ao assunto se fazem nas Atas da Conferência de Varsóvia — e nas da reunião de Haia, acrescentemos — não sendo mais esclarecedor um repassar da jurisprudência de vários países: inexistente fórmula satisfatória para — frente à multiplicidade dos casos concretos — orientar-nos quanto a decidir sobre se foi "no exercício de suas funções" que determinado preposto praticou certo ato doloso.

Longe de ser esclarecedor, representa, pois, essa expressão um escolho que o legislador aeronáutico nacional avisadamente evitou. Não incluindo no art. 93 do Código Brasileiro do Ar a exigência de que o preposto que age dolosamente esteja atuando "no exercício de suas funções" — e assim deixando ao julgador maior liberdade para apreciação das circunstâncias de fato — nossa lei poupou a seu intérprete sério embaraço com que depara quem busca pronunciar-se ante a norma internacional e favoreceu o encontro das soluções mais adequadas.

(16) ICAO, Doc. 7838, "II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien"; pág. 42/43.

(17) H. DRION — o.c. supra; pág. 246.

Jatos Italianos para a Real Fôrça Aérea Australiana

O Ministro da Defesa, Senador Shane Paltridge, anunciou, a 26 de agosto, que a Real Fôrça Aérea Australiana compraria 108 aviões Macchi, italianos, de treinamento de jatos. Os aviões serão construídos na Austrália pela "Commonwealth Aircraft Corp. Pty. Ltda.", sendo a principal subcontratante a Hawker De Havilland Pty. Ltda., de Sydney.

O pedido inicial é de 75 aviões, seguindo-se outro de 33 unidades.

A decisão do Governo Australiano de selecionar o Macchi MB326H como seu novo jato de treinamento e fabricá-lo na Austrália seguiu a recomendação de um grupo especial de investigação da RFAA e do Departamento de Suprimentos que partiu para ultramar no princípio deste ano. Um membro da Real Fôrça Aérea da Nova Zelândia foi também integrado na missão.

Este grupo, liderado pelo Comodoro-do-Ar B. Eaton, Diretor-

Geral de Requisitos Operacionais da RFAA, visitou a Grã-Bretanha, Canadá, Estados Unidos, Europa e Japão. A missão efetuou um exame detalhado de seis aeronaves, antes de recomendar o Macchi como o mais conveniente, tendo em vista as necessidades da RFAA.

Os outros aviões avaliados pelo grupo foram o Canadense C1-41, o Sueco Saab 105, o jato Britânico Provost, o Japonês TIF-3 e o Francês Potez 94.

O Senador Paltridge declarou que o treinador Macchi substituiria em definitivo o Winjeel de propulsão a hélice e o jato Vampire de treinamento da RFAA.

Atualmente, os cadetes realizam 120 horas de treinamento inicial no Winjeel, seguido posteriormente de 120 horas de treinamento avançado no jato Vampire.

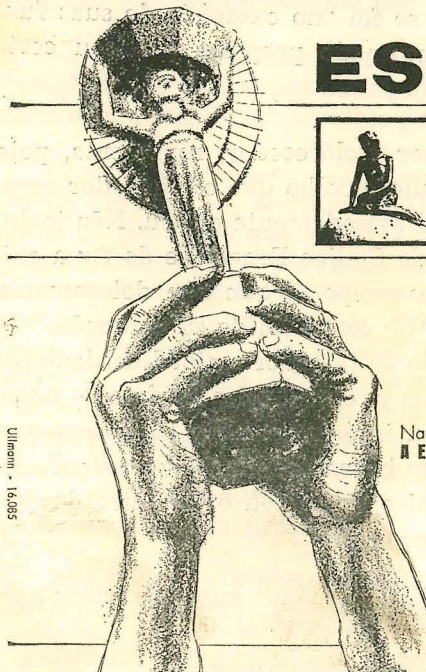
O Macchi é um jato de duplo assento, de 500 mph, fabricado pela Companhia Italiana Aero-

náutica Macchi e propulsionado por motor Bristol Siddeley Viper 11.

Seguindo-se ao anúncio do Senador Paltridge no Senado, o Ministro da Aeronáutica, Mr. Peter Howson, declarou que um mínimo de 12 aviões deverão entrar em serviço até março de 1968, com entregas parceladas subsequentes dos primeiros 75 aviões até dezembro de 1969.

O Ministro dos Suprimentos, Mr. Allen Fairhall, disse que o seu e o Departamento da Aeronáutica imediatamente completariam a autorização e os ajustes contratuais com as companhias ultramarinas implicadas.

A produção do Macchi seguiria o final da fabricação dos caças Mirage da RFAA, dos quais parte substancial estava sendo feita pela Commonwealth Aircraft Corp. em Fishermen's Bend, Victoria. A produção do Macchi na Austrália asseguraria concomitantemente a continuidade de trabalho para a indústria aeronáutica Australiana.



ESCANDINÁVIA






Primeira etapa...
da Seleção de Ouro,
rumo à conquista do
tri-campeonato mun-
dial de futebol!

Os povos dos países escandinavos - dinamarqueses, finlandeses, noruegueses e suecos - sentem-se orgulhosos por ter sido a Suécia escolhida para local da concentração dos brasileiros por ocasião da Copa do Mundo de 1966.

Na verdade, como dizem os turistas, unanimemente.
A Escandinávia é a região mais acolhedora do mundo!

E há muitas razões para um brasileiro sentir-se "em casa" na Hospitaleira Escandinávia. Por exemplo: Flamengo, "Mané Garrincha", Rei Pelé... são ídolos na Suécia.

E o meio melhor e mais rápido para chegar lá é o DC-8 "ROYAL VIKING" da



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Um pedacinho da Escandinávia nos céus do mundo

REVISTA DE AERONÁUTICA

— 56 —

SETEMBRO-OUTUBRO — 1965



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

Caberiam muitos argumentos,
neste espaço, se fôsse o caso
de convencê-lo a viajar bem
para a Europa...

Preferimos, no entanto, lembrá-lo
de que agora servimos: Lisboa, Ma-
drid, Roma, Milão, Paris e Frankfurt,
com os jatos Boeing 707 e Convair
990 A. Serviço de bordo e cortesia



VARIG

