

REVISTA *AERONÁUTICA*



JANEIRO-FEVEREIRO DE 1967

JANEIRO-FEVEREIRO 1967 - ANO 10 - N.º 42

**REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA**

ASSINATURA ANUAL NCr\$ 2,50

N.º AVULSO NCr\$ 0,50

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha 174 S/1116

Telefone 52-3910 — Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor e Editor Responsável:

Brigadeiro Eng A. GUEDES MUNIZ

Redator-Chefe:

Major-Brigadeiro Eng JOÃO MENDES DA SILVA

Tesoureiro:

Haroldo Sauer Guimarães - Maj I Aer

Redatores: Ten Brig Dr. Oriovaldo Benites de Carvalho Lima; Maj Brig Henrique A. Amaral Penna; Brig do Ar Nelson Baena de Miranda e Deoclécio Lima de Siqueira; Brig Med Drs. Paulo Eugênio Soares e José Carlos D'Andretta; Cel Av Antônio Geraldo Peixoto, Geraldo La-barthe Lèbre e Joaquim Vespasiano Ramos; Ten Cel Av Aloísio Nóbrega; Eng Flávio Muniz; e Cap Sylvio Coutinho.

AUXILIARES DA DIREÇÃO

Encarregado da Composição e Ilustração:

Joaquim Dias Corrêa

Revisora:

Glassy Mattos de Carvalho

Encarregado da Impressão:

Pedro Montet Filho

SUMÁRIO

Carta a nossos Leitores — Brig Eng A. Guedes Muniz	1
Operação CHARRUA — Cel Av Wilson Rezende Nogueira	2
Diplomação de Oficiais na ECEMAR	33
Notícias da Aeronáutica	37
FAB Festeja 26 anos do 1.º GTT	45
Médicos da FAB colaboram com o Desporto brasileiro	46
Declaração de Aspirantes do CPOR no CTA	47

NOSSA CAPA

Representa ela uma fase heróica da aviação militar em nosso País, quando os pioneiros do Correio Aéreo Nacional, sem o apoio dos meios atuais para a navegação, realizavam o "cisca", procurando identificar no terreno a rota a ser seguida.

O "cisca" era seguir as estradas, os trilhos, no mau tempo, para ler o nome das estações, único meio de saber onde se estava.

Em "separata" da REVISTA, a ser incluída no próximo número apresentaremos a "Missão de Paz", trabalho artístico da mais alta valia que é uma homenagem aos pioneiros da FAB, aos primeiros desbravadores dos céus de nossos sertões, aos pilotos, mecânicos, radiotelegrafistas, oficiais, sargentos, cabos e soldados que plantaram os alicerces ontem, da Força Aérea Brasileira de hoje.

Carta a nossos Leitores

Prezados leitores:

Cabe-nos o prazer de comunicar aos nossos leitores, e especialmente aos associados do nosso Clube, que o Governo da República, atendendo aos apelos da atual Diretoria do Clube de Aeronáutica, regularizou definitivamente a situação do terreno destinado à sua sede, terreno este situado à rua Santa Luzia, em local realmente privilegiado.

O Presidente Castelo Branco não somente renovou a doação anteriormente feita e que praticamente havia caducado, como a fez de modo tão perfeito que permitirá ao Clube alienar parte do terreno que passou a ser definitivamente seu, para a consolidação de contratos de financiamento, pois só assim será possível a construção de sede do Clube sem maiores ônus para nossa Sociedade.

Registramos, com orgulho, o excepcional trabalho feito a este respeito pelo Presidente de nosso Clube, Ministro Gabriel Grün Moss, a cuja tenacidade devemos, sem nenhum favor, a vitória finalmente alcançada.

Expressamos ao eminente Presidente da República, Marechal Castelo Branco, e ao Ministro Eduardo Gomes os sinceros agradecimentos de nossos associados pela doação assim tão inteligentemente completada.

Decidiu, também, a Diretoria do Clube, em sua última reunião de fevereiro, fazer um concurso de projetos para a sua nova sede, no qual os melhores arquitetos brasileiros terão a oportunidade de mostrar o seu valor, pois só assim o Clube encontrará a melhor, a mais econômica e a mais elegante solução para suas necessidades, além de que o construtor escolhido, baseado no projeto vitorioso, terá bases concretas para sua oferta de financiamento para toda a obra.

Os vários departamentos do Clube de Aeronáutica deverão aperfeiçoar os programas a serem apresentados aos arquitetos concorrentes, de sorte que teremos, certamente, numa bela sede, todas as facilidades sociais e culturais, à disposição de nossos associados e Exmas. Famílias.

Quanto à nossa REVISTA, ficou decidido também, pela Diretoria, que sua feitura deverá ser confiada a um grupo de especialistas e profissionais na matéria, e, por isso, convidamos os interessados a apresentarem suas sugestões e propostas.

A primeira sugestão recebida é das mais promissoras.

Finalizando, daremos mais uma boa notícia: o nosso futuro Ministro Márcio de Sousa e Mello já transmitiu à Presidência do Clube o seu interesse em ajudar o seu desenvolvimento, o que muito nos sensibilizou.

Começa bem, para o Clube de Aeronáutica, o ano de 1967.

Eng A. Guedes Muniz

OPERAÇÃO CHARRUA

NOTA DA REDAÇÃO

O autor do presente artigo, Coronel-Aviador Wilson Rezende Nogueira, Chefe do Curso Superior de Comando da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, foi o Coordenador-Geral das duas grandes manobras reais da FAB — Operações POTI e CHARRUA, que se desenvolveram, respectivamente, no Norte e no Sul do País, nos dois últimos anos.

Estudioso do assunto, foi convidado a escrever para a REVISTA AERONÁUTICA uma condensação de todos os aspectos e conceitos considerados de maior relevância, pelo nosso prezado companheiro de redação, o Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira, Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica e autoridade, também, no estudo e aplicação de conceitos de Guerra Revolucionária e Segurança Interna.

INTRODUÇÃO

Antes de considerarmos o Tema e Montagem da OPERAÇÃO CHARRUA, torna-se necessário analisar alguns aspectos gerais das Manobras Reais.

A Operação POTI e a Operação CHARRUA diferem dos demais exercícios até agora desenvolvidos pela FAB, mesmo daqueles em cooperação com a Fôrça Terrestre, uma vez que prevêm dois níveis de trabalho durante a execução da manobra:

- Nível de Planejamento
- Nível de Execução

As soluções foram procuradas através de planejamento real e não “a priori”, como costuma acontecer nos demais exercícios.

Outro aspecto interessante a ser notado é que, tendo sido um exercício que envolveu principalmente o interesse de treinamento da FAB, foi orientado no sentido de que a decisão do Comandante da Fôrça Terrestre dependia das possibilidades da Fôrça Aérea...

Em outras palavras: na Operação POTI, o tema, além de se desenvolver em todo o Nordeste (Maranhão até Bahia), centralizou sua ação principal no interior (Chapada do Araripe), onde os meios aéreos e terrestres exigiam um desdobramento e uma integração adequados.

Na Operação CHARRUA o mesmo ocorreu em toda a Região Sul, com ação principal no interior de Santa Catarina, exatamente em áreas onde havia carência de meios para fazer face ao problema. A Fôrça Terrestre dependeu não somente do transporte aéreo, mas também do apoio das Unidades Aéreas desdobradas.

O desdobramento das Unidades de apoio às operações constituiu um dos principais problemas do Estado-Maior da Operação CHARRUA.

Desejamos salientar que as Fôrças Navais somente participaram em escala bastante reduzida, por ser esta a primeira vez que integravam este exercício com a FAB.

A Operação CHARRUA constituiu um exercício real que proporcionou as seguintes observações:

- Exercício do Comando
- Técnica de Estado-Maior
- Trabalhos de coordenação
- Execução das ordens
- Integração com as Fôrças Terrestres e Navais
- Ensaio de Procedimentos Operacionais, tanto para as Fôrças Terrestres e Navais, como para a Fôrça Aérea.

A presente exposição obedecerá ao seguinte esquema:

- Finalidade e Objetivos
- Organização
- Tema Geral
- Montagem
- Evolução

1. FINALIDADE E OBJETIVOS

A Operação CHARRUA visou a três finalidades estabelecidas pelo Estado-Maior da Aeronáutica:

- 1 — Colhêr ensinamentos relativos ao emprego da FAB na Segurança Interna
- 2 — Apreciar as reais possibilidades da FAB na manutenção da Segurança Interna, em coordenação com as demais forças
- 3 — Exercitar os oficiais-alunos da ECEMAR em funções compatíveis com as finalidades dos Cursos que estiverem realizando

Destacaram-se, além das finalidades apresentadas, dois *objetivos* imediatos:

- 1 — Estudo das ações repressivas a serem executadas pela 5.^a Zona Aérea, em coordenação com os outros escalões correspondentes das Forças Armadas, em situações relativas às 3.^a e 4.^a fases de uma Guerra Revolucionária, caracterizadas pela hipótese e pelas variantes de uma **Diretriz** de Segurança Interna
- 2 — Verificar o emprego da FAB na Segurança Interna, segundo a organização prevista em Diretriz de Segurança Interna.

A Diretriz estabeleceu hipóteses e variantes que, quando verificadas, acionaram o Plano de Segurança Interna. O Tema Geral criou

uma situação onde essas hipóteses e variantes exigiam a ativação do Plano de Segurança Interna.

A 5.^a Zona Aérea preparou e ativou o seu Plano de Segurança Interna, baseado na Diretriz em questão, o qual possuía todos os seus anexos prontos e atualizados: Operações, Pessoal, Informações, Logística, Comunicações, Saúde e Intendência.

2. ORGANIZAÇÃO

Baseada nas finalidades e objetivos apresentados e nas necessidades de Direção e Arbitragem de um exercício real, envolvendo escalões de *planejamento* e *execução*, foi estabelecida a seguinte *organização* para a manobra:

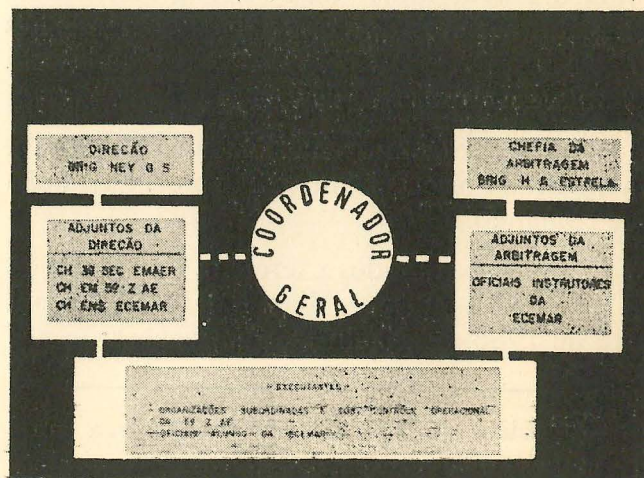


Fig. 1

Podemos observar no organograma acima dois campos distintos:

À esquerda, a Direção da Manobra e à direita, a Arbitragem.

Foi Diretor da Manobra (Cmt) o Brig do Ar NEY GOMES DA SILVA, Cmt da 5.^a Zona Aérea, e Chefe da Arbitragem o Brig do Ar HAMLET AZAMBUJA ESTRELA, Subchefe do EMAER.

A Direção da Manobra foi assessorada pelos seus adjuntos:

Chefe da 3.^a Sec do EMAER
Chefe do EM da 5.^a Zona Aérea

Chefe do Departamento de Ensino da ECEMAR

A Chefia da Arbitragem foi assessorada pelos oficiais-instrutores da ECEMAR.

A função de Coordenador-Geral esteve destinada ao encarregado da montagem desta manobra, uma vez que estava em condições de melhor informar e coordenar detalhes que interessavam aos dois campos: Direção e Arbitragem.

Na base desses campos, *Direção e Arbitragem*, estão situados os executantes que são todas as organizações subordinadas e sob controle operacional do Comandante da 5.^a Zona Aérea.

Os oficiais- alunos da ECEMAR reforçaram o Estado-Maior da 5.^a Zona Aérea e os Estados-Maiores dos respectivos comandantes dos setores A e B (EOEG de Curitiba e Base Aérea de Canoas).

A arbitragem apenas conduziu e orientou a ativação dos executantes, não possuindo ação de comando.

Participaram dos exercícios da Operação CHARRUA, entre os dias 1 e 10 de dezembro de 1966, as seguintes organizações:

- Oficiais do EM da 5.^a Zona Aérea em suas funções normais
- Oficiais do EM do III Exército em suas funções normais
- Oficiais do EM do 5.^o DN — No COC
- Instrutores da ECEMAR — Na arbitragem
- Alunos da ECEMAR — em funções de EM — Zona e Setores
- Oficiais do EM da 5.^a RM — Em EM e CROC Setor N
- Oficiais do EM da 3.^a RM — No COC de P. Alegre
- Organizações da 5.^a Zona Aérea — Apoio e Operacionais
- Organizações do III Exército — Apoio e Operacionais

- Organizações do 5.^o Distrito Naval — Operacionais
- Organizações sob o controle operacional do Cmt da 5.^a Zona Aérea
ERA 21 ERA 31 ERA 32 ERA 41 ERA 42
ERA 61 ERA 51
1/10 Gp Av 1.^o GTT 1/4.^o Gp Av 2/1.^o GT
1.^a ELO 2.^a ELO
ECA 1 ECA 2 Esqda Fumaça 7

3. TEMA GERAL

Apresentamos, em traços gerais, a Organização da Operação CHARRUA. Passemos, agora, ao Tema Geral.

A fim de atendermos às finalidades e aos objetivos da Operação e criarmos condições reais de planejamento e adequada execução, procuramos desenvolver um tema geral, onde as atividades de guerrilha se estendessem por todo o território da 5.^a Zona Aérea, focalizando as operações nas 3.^a e 4.^a fases, isto é, atividades que exigissem uma ação repressiva imediata.

O Tema Geral ficou assim desenvolvido na documentação:

1. Tema Geral
 - 1 — Situação Geral
 - 2 — Situação Particular
 - 3 — Situação Continuada
2. Plano de Segurança Interna da 5.^a Zona Aérea

SITUAÇÃO GERAL

A Situação Geral que se segue foi montada visando a criar um clima revolucionário em todo o território da Região Sul.

A ocorrência de atividades subversivas tem sido notada em todo o Território Nacional; entretanto, é na Região Sul onde o agravamento da situação se torna mais alarmante, em virtude da agressividade desenvolvida e do apoio que os agentes comunistas têm recebido, de origem comprovadamente estrangeira.

As violências contra líderes locais e as represálias a informantes e pessoas de suas famílias capitalizam aos guerrilheiros um crescente domínio sobre as populações rurais, mormente aquelas situadas em regiões afastadas das sedes das organizações militares.

As atividades dos comunistas intensificaram-se com a aparição de bandos armados em várias partes da Região Sul; sua maior intensidade e eficiência ocorre, entretanto, na área compreendida entre os rios Uruguai e Iguaçu, comumente denominada de Sul Montanhoso (Fig. 2).

No Sul Montanhoso e áreas próximas, as rodovias, as ferrovias e as comunicações com fio foram praticamente interrompidas; as via-

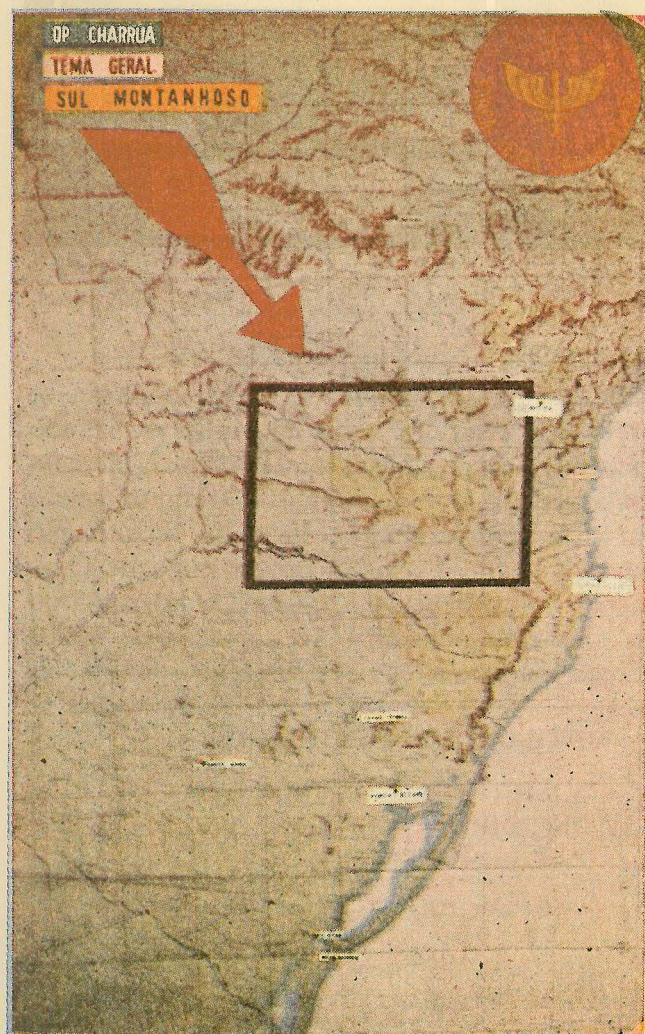


Fig. 2



Fig. 3

gens tornaram-se arriscadas e a economia foi bastante prejudicada.

Milhares de pessoas do Sul Montanhoso procuraram refúgio nas cidades maiores, vivendo em condições precárias.

Tôdas essas atividades guerrilheiras encontraram um forte apoio através das chamadas rotas ocultas, à semelhança das Trilhas Vietnamitas que, saindo do Vietnã do Norte, atravessam o Laos e a Cambódia, para apoiar os Vietkongs no Vietnã do Sul.

No Sul Montanhoso, o Passo das Lebres (Fig. 3) constitui um emaranhado de caminhos e intrincados cursos d'água que se escondem desordenadamente entre montanhas e florestas, facilitando o apoio aos guerrilheiros atra-

vés das fronteiras com Paraguai, Bolívia e Argentina. O Passo das Lebres oferece a segurança das operações militares, tanto pelo Brasil, como por parte dos países vizinhos.

O Governo Federal, em tais circunstâncias, decidiu criar a Zona de Operações SUL, abrangendo os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, passando toda a Região à administração e jurisdição militar.

Os comandantes militares acumularam os governos militares.

Designou ainda, o Governo Federal, para Cmt da Zona de Operações SUL, o Cmt do III Exército e determinou que fosse debelada a situação reinante naquela área.

Como fundo de quadro do Tema Geral, não julgamos necessário ampliar com maiores detalhes a subversão, o terrorismo, enfim as atividades guerrilheiras que se desenvolvem quando um país ou uma área do seu território se vê dominado pelo totalitarismo vermelho.

SITUAÇÃO PARTICULAR

Como consequência da ativação do Comando da Zona de Operações Sul, o III Exército, a 5.^a Zona Aérea e o 5.^o Distrito Naval apresentaram a seguinte organização:

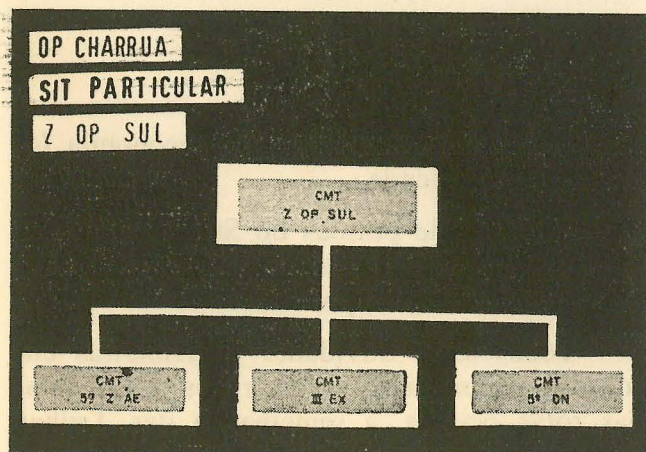


Fig. 4

Em um organograma integrado, verificaremos com maior clareza as relações de comando (Fig. 5).

Continuando a exposição sobre a Situação Particular, esclarecemos que a 5.^a Zona

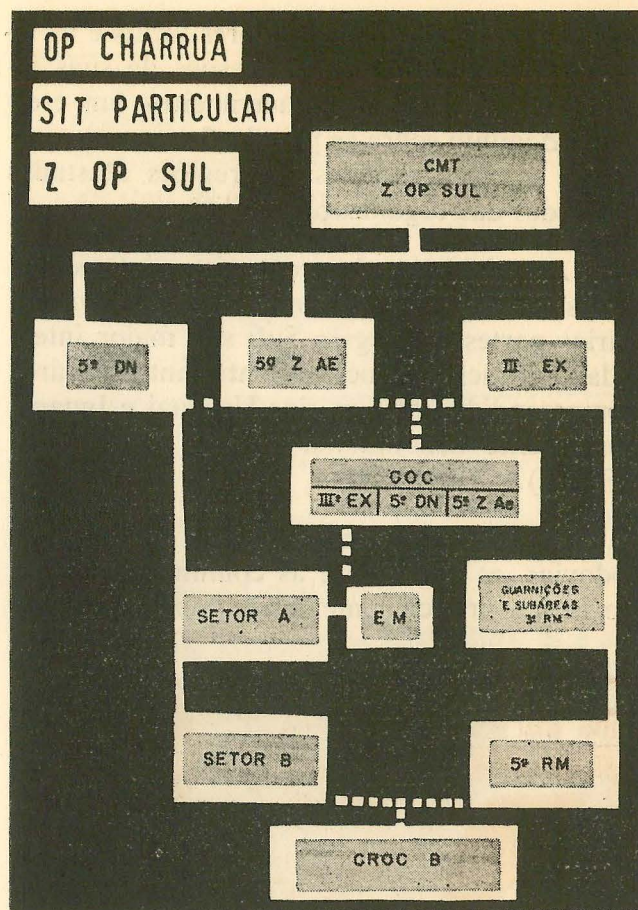


Fig. 5

— subordinação
- - - - - coordenação

Aérea, segundo o ambiente operacional que se pretendeu criar no tema, já vinha realizando missões de Segurança Interna, com os elementos aéreos de que dispunha. Entretanto, tendo em vista o agravamento, dia a dia, da situação na Região Sul e a ativação da Zona de Operações Sul, o Cmt da 5.^a Zona Aérea solicitou ao alto comando da FAB reforços de meios aéreos, para fazer face à situação.

— SITUAÇÃO PARTICULAR

— SOLICITAÇÃO DE REFORÇO

PERÍODO — 01 a 10 dez 1966

TAXA DE ESFORÇO — 2

- 60 Sort/dia Ren e Atq
- 12 Sort/dia Ren/Foto
- 18 Sort/dia Transporte
- 16 Sort/dia Caça/Bombardeiro

A fim de fixarmos alguns ensinamentos ministrados pela ECEMAR, baseados na documentação da Operação POTI e da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, e na experiência vivida por outros países nas operações antiguerrilha, incluímos no texto do tema algumas noções básicas sobre as Zonas de Operações dos Guerrilheiros. Procuramos, desta forma, salientar alguns aspectos relativos ao procedimento dos guerrilheiros e o grau de controle que exercem em certas áreas da Região Sul.

A Zona de Operações de Guerrilha não pode ser definida com precisão geográfica; ela se estende por toda a Região Sul e, dependendo da resistência oferecida, dos efetivos, meios, e, principalmente, da atitude da população, pode ser esquematicamente assim compreendida:

ZE — Zona de Estacionamento

ZRD — Zona de Resistência Decidida

ZNC — Zona Não-Controlada

ZAS — Zona de Ação Subterrânea.

Zona de Estacionamento

Também chamada de base. Área onde os guerrilheiros reúnem os meios indispensáveis às suas atividades. Localizada geralmente em posições bem defendidas do terreno. A medida que a guerrilha se desenvolve, os guerrilheiros sentem a necessidade de instalar uma rede adequada de refúgios, depósitos, etc., de forma progressiva, a fim de se assegurarem de maior mobilidade, rapidez e flexibilidade. Geralmente os que são apoiados apenas conhecem a localização da sua própria base — obedecem a uma forma celular de organização.

Pela análise das atividades dos guerrilheiros e pelas informações recebidas, podemos confirmar a existência de pelo menos duas ZE no Sul Montanhoso.

ZE-A — Considerada Principal, segundo o número de informações recebidas; era localizada nas imediações de Hercilópolis-Água Doce (Fig. 6).



Fig. 6

ZE-B — Considerada Auxiliar — Localizada na Serra do Espigão, ao norte de Santa Cecília (Fig. 7).

Acreditamos ser esta uma base auxiliar, para apoio imediato das operações que se realizam nas áreas do litoral e imediações.

Zona de Resistência Decidida

Área onde os guerrilheiros mantêm um domínio quase que absoluto sobre a população, recebendo da mesma o apoio e a proteção de que necessitam. Podem locomover-se com relativa segurança e procuram impedir por todos os meios a ação das forças do Governo, oferecendo-lhes uma Resistência Decidida (Fig. 8).

São áreas relativamente extensas de terreno e é na sua parte mais protegida que se localizam as ZE.

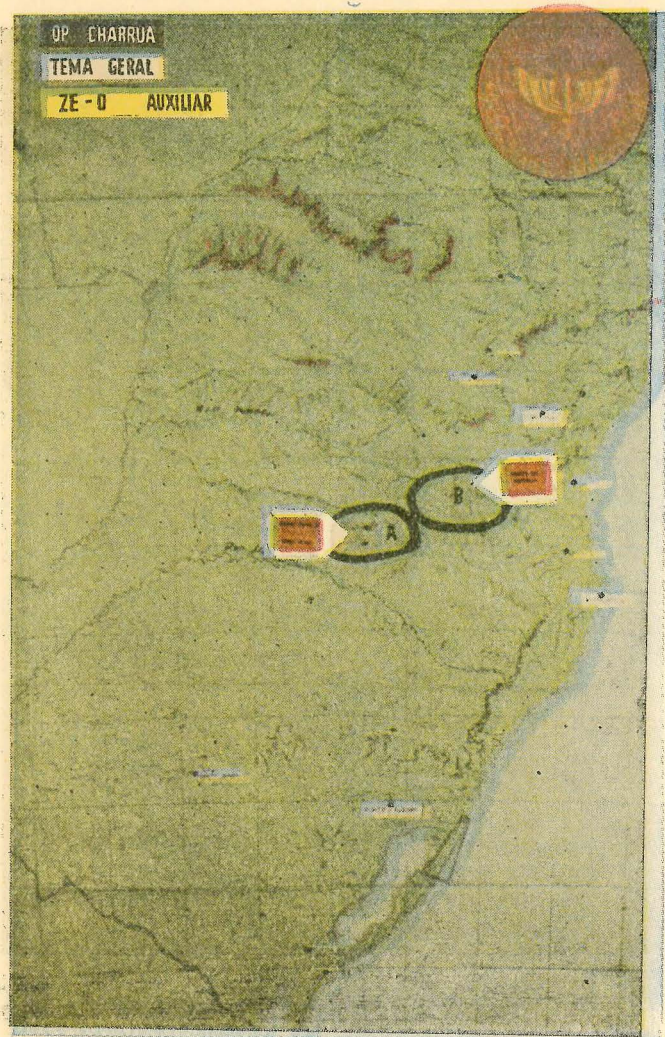


Fig. 7

Podemos situá-la no Sul Montanhoso, segundo a figura 8, face à análise das diversas operações que já foram realizadas na área assinalada.

Zona Não-Controlada

Esta é a principal área de manobra onde os guerrilheiros desenvolvem as operações ofensivas, as emboscadas, etc. e procuram manter a sua superioridade no terreno sem se interessarem pelo seu controle absoluto. Aí eles ameaçam, inquietam, mas não oferecem uma resistência decidida às tropas pacificadoras. Nesta Zona, que abrange quase todo o território da Região Sul, com exceção dos principais centros urbanos, procuram captar o apoio da população, tanto pela propaganda quanto pela intimidação (Fig. 9).

Zona de Ação Subterrânea

Área constituída pelos principais centros urbanos, onde as atividades guerrilheiras se caracterizam pelo terrorismo e pela sabotagem (Fig. 10).

Todos os documentos sobre a Situação Particular apresentaram fatores de planejamento, limitações operacionais, normas estabelecidas e problemas que foram considerados de acordo com os respectivos títulos abaixo transcritos:

- Situação de Operações
- Situação de Logística
- Situação de Pessoal
- Situação de Forças Terrestres
- Situação de Forças Navais
- Situação de Comunicações
- Situação de Saúde
- Situação de Intendência

Fig. 8





Fig. 9

Esta situação particular procurou apresentar todos os aspectos básicos que constituem o fundo de quadro da Operação CHARRUA, até a última semana do mês de novembro.

Quando se iniciaram as atividades da manobra, somente a arbitragem tomou conhecimento da orientação que se pretendeu dar aos exercícios.

Os alunos, baseados exclusivamente no que foi apresentado até este ponto e nos demais documentos que pouco a pouco foram alterando a situação, iniciaram seus planejamentos, integrados com a Força Terrestre, a fim de que as organizações participantes pudessem cumpri-las fielmente.

Desejamos expressar claramente que não poderíamos montar u'a manobra real sem conhecermos suas reais limitações, o que poderá parecer, à primeira vista, conhecermos previamente a solução do problema. NÃO! Nada mais falso se assim se compreendesse! Conhecíamos as várias soluções que o problema comportava, mas, em se tratando de fatores reais de planejamento, somente um real exame de situação, seguido de uma fiel Decisão e, evidentemente, de planos e ordens adequados, atenderiam aos elevados propósitos do exercício.

Desta forma, desejamos situá-los novamente na presente exposição.



Fig. 10

SITUAÇÃO CONTINUADA

QG 5.^a Z Ae
Dia 2 Dez 66.

Reunião no QG da 5.^a Zona Aérea — ao mesmo tempo estavam reunidos nos Comandos dos respectivos setores A (SBCT) e B (SBCO) os oficiais-alunos e oficiais-executantes que compunham os respectivos Estados-Maiores. Nessa ocasião, no QG da 5.^a Zona Aérea, foi apresentada a evolução da situação relativa à última semana de novembro. A seguir, o Cmt da 5.^a Zona Aérea iria expor ao seu EM a sua Concepção sobre as operações, baixando em seguida as Diretrizes para início do processo de planejamento do Comando.

A concepção do Cmt da 5.^a Zona Aérea apresentaria pelo menos dois conceitos essenciais :

- Conceito de Apoio às Forças Terrestres
- Conceito das Operações Independentes nos Setores A e B

A denominação de Operações Independentes nos Setores significa operações descentralizadas, isto é, aquelas cuja autoridade foi delegada aos comandantes de setores. Em outras palavras, o Comandante da Zona deveria analisar os meios disponíveis e as necessidades (evidentemente com o seu EM) e definir as missões dos Comandantes dos seus respectivos setores.

Essa concepção naturalmente deveria levar em consideração a missão da 5.^a Zona Aérea, que era também a missão do III Exército:

- SIT CONTINUADA
- MISSÃO DO III Ex
Debelar a situação existente na Região Sul

A operação pretendida pelo III Exército constituía o que, em outros termos, poderíamos chamar de Ponte Aérea de Assalto, rea-

lizada sobre a ZE-A (principal) com operação diversionária sobre a ZE-B (auxiliar) (Figura 11).

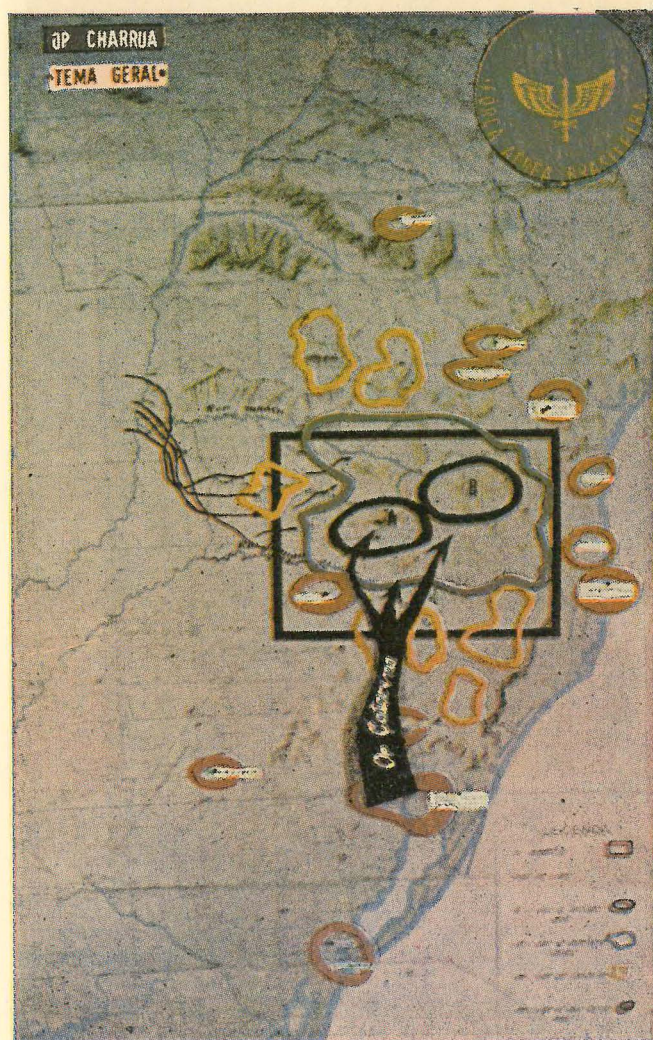


Fig. 11

O III Ex desejava realizar a Ponte Aérea de Assalto empregando o Princípio da Surpresa que, em ação antiguerrilha, se destaca entre os demais princípios de guerra. O transporte terrestre não oferecia segurança através da Zona Não-controlada.

Não sendo aconselhável a via terrestre, somente a via aérea deveria ser considerada na solução.

Desta forma, o Centro de Operações Conjuntas em Porto Alegre (Fig. 12) deveria dar início ao seu planejamento da Ponte Aérea de Assalto caracterizado na Fig. 13.

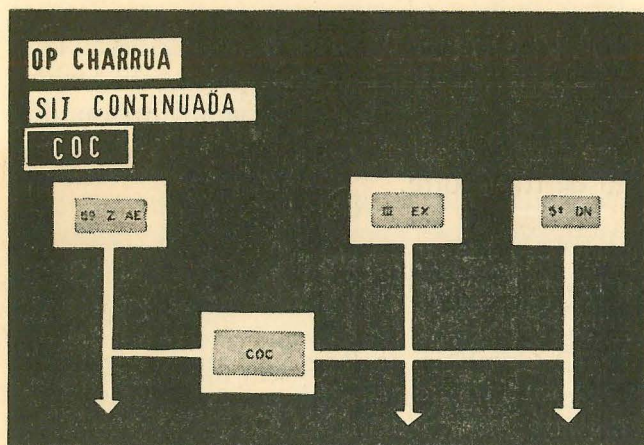


Fig. 12

O planejamento da Ponte Aérea de Assalto seria efetuado no Centro de Operações Conjuntas ou Centros Regionais de Operações Conjuntas, dependendo dos escalões envolvidos:

De que seria composto esse planejamento?

— De 4 fases distintas, a saber:

- Seleção da Cabeça-de-Ponte Aérea
- Conquista da Cabeça-de-Ponte Aérea
- Ampliação da Cabeça-de-Ponte Aérea
- Comboio de Ressuprimento com Cobertura Aérea e/ou Ressuprimento Aéreo

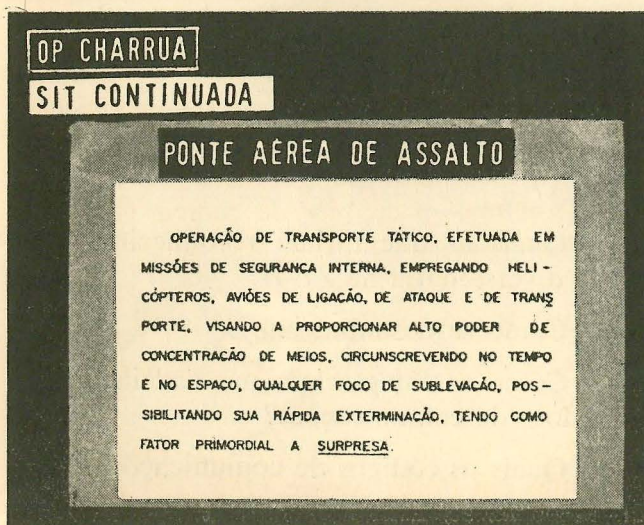


Fig. 13

Vejamos de que se compõe a 1.^a FASE:

Seleção da Cabeça-de-Ponte Aérea

- a. Rcn FOTO/VISUAL dos Campos de Pouso existentes na Área de Operações.
- b. Análise no COC das Condições de Operacionalidade que interessam às Forças Aéreas e Terrestres.
(Logísticas — Sanitárias — Segurança, etc.).

O COC, baseado na situação existente, deveria solicitar à Força Aérea a busca de informações necessárias à seleção dos campos de pouso que poderiam atender como solução. É possível que esses campos estivessem obstruídos, danificados, ocupados, etc. Após a análise das suas condições de operacionalidade que interessavam à Força Aérea e à Força Terrestre (onde pesavam os mais variados fatores), o COC deveria aconselhar o Alto Comando sobre quais as prováveis Cabeças-de-Ponte Aérea que atenderiam como solução.

Selecionadas, então, uma ou mais Cabeças de PAA, passar-se-ia à fase de conquista da CPAA.

2.^a FASE:

Conquista da Cabeça-de-Ponte Aérea de Assalto

- Limpeza da área, com emprêgo da Aviação de Ataque coordenada com o desembarque ou lançamento imediato do Escalão de Assalto.

Esta operação deveria ser iniciada, tratando-se de Segurança Interna, com o batimento da área com fogos aéreos dos Aviões de Ataque, coordenado com o desembarque do escalão de assalto - desembarque, se não houvesse obstrução, e lançamento de elementos aeroterrestres, se a Cabeça-de-Ponte Aérea estivesse obstruída.

O Escalão de Assalto, após a conquista de Cabeça-de-Ponte Aérea, deveria preparar as

condições de segurança para o desembarque do escalão imediato, isto é:

- demarcar zonas de aterragem ou de lançamento de carga;
- operar equipamento - rádio;
- controlar inicialmente as operações de desembarque, etc.

3.^a FASE:

Ampliação da Cabeça-de-Ponte Aérea de Assalto

- Desembarque do Escalão Imediato com dotação orgânica para 4 dias
- Aterragem das Unidades Aéreas de Ataque que apoiarão as Forças Terrestres

Conquistada a Cabeça-de-Ponte Aérea, deveria seguir-se a ampliação da mesma através do desembarque do escalão imediato e, logo após, a aterragem das Unidades Aéreas que iriam apoiar as Forças Terrestres. Devemos estar lembrados de que pretendíamos dar ênfase ao Princípio da Surpresa; logo, não haveria tempo a perder e a Força Terrestre deveria iniciar sua progressão no terreno, segundo os itinerários prefixados, a fim de atingir a linha de cerco ou outro objetivo já determinado. A Força Aérea teria como missão reconhecer, cobrir, atacar, enfim apoiar as Forças Terrestres. Lembramos, ainda, que essas tropas terrestres e aéreas de Cabeça-de-Ponte Aérea deveriam ser supridas via aérea; isto é, pelos aviões de transporte, segundo um planejamento logístico integrado Ar-Terra.

Esclarecemos que os "PELOTAR" foram organizados para emprêgo em ação local, chamada PRESENÇA, e que sua dotação orgânica foi prevista para 48 horas. Entretanto, o emprêgo de vários pelotares exige a centralização do Comando, o que passou a denominar-se de BATALHAR. Modificou-se, neste caso, a dotação orgânica do BATALHAR para 4 dias, a fim de permitir seu emprêgo, não como ação simplesmente local, mas com possibilidades de progredir no terreno com co-

mando centralizado. As Unidades Aéreas destacadas para a Cabeça-de-Ponte Aérea teriam como missão apoiar as operações do ou dos "BATALHAR" ali desembarcados pela aviação de transporte.

4.^a FASE:

Comboio de Ressuprimento.

O Comboio de Ressuprimento que transportaria o restante da dotação orgânica das Unidades Terrestres deveria ser planejado para seguir um itinerário programado e de pleno conhecimento da Força Aérea que o apoiaria dia e noite. Deveriam constar desse comboio todo o equipamento, material, víveres, etc. que iriam completar a dotação orgânica das unidades do escalão imediato, inclusive material da Força Aérea.

Os aviões de transporte, além de conduzirem a tropa terrestre do escalão imediato, deveriam manter o apoio logístico necessário à dotação orgânica prevista para 4 dias.

Êsses dados e fatores de planejamento são os que as seções de logística deveriam procurar estabelecer como definitivos.

A cobertura aérea do comboio far-se-ia com o emprêgo de ELO e ERA, isto é, em missões de controle aéreo avançado e alerta no ar ou no solo para ataque.

Quais as Unidades Aéreas que seriam empregadas nesta missão de cobertura?

Quais as que apoiariam a tropa terrestre do escalão imediato?

Quais as que interditariam o Passo das Lebres?

Quais as que fariam reconhecimento e ação diversionária na ZE-B?

Como se desdobrariam?

Como se integrariam na cadeia de comando e de comunicações?

Quais os códigos de comunicações?

Que canais seriam utilizados?

Como seriam supridas?

Tôdas essas perguntas e muitas outras constituiriam os vários problemas sôbre os quais o Estado-Maior teria que aconselhar o Comandante, para a sua melhor Decisão.

Tornar-se-ia de maior significação colher ensinamentos, dados, fatores de planejamento, observar técnica de execução, procedimentos, etc., tendo em vista que, pela primeira vez, a FAB procurava atingir um máximo de integração Ar-Terra, através do emprêgo de uma organização nova Btl-Ar, capaz de permitir um completo e rápido atendimento nos níveis de planejamento e execução, tão necessários à obtenção da Surpresa nas Operações de Segurança Interna.

O planejamento do itinerário e demais procedimentos de segurança do comboio terrestre deveriam ser realizados no Centro de Operações Conjuntas.

Todos os procedimentos do comboio e da cobertura aérea deveriam ser precedidos de entendimentos entre os respectivos Comandantes do Comboio e de Unidades Aéreas.

4. MONTAGEM

A fim de ajustar os participantes da manobra, especialmente as equipagens de voo, procuramos definir alguns procedimentos usuais em Operações de Segurança Interna e, ao mesmo tempo, figurá-los da forma mais real possível.

Vejamos alguns exemplos:

Podemos observar, na Fig. 14, uma aeronave do CAA realizando a cobertura do comboio em comunicação-rádio com o Comandante do Comboio.

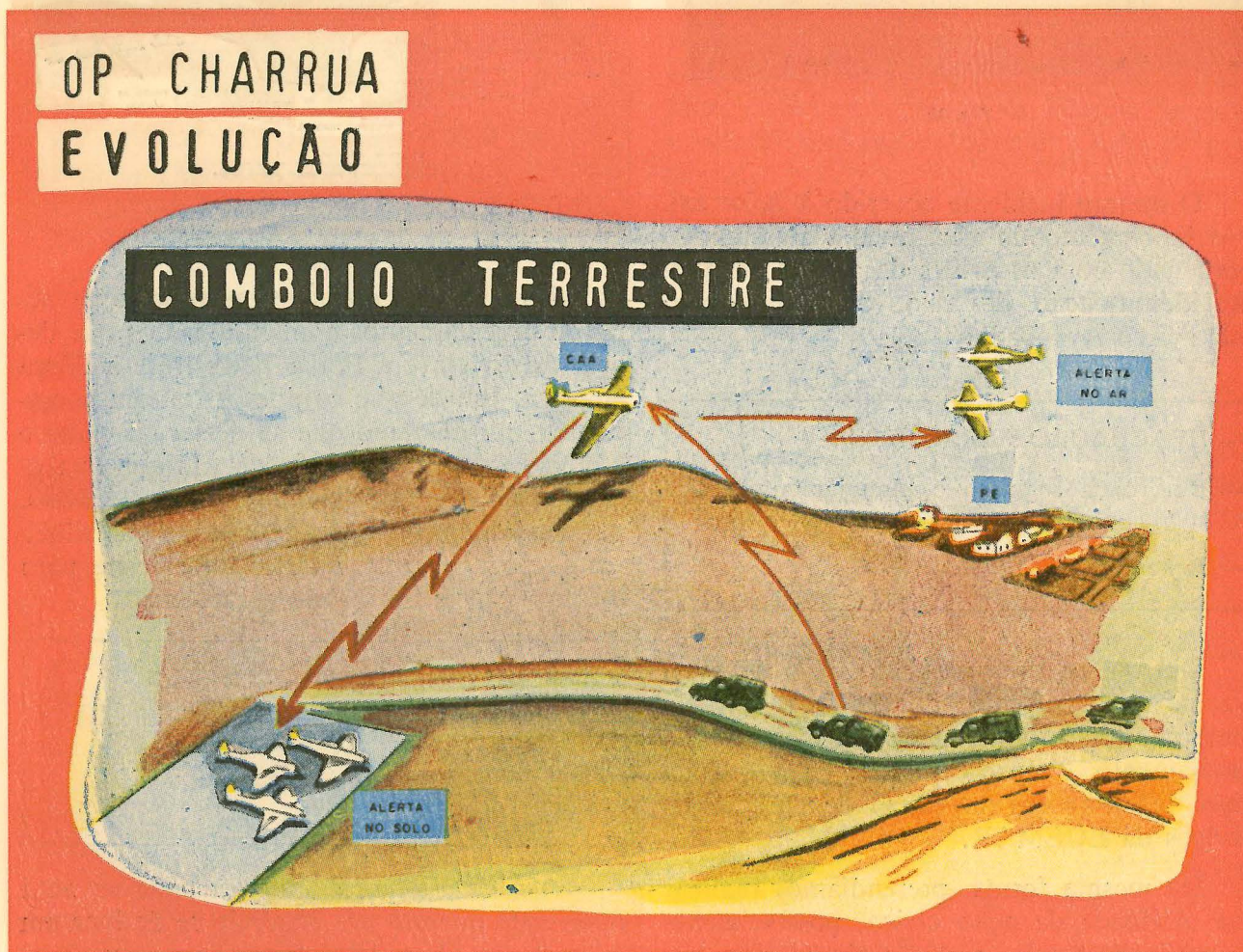


Fig. 14

O Avião CAA é alertado pelo Comandante do Comboio que solicita o apoio dos aviões de ataque. Os aviões de ataque devem ser acionados pelo CAA e poderão, conforme o planejamento efetuado, estar em alerta no ar ou no solo.



Fig. 15

O mesmo incidente ocorrido à noite exige o lançamento do pára-quedas iluminativo coordenado com os aviões de ataque em perfeita identificação de alvo, orientados pelo Guia Aéreo Avançado.

- EVACUAÇÃO AEROMÉDICA
- Executada segundo o planejamento efetuado no EM da 5.^a ZAe
- Ação Cívica

Outro incidente previsto foi o de uma Evacuação Aeromédica durante o trajeto do Comboio, que seria atendido de acordo com o planejamento efetuado no EM da 5.^a Zona Aérea pelos alunos do Curso de Direção de Serviços da ECEMAR.

Da mesma forma, pretendíamos realizar uma atividade de ação cívica, possivelmente vacinação ou serviço ambulatorio em uma pequena localidade da região.

Estariamos prontos, também, para atender os casos reais de Evacuação Aeromédica.

- SINALIZAÇÃO PIROTÉCNICA
- PONTO DE REFERÊNCIA/HORA DE PASSAGEM
- FOGO TRAÇANTE PARA INDICAR POSIÇÃO INIMIGA

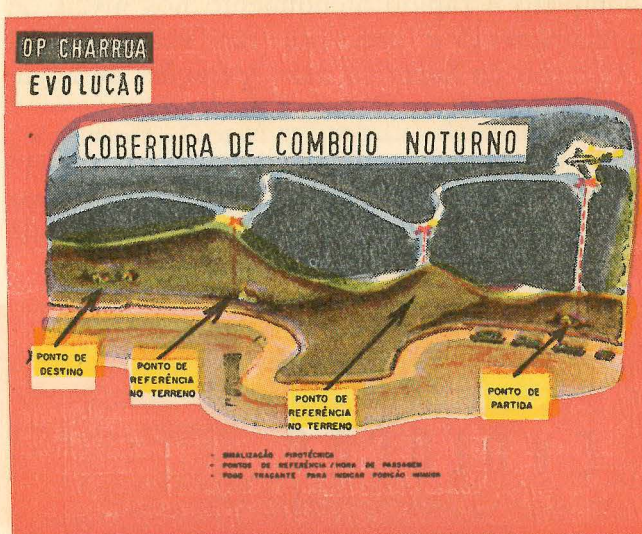


Fig. 16

Na Fig. 16 podemos apreciar uma série de procedimentos e entendimentos que devem existir entre a Força Terrestre e a Força Aérea, a fim de que os pilotos possam acompanhar um comboio que se desloca à noite e oferecer uma proteção efetiva. Há que estabelecer convenções tais como sinais pirotécnicos, para indicar posição ou ataque de guerrilheiros — fogo traçante da Força Terrestre para indicar o local de ataque aéreo, etc.

- SINALIZAÇÃO FUMÍGENA OU PIROTÉCNICA
- LOCALIZAÇÃO OU ATAQUE DE GUERRILHEIROS

A mesma situação anterior pode ser aqui observada quando um comboio se desloca em mata densa (Fig. 17). Torna-se necessário o conhecimento prévio dos sinais convencionais



Fig. 17

para que o Avião de Cobertura possa acionar os meios necessários.

SOBREVIVENTES

AVIÕES DE ATAQUE DESTROEM OS GUERRILHEIROS AO LONGO DA ESTRADA COMO TAMBÉM OS VEÍCULOS DO COMBOIO.

Quando um comboio é atacado, geralmente sofre os primeiros impactos na vanguarda e na retaguarda, a fim de ser impossibilitada a sua marcha (Fig. 18).



Fig. 18

Quando o comboio cai em mãos dos guerrilheiros, os Aviões de Ataque devem destruí-lo; mas é necessário que os pilotos saibam quando e como destruí-lo. Onde estarão os sobreviventes? Que sinais indicarão ao Av CAA ou de Ataque que o comboio deve ser destruído? Êste e outros entendimentos devem ser acertados quando do "BRIFIM" inicial da marcha.

Apresentamos algumas idéias gerais sobre cobertura do comboio; entretanto, há muito mais sobre êste assunto. O que desejamos acentuar é que não se podem improvisar procedimentos operacionais. Necessitamos treinamentos com a Fôrça Terrestre, não somente do III Exército, mas de todo o Brasil, para que compreendamos uma única linguagem: Fixarem-se doutrinas.

Ao mesmo tempo em que se deveria desenvolver a Ponte Aérea de Assalto com o seu comboio de ressuprimento, os aviões de transporte estariam suprindo as Fôrças Terrestres e Aéreas deslocadas para a cabeça-de-ponte aérea.

Além de tôdas essas operações que acabamos de citar, as demais Unidades Aéreas estariam cumprindo outras missões determinadas pelos comandantes dos setores A e B.

A fim de melhor ajustar as equipagens de vôo à missão que lhes foi determinada e, evidentemente, proporcionar treinamento e ensinamento às mesmas, procuramos montar ocorrências sobre as diversas atividades relacionadas com o tema.

Vamos exemplificar:

Fotografamos "a priori" diversos locais em tôda a área da Região Sul, como mostra a Fig. 19.

Para cada um desses locais preparamos um croqui, semelhante à fotografia tirada "a priori", e redigimos uma ocorrência que iria exigir um tipo de missão que poderia ser um Reconhecimento, Ataque, Cobertura, etc.

Vemos na Fig. 20, à direita, um dos muitos croquis relativos às diversas áreas fotografadas; à esquerda, redigimos uma ocorrência

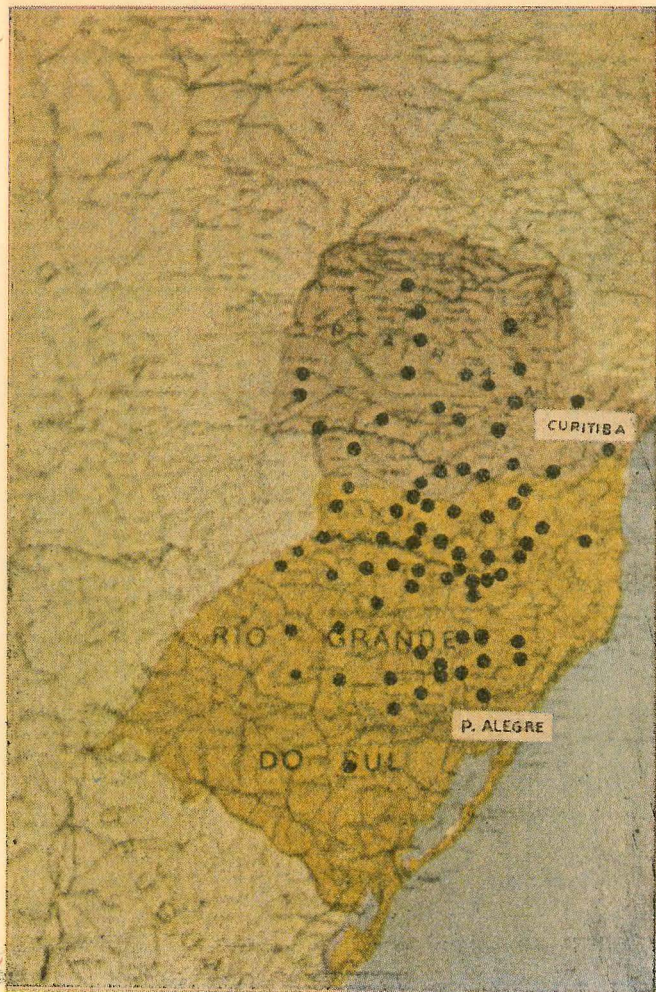


Fig. 19

cia, e, para cada croqui ou fotografia, preparamos uma ocorrência diferente.

Êsses croquis-ocorrência integrariam bloco de ocorrências que deveria permanecer com um dos árbitros (dependendo do local em que se encontrasse êsse árbitro).

As ocorrências seriam destacadas no citado bloco e, na hora e data previstas, introduzidas no canal de comando que lhes dissesse respeito; dependendo da fonte de informe, poderia ser introduzida: no QG do III Ex, em um comando de subárea, em um canal de comunicações da ECA, no comando do Setor, no comando do Comboio, etc. Êste sistema visou a criar situações reais de informes que deveriam ser processados no COC ou CROC, e aconselhados ao Comandante para a Deci-

são. As Unidades receberiam as ordens de missão relativas à Decisão do Comandante. Por que o croqui? Porque precisávamos criar um clima de realidade para a equipagem de vôo.

Além de necessitar identificar os Elementos Essenciais de Informações contidos em ficha anexa ao croqui, a equipagem de vôo teria que encontrar o local executando uma navegação a baixa altura indireta (procedimento já padronizado em Segurança Interna), colher e comparar os informes e trazer uma informação que nós já conhecíamos porque possuíamos a fotografia.

Esclarecemos que a figura ilustra apenas êste tipo de ocorrência-croqui. Há inúmeros outros que não possuem croqui, mas exigiriam uma análise do A2 do COC, face à conseqüente dedução de missões tais como reconhecimento de itinerários, interdição do Passo das Lebres, lançamento de panfletos, ação psicológica, etc.

O CROC (Centro Regional de Operações Conjuntas) do Setor analisaria as diversas ocorrências, avaliaria as providências, planejaria o cumprimento das mesmas em função das sortidas disponíveis e determinaria à Unidade Aérea a sua execução.

A equipagem de vôo, após o respectivo "BRIFIM", executaria a missão, de acôrdo com os ensinamentos constantes do documento "Operações Aéreas na Segurança Interna", impresso na ECEMAR.

A fim de dar uma idéia de como os diversos escalões envolvidos na manobra seriam conduzidos pela arbitragem, observemos o organograma da Fig. 21.

Os números de 1 a 6 representam documentos diferentes em mãos de árbitros também diferentes, em cada nível de comando.

Êsses documentos constituem blocos com folhas destacáveis, representando cada uma delas ocorrências diversas, que seriam introduzidas nos locais representados por êste organograma.

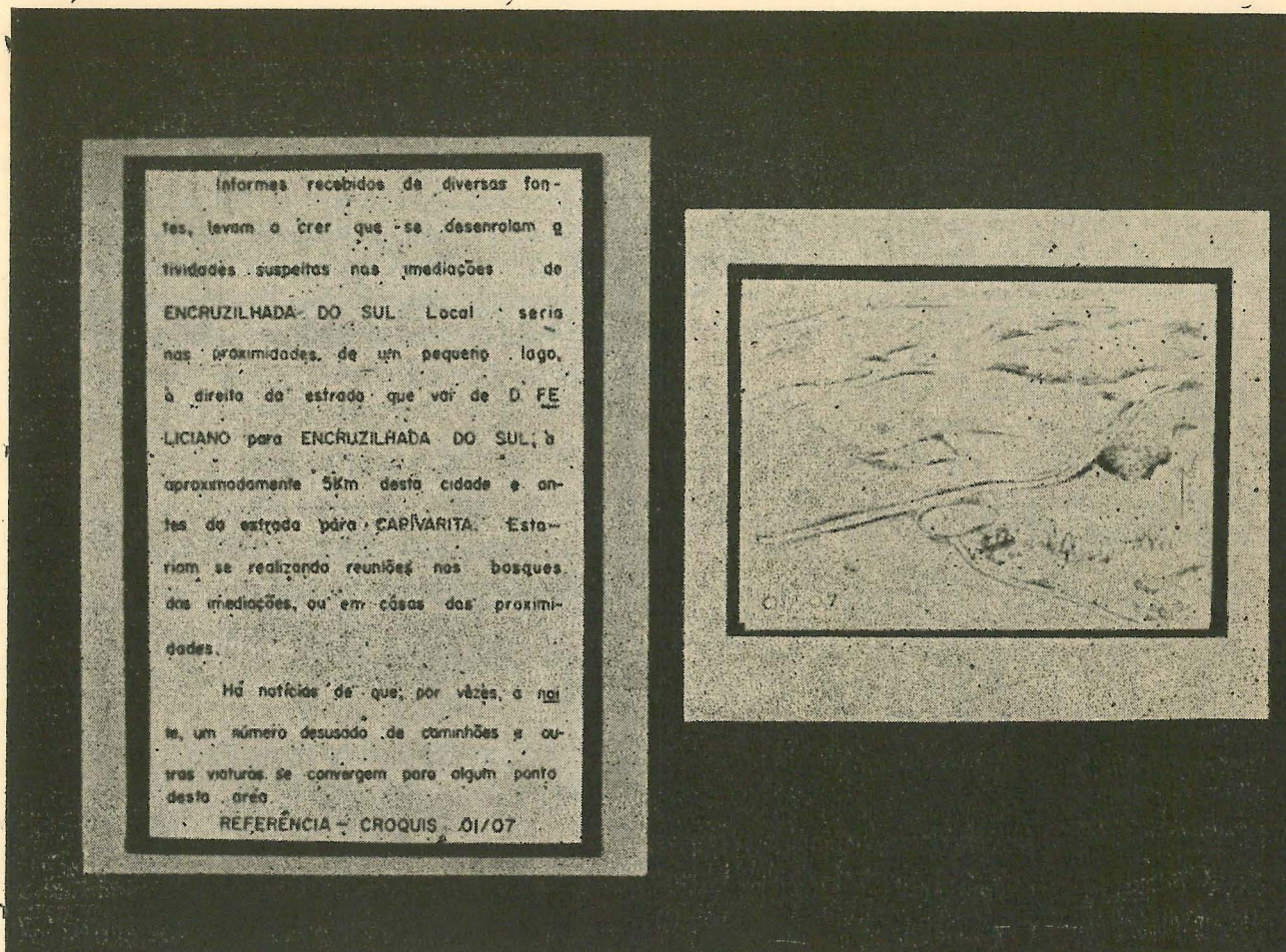


Fig. 20

Cada folha de ocorrências contém um histórico do informe, além da fonte de origem e a hora e data em que deveria ser acionado.

Desta forma, os árbitros que permaneceram distantes da chefia de arbitragem, em lo-

cais de desdobramento que não podíamos prever, ficariam em condições de manter o acionamento da manobra sem prejudicar a orientação geral que se pretendia dar aos exercícios.

Vejamos os demais documentos:

— TRÂNSITO DE OCORRÊNCIAS

1. Ocorrências Zona de Operações Sul (5.^a Z Ae)
2. Ocorrências Zona de Operações Sul (III Ex)
3. Ocorrências Setor A
4. Ocorrências Subáreas e Guarnições 3.^a RM
5. Ocorrências Setor B
6. Ocorrências 5.^a RM

7. Incidentes-Comboio (Do Ar)
8. Incidentes-Comboio (Do Solo)
9. Ocorrências Batalhar
10. Ciar Pelotas
11. Ciar Santa Maria
12. Ciar Cachoeira do Sul
13. Incidentes Pelotar (Do Ar)
14. Ocorrências Passo das Lebres
Missões de Reconhecimento
Missões de Ataque

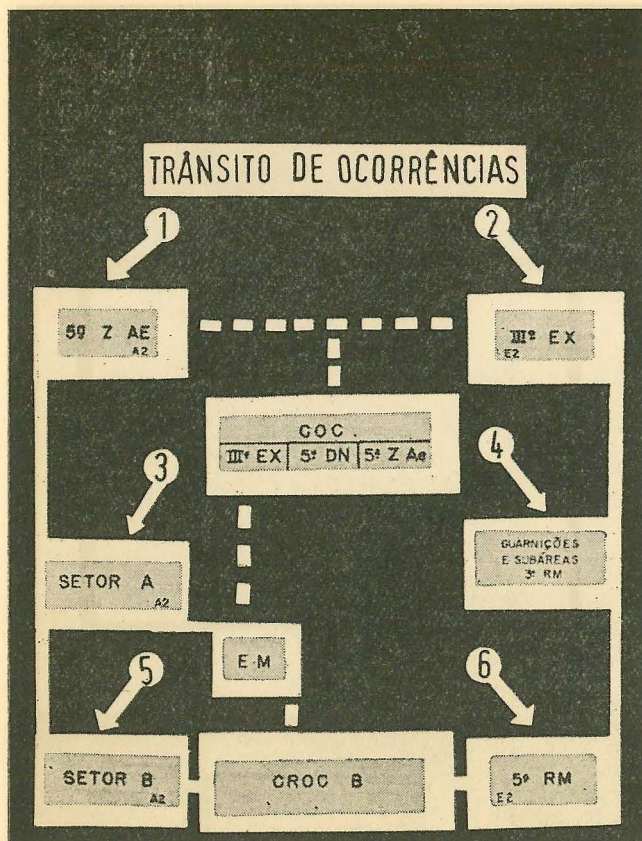


Fig. 21

Procuramos dar uma idéia geral do que pretendíamos realizar; há, ainda, pormenores de que não iremos tratar para não se tornar por demais extensa esta notícia; entretanto, várias foram as dificuldades encontradas para coordenar e até mesmo padronizar métodos e organizar sistemas, a fim de se atingir a um nível de instrução eficiente.

A seguir, apresentaremos alguns dos documentos que elaboramos:

- Tema Geral
- Plano de Arbitragem
- Código de Painéis
- Código TL
- Código de Bordo
- Sêlo Chekong
- Operações Aéreas na Segurança Interna

Tema Geral — Constitui o documento básico da Operação CHARRUA; já foi aqui tratado.

Plano de Arbitragem — Contém todas as informações sobre as limitações operacionais estabelecidas pelo Estado-Maior da Aeronáutica, além de orientar os árbitros dia a dia, hora a hora, sobre todos os aspectos, tanto do planejamento como da execução, a fim de estarem certos da orientação que deveriam imprimir, quando fôsse necessário.

Constitui um dos documentos principais da arbitragem.

Código de Painéis — Este documento está relacionado com um sistema de painéis de plástico colorido. Verificamos que as Forças Terrestres utilizavam um código de painéis de leitura difícil.

Preparamos um nôvo que foi inteiramente aceito pelo III Ex. Além de imprimirmos e distribuirmos o documento “Código de Painéis”, também confeccionamos, na ECEMAR, os respectivos painéis (cêrca de 200 metros de plástico) que foram entregues ao III Ex. Este código foi testado pela ERA 51 e pela 2.^a ELO, tendo nascido de sugestões de seus pilotos.

Código TL — Contém todos os termos necessários à transmissão de ordens e informações que se relacionam tanto com as Operações Convencionais, quanto com as Operações de Segurança Interna.

Código de Bordo — São cartões plastificados, contendo as indicações necessárias à leitura dos painéis colocados pelas Forças Terrestres. Esses cartões de dimensões reduzidas foram colocados nos Painéis dos aviões participantes da manobra.

Sêlo Chekong — Sêlo gomado, com a finalidade de permitir ao Comando da 5.^a Zona Aérea verificar e integrar o seu sistema de segurança nos propósitos da manobra. Quaisquer equipamento, aeronave, etc., situados dentro de uma área previamente delimitada, que recebessem um desses selos, seriam consi-

derados como sabotados, e somente a arbitragem poderia liberá-los.

Operações Aéreas na Segurança Interna — Este documento representa um esforço que a ECEMAR iniciou na Operação POTI e agora, mais uma vez, procurou atualizar. Contém todos os ensinamentos e procedimentos operacionais que as equipagens de vôo devem conhecer para ficarem em condições de operar em situações de segurança interna. Constitui uma condensação dos ensinamentos ministrados pelas operações Catrapo Uno e Catrapo Dois. Todos os termos e procedimentos foram revistos e atualizados, para evitar as confusões que têm surgido nesse sentido.

Cartas — Agradecemos a cooperação que nos prestou o Núcleo de Parque de Eletrônica, imprimindo 70 conjuntos de cartas de 1/500 000 dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Foram impressas no Serviço Gráfico do Exército cartas de 1/60 000, relativas às partes da área da manobra

VHF — Empregamos 20 conjuntos de transreceptor VHF que o Centro Técnico de Aeronáutica confeccionou especialmente para serem utilizados na Operação CHARRUA.

Levantamento Regional — Os alunos do Curso Superior de Comando da ECEMAR concluíram um volumoso trabalho sobre o levantamento estratégico da 5.^a Zona Aérea.

5. EVOLUÇÃO

A Operação CHARRUA, conforme estava previsto, foi iniciada dia 1 e encerrada dia 10 de dezembro de 66 com uma crítica final, onde ficou evidenciado o elevado proveito deste exercício, tanto para a FAB como para o Exército e a Marinha.

Não ficou dúvida quanto ao atendimento das finalidades estabelecidas pelo EMAER, uma vez que foram colhidos excelentes ensinamentos quanto ao emprêgo da FAB na Segurança Interna, quer no escalão planejamento, quer no escalão executante.

A apreciação das reais possibilidades da FAB na manutenção da Segurança Interna, em coordenação com as demais Forças, constituiu um especial capítulo deste excelente exercício.

Levando-se em consideração os meios aéreos disponíveis para o exercício, portanto, proibida a utilização de outros meios que não os empregados na manobra e considerando o limitado prazo para o planejamento e execução, julgamos que a FAB foi capaz de apoiar tanto as Forças Terrestres como as Forças Navais (no exercício). Por que assim afirmamos? Porque foram analisados todos os fatores necessários ao apoio às Forças Terrestres, concluindo com um planejamento que atendeu à missão do III Ex, da 5.^a Zona Aérea e do 5.^o DN. Poderia talvez surgir uma dúvida. Mas os meios foram reduzidos e a Força Terrestre necessitou transportar somente parte de sua



O Comandante da ECEMAR ao chegar à Zona de Operações é recebido pela oficialidade em novo uniforme camuflado.



dotação orgânica para atender a missão. Reside exatamente neste aspecto a relevância da coordenação entre as forças empenhadas, buscando soluções em planejamento conjunto.

Para analisar um dos itens das finalidades, isto é, exercitar os alunos da ECEMAR em funções compatíveis com as finalidades dos cursos que estiverem realizando, bastaria citar o seguinte:

A má condição atmosférica do dia D foi providencial. Evidentemente seria desejável que tal não tivesse acontecido, pois evitaríamos uma série de transtornos e problemas que dificultaram as operações das Unidades Aéreas e Terrestres, empenhadas nas operações; enfim, para o escalão executante, pode ter representado uma frustração; entretanto, para o escalão de planejamento, possibilitou inúmeros ensinamentos, principalmente no setor das comunicações. O EM sentiu a necessidade de se empenhar a fundo no problema e reajustar seus planos visando a dar maior realidade ante os imponderáveis do fator "condições meteorológicas". Sentiu-se de imediato uma necessidade de coordenação do sistema de comunicações ECA — Rêde de proteção ao Voo (que não havia sido mobilizada para as operações durante o período noturno) — e, ainda mais, estudar detidamente a rêde de comunicações para utilização integrada com o sistema ECA-COC.

Há ainda outros aspectos referentes a procedimentos operacionais que deverão ser melhor analisados para permitir uma conceituação mais apropriada.

Quanto ao planejamento conjunto das Forças Armadas, não poderíamos colher melhores resultados — vivemos dia a dia como uma só organização, desde os mais insignificantes pormenores, aos mais elevados conceitos doutrinários. Foi, em verdade, esta Operação CHARRUA, um marco indelével cujo significado se traduz em uma experiência edificante que permanecerá em cada um de nós: *Força Aérea, Força Terrestre e Força Naval.*

Desejamos salientar que mais uma vez a organização para a manobra, relativa à Direção-Arbitragem-Execução, organograma da

pág. 3 demonstrou seu perfeito ajustamento para um exercício desta natureza. Recomendamos, pois, para outras operações neste gênero, que seja mantido este sistema, usando-se apenas mais um adjunto do coordenador-geral, para conduzir, além de outros setores, a equipe de correspondentes de guerra, isto é, jornalistas que deveriam receber um pequeno curso de Operações na Segurança Interna, a fim de melhor ajustarem suas informações, para não prejudicarem a manobra pretendida, podendo mesmo serem orientados de forma a compreenderem o sentido das informações que contenham um propósito diversionário.

Participaram dos exercícios da Operação CHARRUA tôdas as organizações anteriormente previstas (pág. 4).

Incluímos, ainda, a participação do PARA-SAR e de elementos do 3.º Regimento de Reconhecimento Mecanizado e da Polícia da Aeronáutica do QG da 5.ª Zona Aérea, como figurantes dos incidentes guerrilheiros, quer contra o comboio, quer contra as tropas da cabeça-de-ponte aérea.

Ao iniciarmos os exercícios no dia 2 Dez, o Cmt da 5.ª Zona Aérea passou a dispor dos meios que solicitou para refôrço, isto é:

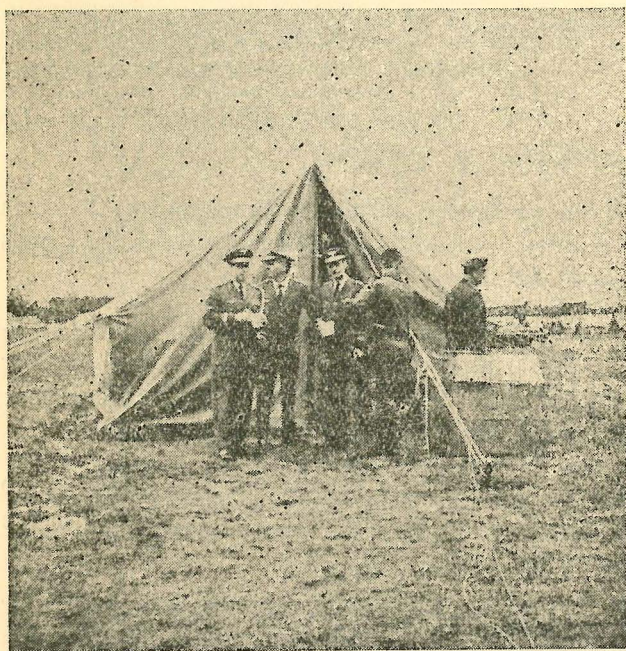
7 Esquadrilhas de Reconhecimento Armado
1 Esquadrão a 12 Av C-47
— Duas ELO
1/4 Gp Av
1/10 Gp Av
1 GTT —
— Dois ECA

Os meios citados foram desdobrados inicialmente da seguinte forma:

SBGI — ERA 51 61 42 41
1.º/GTT 2 C82
2.º/2GT 6 C47 + { 3 C47 5.ª Z Ae
ECA 2 F80
1/4 Gp Av 2RB25 2 T11
1/10 Gp Av 32 21
SBCT — ERA 31
1.ª ECA
1.ª ELO
SBCO — 2.ª ELO L-19
Esqda Fumaça T-6 (correio)

Após a necessária instalação das unidades participantes e dos Estados - Maiores da 5.^a Zona Aérea e dos Setores A e B (CT e GI), o Cmt da 5.^a Zona Aérea reuniu seu EM e informou sobre a missão comum às FA na Zona de Operações Sul:

— MISSÃO DO III Ex
Debelar a situação existente na Região Sul.



Autoridades inspecionam as barracas armadas nos acampamentos das ERAS



O EM tomou conhecimento, nessa ocasião, da Diretriz do Comandante do III Exército.

A seguir, o Cmt da 5.^a Zona Aérea definiu a sua concepção sobre as operações:

1. Manter o apoio às Forças Terrestres nas ações rápidas e de surpresa sobre as Zonas de Estacionamento, com os meios do Setor B.
2. Manter as operações independentes com os meios disponíveis dos Setores A e B.
3. Manter os meios de emprego convencional como reserva do Comando da 5.^a Zona Aérea.

Iniciaram-se, logo após, os planejamentos conjuntos Ar-Terra, visando a atender a idéia de manobra das forças empenhadas. A Força Aérea tomou conhecimento de que a operação pretendida pelo III Ex, denominada Operação CATARINA, constituía uma ponte aérea de assalto sobre a ZE-A Principal, com ação diversionária sobre a ZE-B Auxiliar.

O transporte terrestre de tropas, além de ser moroso, dadas as condições de insegurança na marcha através da ZNC, denunciaria ao inimigo a intenção da manobra pretendida. Deveríamos aliar, portanto, Sigilo e Surpresa.

Não sendo aconselhável a via terrestre, uma vez que as tropas teriam que atravessar a Zona Não-Controlada, sujeitas a emboscadas e correndo grandes riscos de perdas e sobretudo perdendo tempo, somente a via aérea atenderia como solução.

Desta forma foi dado início ao planejamento da Ponte Aérea de Assalto, efetuado pelo EM e COC em íntima ligação com todas as seções do EM com os representantes do III Exército.

A primeira fase do planejamento da PAA constou da seleção de cabeça-de-ponte aérea de assalto.

Em primeiro lugar, foram realizadas missões de Reconhecimento Aéreo dos campos de pouso próximos da ZE-A, Joaçaba-Palmas, e analisadas, pelos Oficiais do III Ex e da



Atentamente o Alto Comando da "Operação Charrua" acompanhou o desenrolar dos acontecimentos.



5.^a Zona Aérea, suas condições de operacionalidade, segurança, logística etc. Ficou então decidido que Joaçaba oferecia as condições desejáveis. Em seguida passou o EM a montar as Linhas de Ação preliminares para serem submetidas à apreciação do Cmt e posteriormente examinadas com maior profundidade. Estas LA preliminares continham uma primeira aproximação para a solução do problema e estavam montadas em termos de desdobramento e de estabelecimento de missões específicas para cada Unidade Aérea. Não continham, portanto, o aval definitivo das demais seções de logística, pessoal, comunicações etc.; constituíram, pois, LA preliminares, traçadas em termos operacionais. Tornava-se necessário um exame mais profundo de tôdas

as Seções do EM, para a sua adoção ou modificação.

A montagem destas LA procurou estabelecer as seguintes definições:

— Quais as Unidades Aéreas que deveriam apoiar o escalão de assalto da cabeça-de-ponte aérea em Joaçaba? Quantos aviões seriam necessários?

— Quais as Unidades Aéreas que deveriam realizar a cobertura do comboio de ressuprimento da CPA?

— Quantas Unidades seriam necessárias?

— Como seriam desdobradas e quando iniciariam as operações?

— Após o escalão de assalto, deveria seguir-se o escalão imediato apoiado por quais Unidades Aéreas?

— Quantas sortidas de C-47 seriam necessárias para o transporte aéreo do Batalhar que deveria partir de três locais diferentes: Santa Maria, Cachoeira do Sul e Pelotas?

— Quantas toneladas representava o transporte aéreo de um Batalhar, inclusive equipamentos e viaturas?

— Qual a Unidade que deveria continuar a operar em Gravataí, para apoiar as missões do Setor B?

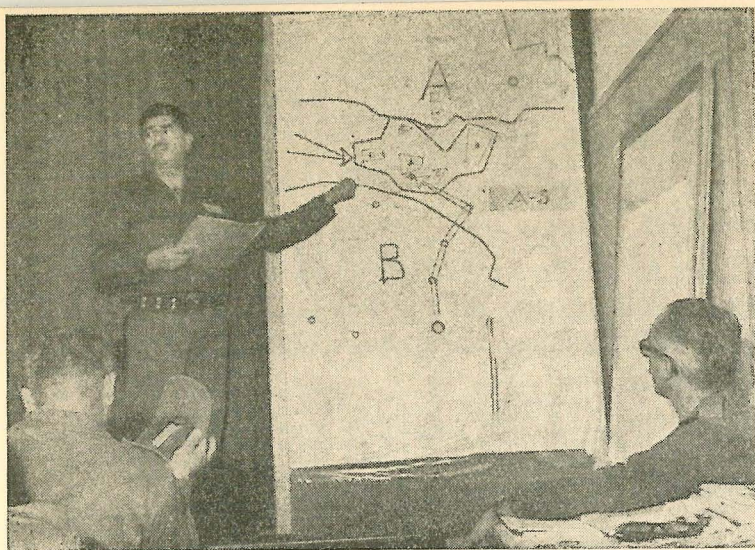
— Qual a Unidade Aérea que deveria receber a missão de Interdição ou Vigilância do Passo das Lebres?

— Qual a Unidade Aérea que deveria realizar as missões diversionárias da ZE-B?

— Como deveriam ser desdobrados os elementos dos ECA 2 e ECA 1, para apoiar as comunicações após o desdobramento das Unidades Aéreas?

— Como atender, pronta e eficazmente, às necessidades de ataques rápidos e eficientes em qualquer local solicitado pelas Forças Terrestres, quer na área de Joaçaba, quer ao longo do itinerário do comboio?

— Como seriam atendidos os casos de evacuação aeromédica, quer no comboio, quer na área de Joaçaba?



O Oficial de Informações apresentando o seu Exame de Situação.

— Os meios aéreos existentes seriam suficientes?

— E os meios logísticos de apoio seriam suficientes e poderiam ser transportados a tempo?

Poderíamos prosseguir com uma interminável relação de perguntas que desceriam a detalhes por demais insignificantes para serem aqui considerados, mas que prejudicariam as operações se não fossem analisadas pelo EM.

Tôdas essas questões foram estudadas e apresentadas ao Cmt em exame de situação, 48 horas após, isto é, às 14:30 HBV do dia D-4. O Comandante da 5.^a Zona Aérea, após ouvir a exposição do seu Estado-Maior, que apresentou duas Linhas de Ação que atendiam à solução do problema, decidiu adotar a LA n.º 2, cujas tarefas são abaixo transcritas:

DIA D-2

a. ERA - 21 — Operando de Bacacheri, realizar missões em apoio à 5.^a RM e ações diversionárias na ZE-B.

b. ERA - 31 — Idem à ERA-21

c. ERA - 32 — Deslocar seu escalão de apoio para Lajes e seu escalão aéreo para Gravataí

d. ERA - 41 — Operando de Gravataí, realizar missões do Setor B

e. ERA - 42 — Operando de Gravataí, realizar missões do Setor B

f. ERA - 51 — Operando de Gravataí, realizar missões do Setor B

g. ERA - 61 — Deslocar seu escalão aéreo para Erechim

h. 1.^a ELO — Operando de Bacacheri, realizar missões do Setor B

i. 3.^a ELO — Com 3 L19 e 1 H13, de Gravataí, realizar missões em proveito do Setor B; deslocar 2 L 19 para Erechim

j. ECA 1 — Desdobrado em Canoas e Gravataí

l. ECA 2 — Em Bacacheri

m. 1.º/4.º Gp Av (-) — Operando de Gravataí, à disposição do Cmt da 5.^a Zona Aérea

n. 1.º/10.º Gp Av (-) — Idem ao 1.º/4.º Gp Av

o. 2.º/1.º GT — Idem aos 1.º/4.º e 1.º/10.º Gp Av

DIA D-1

a. ERA - 21 — Idem ao Dia D-2

b. ERA - 31 — Idem ao Dia D-2

c. ERA - 32 — Operando de Gravataí, realizar a cobertura aérea do Comboio, pernando em Lajes

d. ERA - 41 — Idem à ERA-32

e. ERA - 42 — Idem ao Dia D-2

f. ERA - 51 — Deslocar seu escalão aéreo para Erechim

g. ERA - 61 — Operando de Erechim, realizar missões de interdição no Passo das Lebes

h. 1.^a ELO — Idem ao Dia D-2

i. 3.^a ELO — Com 2 L19 e 1 H13, operando de Gravataí, apoiar a cobertura aérea de Comboio, deslocando êsses elementos para Lajes.

j. ECA 1 — Desdobrado em Canoas, Gravataí, Erechim e no Comboio Terrestre

1. ECA 2 — Idem ao dia D-2

m. 1.º/10.º Gp Av — Idem ao dia D-2

n. 1.º/1.º Gp Av — Idem ao dia D-2

o. 2.º/1.º GT — Idem ao dia D-2

DIA D

a. ERA - 21 — Idem aos dias D-2 e D-1

b. ERA - 31 — Idem aos dias D-2 e D-1

c. ERA - 32 — Operando de Lajes, realizar a cobertura aérea do Comboio

d. ERA - 41 — Operando de Lajes, apoiar a consolidação da CPA Joaçaba; dessa localidade, prosseguir no apoio à Operação Catarina, somente com o seu escalão aéreo

e. ERA - 42 — Idem aos dias D-2 e D-1

f. ERA - 51 — Operando de Erechim, dar cobertura aérea à conquista da CPA em Joaçaba; dessa localidade, prosseguir no apoio à Operação Catarina, somente com o seu escalão aéreo

g. ERA - 61 — Operando de Erechim, dar cobertura aérea na conquista e manutenção da CPA, em Joaçaba

h. 1.ª ELO — Idem aos 2 dias anteriores (D-2 e D-1)

i. 3.ª ELO — Com 3 L 19 e 1 H13, deslocar-se para Joaçaba, após a consolidação da CPA; dessa localidade, prosseguir apoiando a Operação Catarina

j. ECA 1 — Desdobrado em Canoas, Gravataí, Erechim, Lajes e Joaçaba

1. ECA 2 — Idem aos dois dias anteriores (D-2 e D-1)

m. 1.º/4.º Gp Av — Operando de Gravataí, subordinado diretamente ao Cmt da 5.ª Zona Aérea, ficar de alerta no solo para apoio à Operação Catarina

n. 1.º/10.º Gp Av — Idem ao 1.º/4.º Gp Av

o. 2.º/1.º GT — Realizar o transporte das forças de superfície para Joaçaba, partindo de Cachoeira do Sul, Pelotas, Santa Maria e Uruguaiana, em apoio à Operação Catarina.

DIA D+1

a. ERA - 21 — Idem aos 3 dias anteriores (D-2, D-1 e D)

b. ERA - 31 — Idem aos 3 dias anteriores (D-2, D-1 e D)

c. ERA - 32 — Operando de Lajes, dar cobertura aérea ao comboio

d. ERA - 41 — Operando de Joaçaba, prosseguir no apoio à Operação Catarina

e. ERA - 42 — Idem aos 3 dias anteriores (D-2, D-1 e D)

f. ERA - 51 — Operando de Joaçaba, prosseguir no apoio à Operação Catarina

g. ERA - 61 — Operando de Erechim, prosseguir no apoio à Operação Catarina

h. 1.ª ELO — Idem aos 3 dias anteriores (D-2, D-1 e D)

i. 3.ª ELO — Operando de Joaçaba com 4 L19 e 1 H13, prosseguir no apoio à Operação Catarina, já com seu escalão de apoio

j. ECA 1 — Idem ao dia anterior (D)

1. ECA 2 — Idem aos 3 dias anteriores (D-2, D-1 e D)

m. 1.º/4.º Gp Av — Idem ao dia anterior (D)

n. 1.º/10.º Gp Av — Idem ao dia anterior (D)

o. 2.º/1.º GT — Transportar reforços para as forças de superfície em Joaçaba e realizar o ressuprimento da CPA e outros Transportes.

DIA D + 2

a. ERA - 21 — Idem aos 4 dias anteriores (D-2, D-1, D e D+1)

b. ERA - 31 — Idem aos 4 dias anteriores (D-2, D-1, D e D+1)

c. ERA - 32 — Operando de Lajes, realizar ações na ZRD

d. ERA - 41 — Idem ao dia anterior (D+1)

e. ERA - 42 — Idem aos 4 dias anteriores (D-2, D-1, D e D+1)

f. ERA - 51 — Idem ao dia anterior (D+1)

g. ERA - 61 — Idem ao dia anterior (D+1)

h. 1.^a ELO — Idem aos 4 dias anteriores (D-2, D-1, D e D+1)

i. 3.^a ELO — Idem ao dia anterior (D+1)

j. ECA 1 — Idem aos dias anteriores (D e D+1)

1. ECA 2 — Idem aos 4 dias anteriores (D-2, D-1, D e D+1)

m. 1.^o/4.^o Gp Av — Idem aos 2 dias anteriores (D e D+1)

n. 1.^o/10.^o Gp Av — Idem aos 2 dias anteriores (D e D+1)

o. 2.^o/2.^o GT — Idem ao dia anterior (D+1).

Após a apreciação das Linhas de Ação e a decisão do Comandante, o EM da Operação CHARRUA iniciou seus planos e expediu ordens de movimento para as Unidades engajadas na Operação.

Apreciemos, em primeiro lugar, o comboio que partiu às 1030Z do seu ponto inicial de marcha.

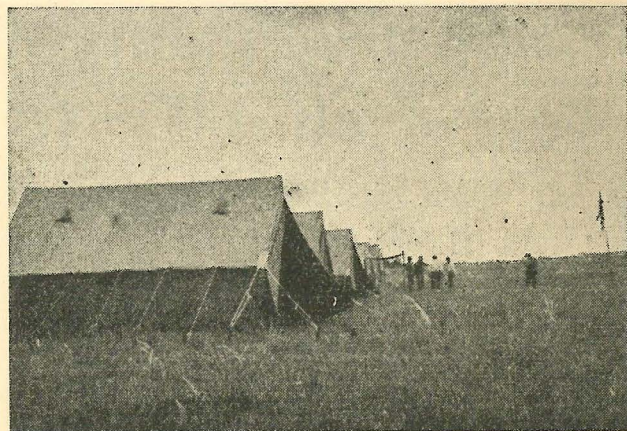
COMBOIO TERRESTRE

Geralmente a cobertura do comboio é realizada com aviões em cobertura e em alerta no ar ou no solo.

Neste caso, o Estado-Maior adotou como solução a cobertura com dois aviões de cada vez, para permitir uma ação imediata, perma-



Pronto para mais um voo o piloto deixa sua barraca

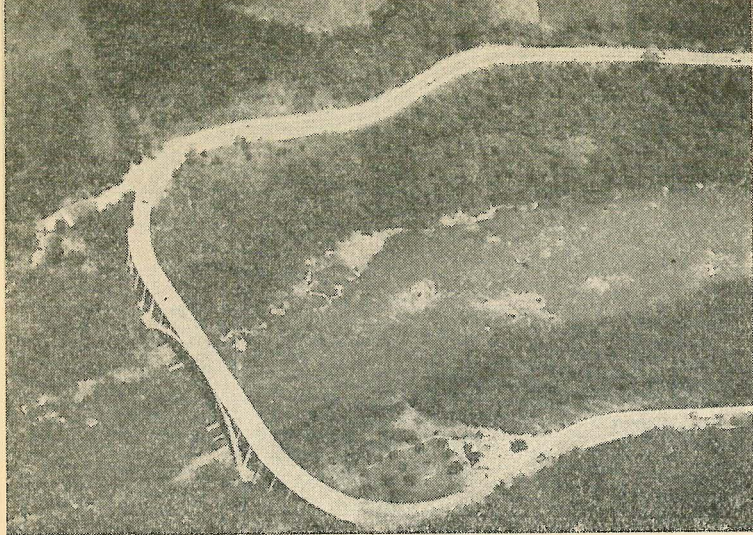


Acampamento em Canoas

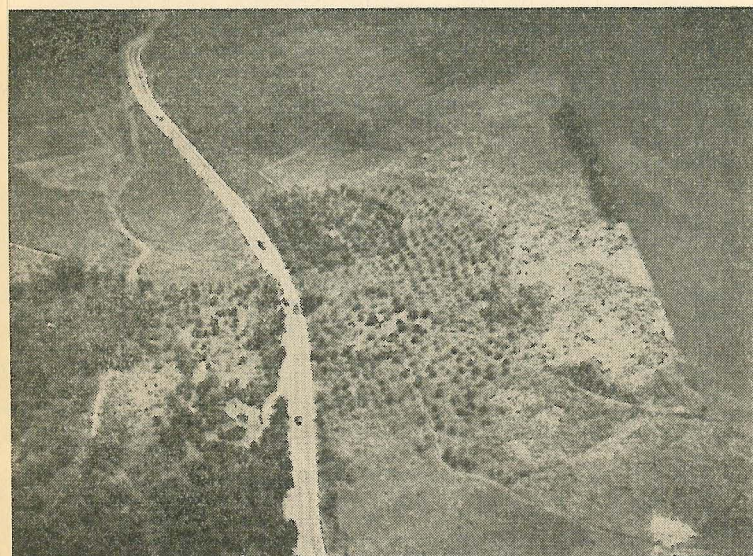


Outro acampamento em Joaçaba

necendo em alerta no solo os aviões do 1.^o/4.^o Gp Av F80, para atender as ações complementares de forças, além da ERA 32, em Gravataí.



O Comboio Terrestre em "Coluna Aberta".



Os grupos de figuração inimiga, trajando roupas civis e comandados pelo Maj Lessa e Cap Guarany, deslocaram-se com antecedência, conduzindo munição festim.

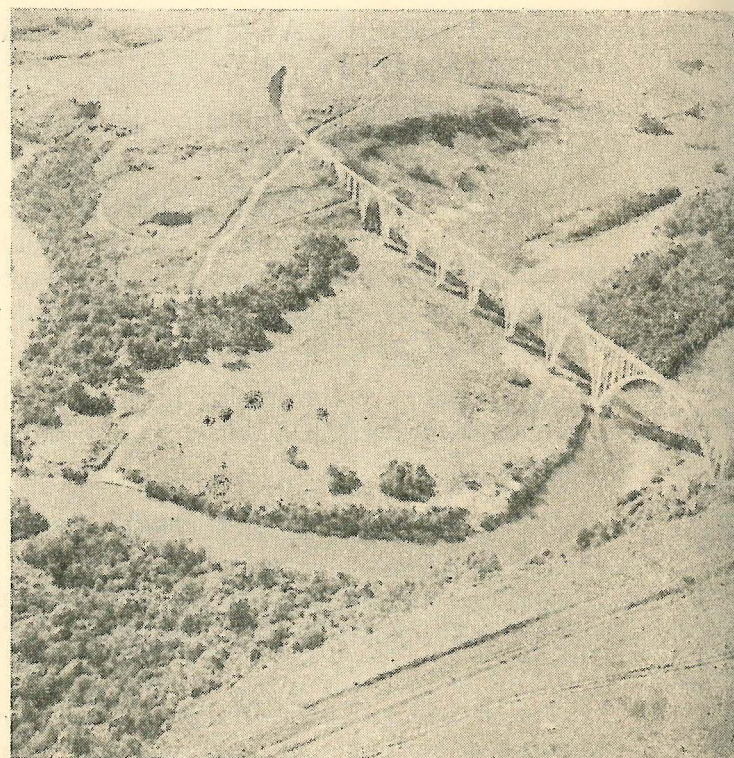
Os incidentes foram montados antes do início da manobra, através de Reconhecimento Terrestre, para a escolha dos melhores locais para as emboscadas. Foram todos eles montados com fotografias das estradas, vales, desfiladeiros, etc. Os aviões de cobertura desconheciam os locais e os guerrilheiros procuravam esconder-se tanto das vistas aéreas como das terrestres.

O comboio de ressuprimento recebeu a missão de se deslocar de seu ponto inicial a (D-1), às 10:30 Z. Este PI está situado 20 km antes de Caxias do Sul; deveria pernoitar

a (D-1) em Vacaria, no Quartel de Batalhão de Engenharia. Por que pernoitar no Quartel? Porque poderia receber maior proteção contra a ação dos guerrilheiros. Não deveria deslocar-se à noite. O III Exército julgou ser esta a melhor solução; eis por que não foi realizada a cobertura noturna do comboio, conforme pretendíamos quando da apresentação do tema. Durante a primeira jornada, isto é, do PI até Vacaria, a cobertura aérea foi dada pela 3.^a ELO e pelas ERA 41 e ERA 32 que estavam deslocadas de Curitiba para Gravataí. A ERA 32 permaneceu em alerta no solo.

No segundo dia, a cobertura no trecho Vacaria-Lajes esteve prejudicada pelo mau tempo, ficando a cargo da ERA 32 baseada em Lajes. Ficou evidenciado que o comboio terrestre sem a cobertura aérea se tornou presa fácil das emboscadas dos guerrilheiros. Foi adotado o procedimento de comboio em coluna aberta, para diminuir os danos prováveis neste deslocamento.

O comboio pernoitou em Lajes no Batalhão Rodoviário.



Uma bela fotografia apresentada como resultado de missão.

Integravam este comboio, além das 17 viaturas do III Exército, outras da 5.^a Zona Aérea, pertencentes a um elemento do ECA 3 que pernitoou baseado em Lajes para integrar a rede de comunicações.

A 3.^a ELO operou em missão de cobertura do comboio, partindo de Vacaria e Lajes.

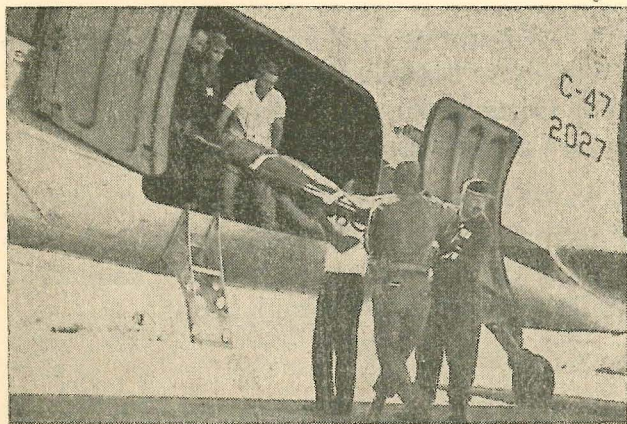
A figuração dos incidentes processou-se de acordo com o planejamento aprovado pela arbitragem e apresentou certo cunho de realidade, pois as equipagens de vôo preencheram relatórios que evidenciam tal aspecto.

A terceira jornada do comboio, Lajes-Joaçaba, processou-se normalmente dispondo de cobertura aérea das ERA 32 e 3.^a ELO, baseadas em Lajes.

PONTE AÉREA DE ASSALTO

Passemos, agora, a examinar como se desenvolveu a Ponte Aérea de Assalto.

Conforme decisão do Alto Comando, o escalão de assalto deveria partir de Santa Maria, composto de uma Cia a 4 Pelotar, transportado via aérea (4 Av C47), devendo atingir Joaçaba às 09:38Z horas, logo após o ataque de amaciamento das ERA 51 e 61, sediadas em Erechim, e 41 em Lajes.



Transporte de um "ferido" em avião C-47.

Em consequência das más condições meteorológicas na área do Rio Grande do Sul, principalmente no aeroporto de Santa Maria, o escalão de assalto não pôde deslocar-se; foi ordenado um atraso de 3 horas para o início

da operação. Posteriormente foi enviado outro rádio, determinando que aguardassem instruções, antes ainda de findar o prazo estabelecido de 3 horas. Por motivos diversos, o segundo rádio foi recebido em primeiro lugar, determinando que aguardassem ordens. O primeiro rádio, que estabelecia atraso de 3 horas, foi recebido após o outro que determinava fossem aguardadas ordens. A interpretação imediata foi a que deveria ser iniciado o deslocamento de Santa Maria 3 horas após.

Eis as razões que acionaram o escalão de assalto, quando ainda eram analisados os fatores de adiamento de 24 horas para toda a Operação Catarina.

Este fato criou uma nova situação para o Estado-Maior, pois, talvez, a tropa terrestre do escalão de assalto não estivesse em condições de suportar por 24 horas a manutenção da conquista da PAA.

Havia necessidade de serem reajustados os planejamentos e foi determinado ao escalão imediato, que estava sediado em Pelotas e Cachoeira do Sul, que iniciasse o deslocamento desde que fosse atingir Joaçaba ainda à tarde do dia D, porém sem prejuízo das condições de segurança de vôo, isto é, considerando as más condições meteorológicas e o pouso noturno em Joaçaba.

As condições meteorológicas melhoraram na parte da tarde; entretanto, os destacamentos de Cachoeira do Sul e de Pelotas não foram deslocados no dia D.

Por quê?

Porque a ordem emitida determinava adiamento de 24 horas e que fossem aguardadas instruções. Ora, a expressão adiamento de 24 horas levou o Comandante dos destacamentos terrestres e aéreos de Cachoeira do Sul e Pelotas a licenciar suas tropas que necessitavam repouso. Evidentemente foi uma falha que nos proporcionou grandes ensinamentos. Não houve somente esta falha, e sim uma outra mais importante no desenrolar deste episódio.

O planejamento das comunicações não considerou a integração dos órgãos de contrô-

le de tráfego aéreo para permanecerem no ar 24 horas a partir de D-1. O resultado foi evidenciado de imediato, pois não foi possível manter comunicação-rádio com os destacamentos de Santa Maria e Pelotas; ainda mais, o destacamento já havia iniciado o movimento aéreo, antes do escalão de assalto que permanecera no solo em Santa Maria. Salientamos que o escalão de assalto deveria conquistar a cabeça-de-ponte aérea em primeiro lugar, a fim de assegurar o desembarque do escalão imediato de Pelotas. As dificuldades de comunicações somente a muito custo permitiram o regresso a Pelotas, pois, dentro da idéia do tema geral, êle deveria ser destruído pelo inimigo, se chegasse antes do escalão de assalto. Eis as razões que motivaram o regresso do destacamento a Pelotas. Entretanto, não houve prejuízo para as operações, porque, ainda no dia D, o destacamento de Santa Maria deslocou-se para Joaçaba, conquistando a cabeça-de-ponte aérea, protegida pelas ERA desdobradas em Erechim e Lajes, isto é, 61, 51 e 41. Devemos, aqui, ressaltar o excelente procedimento destas Unidades, inclusive do ECA que permaneceu na escuta das frequências-rádio, na expectativa de tal procedimento, ainda que retardado pelas condições do tempo. Constatamos neste procedimento a eficiência do homem suprimindo as deficiências do planejamento. Por que deficiência do planejamento? Porque não foram preparados os planos com suas hipóteses; pelo menos uma hipótese: condições meteorológicas adversas.

Para o dia D+1, foram reajustados os planos de ampliação da cabeça-de-ponte aérea, Joaçaba, até pontos iniciais de marcha dos itinerários para a linha de cêrco.

Face à chegada dos destacamentos de Pelotas e Cachoeira do Sul, além de 1 Pelotão de Fuzileiros Navais de Uruguaiana, foi instalado o CROC de Joaçaba, com Oficiais da ECEMAR e do III Exército, que iniciaram suas atividades de controle das operações de apoio à manobra do Batalhar, na sua marcha para a linha do cêrco.

MANOBRA DAS FÔRÇAS TERRESTRES

A 3.^a DI foi a Grande Unidade encarregada do cêrco e da destruição da ZE-A, e seu Cmt emitiu o seguinte "Conceito de Operação":

"A 3.^a DI manterá a lei e a ordem na área sob sua responsabilidade, com a colaboração das autoridades civis, e para isso:

(1) Numa 1.^a fase:

(a) Realizará o cêrco e a destruição do inimigo localizado na ZE-A. Para tanto, preparará as Unidades do Exército e da Polícia Militar de Santa Catarina, estacionadas em sua Zona de Ação, e elementos que, mediante o estabelecimento de uma "Ponte área de assalto", serão deslocados de seus atuais aquartelamentos no Rio Grande do Sul para a região do cêrco.

O cêrco da ZE-A será realizado por quatro destacamentos:

- ao N - Destacamento de Pôrto União
- ao E - Destacamento de Videira
- ao S - Destacamento de Joaçaba
- ao W - Destacamento de Irani

A destruição do inimigo será feita pelo emprêgo de uma fôrça de pressão, constituída pelo Destacamento Caçador, que inicialmente será a reserva divisionária.

(b) Impedirá o contrabando de armas, a infiltração de agentes e a fuga de guerrilheiros, pela fronteira, com o 3.^o Esquadrão de Reconhecimento Mecanizado.

(2) Numa 2.^a fase:

— Eliminará os bandos armados remanescentes, limpando a Zona de Ação divisionária.

— Continuará vigiando a fronteira e exercendo o controle da população.

Para tanto, a Zona de Ação será dividida em Guarnições."

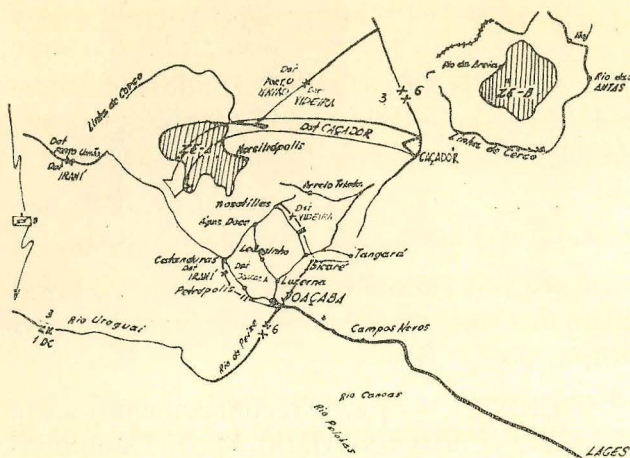


Fig. 29

Na Ordem de Operações da 3.^a DI, o Destacamento de Joaçaba recebeu a seguinte missão:

— “Assegurar a livre utilização do campo de pouso de Joaçaba, defendendo suas instalações e aeronaves.

— Ocupar a linha de cerco, em seu setor, até às 082400 Dez.

— Manter a linha de cerco, em seu setor, cooperando na destruição do inimigo.

— Posteriormente, realizar a limpeza de seu setor”.

Para o cumprimento de sua missão, entre outros reforços, o Destacamento de Joaçaba recebeu um PELOTAR do Destacamento de Fuzileiros Navais de Uruguaiana.

Em que pese às condições meteorológicas desfavoráveis, que acarretaram um atraso substancial na conquista da Cabeça-de-Ponte Aérea, o Destacamento de Joaçaba cumpriu rigorosamente a parte inicial de sua missão.

O Comandante desse Destacamento contava com três elementos de manobra, cada um de valor de Companhia, que se deslocaram para a linha de cerco segundo os eixos:

Joaçaba — Petrópolis — Catanduvas

Luzerna — Leãozinho — Água Doce

Ibicaré — Trezeilhas

O início do movimento de suas respectivas Zonas de Reunião em Joaçaba, Luzerna e Ibicaré realizou-se às 081600 e às 082400 Dez; conforme fôra determinado em sua missão, a parte a linha de cerco que lhe correspondia estava ocupada.

É de se salientar que, em cada eixo de deslocamento para a linha de cerco, o Destacamento foi hostilizado por ataques e emboscadas dos guerrilheiros.

O apoio de ELO e das ERA muito contribuiu para o sucesso dessa parte inicial da missão do Destacamento de Joaçaba.

OPERAÇÕES NOS SETORES

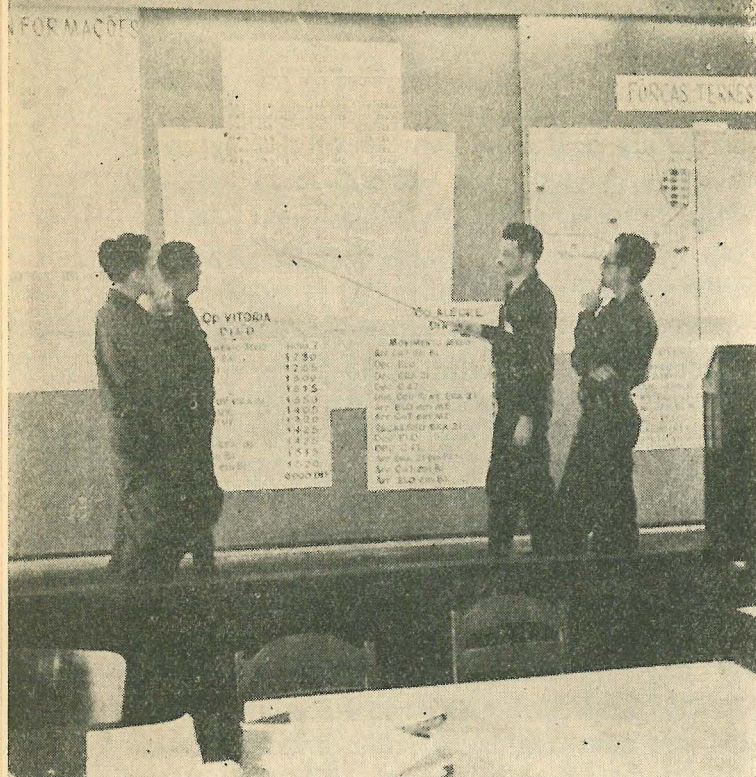
Os Setores A e B permaneceram operando com suas Unidades subordinadas controladas pelos seus oficiais de EM e CROC, atendendo a missão específica de cada um e a cooperação com as Forças Terrestres das 3.^a RM e 5.^a RM.

Foram realizados vôos de reconhecimento - foto, ataque, reconhecimento de itinerários e de transporte.

Os Setores foram muito sobrecarregados em seus trabalhos, pois o número de oficiais em seus estados-maiores ficou bastante reduzido.

A ECEMAR não encontrou outra forma de proceder, uma vez que teria que atender a organização prevista pela Diretriz de Segurança Interna; entretanto, o número de Oficiais-alunos não comportava uma distribuição mais apropriada.

O Setor A (setor Bacacheri) montou, em coordenação com o Comando da 5.^a RM, uma operação de ponte aérea de assalto denominada Operação Vitória. O Comandante do Setor A dispunha das ERA 21, 31, 1.^a ELO e ECA 1 para o apoio às operações do seu Setor (êle não participava do apoio à Operação Catarina). O Setor B, Canoas, entretanto, estava totalmente empenhado nesta operação; eis por que aquêle Setor A pôde dispor de maiores meios para atender a sua missão es-



Reunião do CROC "A" em Curitiba.

pecífica. Vejamos o que foi planejado e realizado no Setor A: Curitiba.

"OPERAÇÃO VITÓRIA"

1. FINALIDADE — Exercitar o Pelotar da 5.^a RM

- o ECA 1
- o ELO 1
- a ERA
- o GT
- o 5.^o BE
- os Of Al da ECEMAR

2. UNIDADES PARTICIPANTES

- DCAT do ECA 1
- 1 C 47 do 2.^o/1.^o GT
- ERA 21
- ERA 31
- 1 Elm da 1.^a ELO
- 1 Pelotar a 23 homens da 5.^a RM
- 5.^o BE

3. MISSÃO DAS UNIDADES

DCAT-1 — Deslocar-se em viatura própria pela BR 116 até Mafra, dali prosseguindo para União da Vitória, via Canoinhas.

— Instalar-se no aeródromo de União da Vitória para permitir o controle das aeronaves ali sediadas e as ligações previstas com o CROC A e o QG 5, num período de 24 a 72 horas.

2.^o/1.^o GT — Transportar de SBBI para União da Vitória o Pelotar da 5.^a RM.

Recolher o referido Pelotar, até 24 horas, quando o aeródromo já estaria garantido por tropas do 5.^o BE.

ERA 21 — Fazer reconhecimento armado sobre o eixo rodoviário Mafra-Canoinhas, União da Vitória, para cobertura do DCAT-1.

ERA 31 — Proteger o aeródromo de União da Vitória, contra infiltração de guerrilheiros, desde 30m antes da chegada do Pelotar, mantendo cobertura até que a tropa terrestre assumisse o controle.

1.^a ELO — Desdobrar um elemento para União da Vitória, pronto para operar a partir da ocupação do aeródromo pela Força Terrestre, até a partida do Pelotar.

Funcionar como C Ae Av sobre o aeródromo, para orientação do pouso do Avião do Pelotar.

Cumprir missão de apoio da Operação Catarina durante D+1.

Pelotar 5.^a RM — Ocupar e manter o aeródromo de União da Vitória no dia D+1.

5.^o BE — Manter o aeródromo de União da Vitória a partir de D+1. Apoiar elementos da 1.^a ELO em Classes I, III e V.

4. ORDEM ESPECIAL

As Unidades participantes deverão apresentar Relatórios de Operações, Pessoal e Material, correspondentes ao período da Operação fora de sede.

Desejamos ressaltar, ao terminar este trabalho, o alto rendimento apresentado pelos 2 conjuntos transreceptores VHF fabricados em São José de Campos. Esta manobra não teria sido realizada com o aproveitamento desejado e muito menos teria sido possível o enten-



O Brig Eduardo Gomes compareceu ao encerramento da Operação Charrua, sendo visto no flagrante acima, com os Cmt das 5.^a RM, 5.^a ZAe e ECEMAR.

dimento Ar-Terra, sem a utilização do VHF portátil de 5 canais.

Este equipamento ultrapassou a expectativa, em todos os aspectos, permitindo:

- a. Ligação Ar-Terra
- b. Rêde de comando Terra-Terra do Batalhar
- c. Rêde de comando do Comboio Terra-Terra e via Aviação de Cobertura, quando o terreno não permitia a comunicação direta.
- d. Contrôre aerotático da área de Joacaba.
- e. Contrôre da segurança da cabeça-de-ponte aérea.

RECOMENDAÇÕES

PONTE AÉREA DE ASSALTO

— Operação de assalto que demonstrou a necessidade de uma integração perfeita Ar-Terra.

— A organização do Batalhar deverá ter sua dotação orgânica modificada, a fim de que cada Pelotar seja auto-suficiente, permitindo maior flexibilidade no transporte aéreo e ao mesmo tempo garantir as 48 horas mínimas de operação, sem ressuprimentos.

— A rêde de comunicações de Comando do Batalhar necessita de um equipamento-rádio de maiores possibilidades para as ligações com os escalões superiores.

— Deverão ser intensificados os treinamentos de transporte aéreo dos Pelotar.

— Deverá ser criada a Aviação de Comando, conduzindo os Comandantes Aéreo e Terrestre, para coordenar as operações da Ponte Aérea de Assalto.

— Deverá ficar definido que o apoio de alimentação e segurança das Unidades Aéreas da cabeça-de-ponte aérea ficará a cargo da tropa terrestre, durante as primeiras 48 horas.

— Há necessidade de unificar os escalões de apoio de várias Unidades que operam no mesmo aeródromo: ERA-ELO-ECA.

COMBOIO DE RESSUPRIMENTO

— Há necessidade de serem intensificados os treinamentos de cobertura de comboio, a fim de se atingir uma padronização de procedimentos.

— Devem ser iniciados os entendimentos com as Forças Terrestres, a fim de serem estabelecidos definitivamente quais os meios de comunicação Ar-Terra que satisfazem as necessidades operacionais.

ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO

— Intensificar os treinamentos de transporte de tropa, executando estas missões como uma Unidade de emprêgo militar.

— Estruturar sua organização de forma que seja capaz de comandar, planejar e executar as missões sem que todas as equipagens de vôo fiquem empenhadas.

— Padronizar o equipamento de campanha das Unidades de transporte aéreo.

— Estar em condições de embarcar e desembarcar viaturas 1/4 toneladas e reboque (Jeep), no menor tempo possível.

— Familiarizar-se com a utilização das fichas de controle operacional estabelecidas pela Operação CHARRUA.

ERA

— Deverão ser intensificados os treinamentos em operações aéreas de Segurança Interna.

— Melhorar o padrão de eficiência das Equipagens de Vôo, inclusive em condições IFR.

— Há necessidade de material aéreo com maiores possibilidades de ataque, maior raio de ação e melhores meios de comunicações.

— Aumentar sua dotação em equipagem de vôo, a fim de possibilitar o controle operacional da Unidade.

— Padronizar o equipamento de campanha, após as modificações que se fizerem necessárias.

— Estudar a viabilidade de ser criado um escalão de apoio para duas ou mais ERA que operem em um mesmo local.

— Reajustar a dotação orgânica, a fim de que sejam realmente auto-suficientes, no mínimo 48 horas, sem o escalão terrestre.

— Possuir equipamento-foto tipo Polaroid e reduzido laboratório-foto.

— Familiarizar-se com a utilização das fichas de controle operacional, estabelecidas pela Operação CHARRUA.

ELO

— Intensificar os treinamentos de “apakah mensagem” e mensagens por meio de painéis de código recentemente estabelecidos.

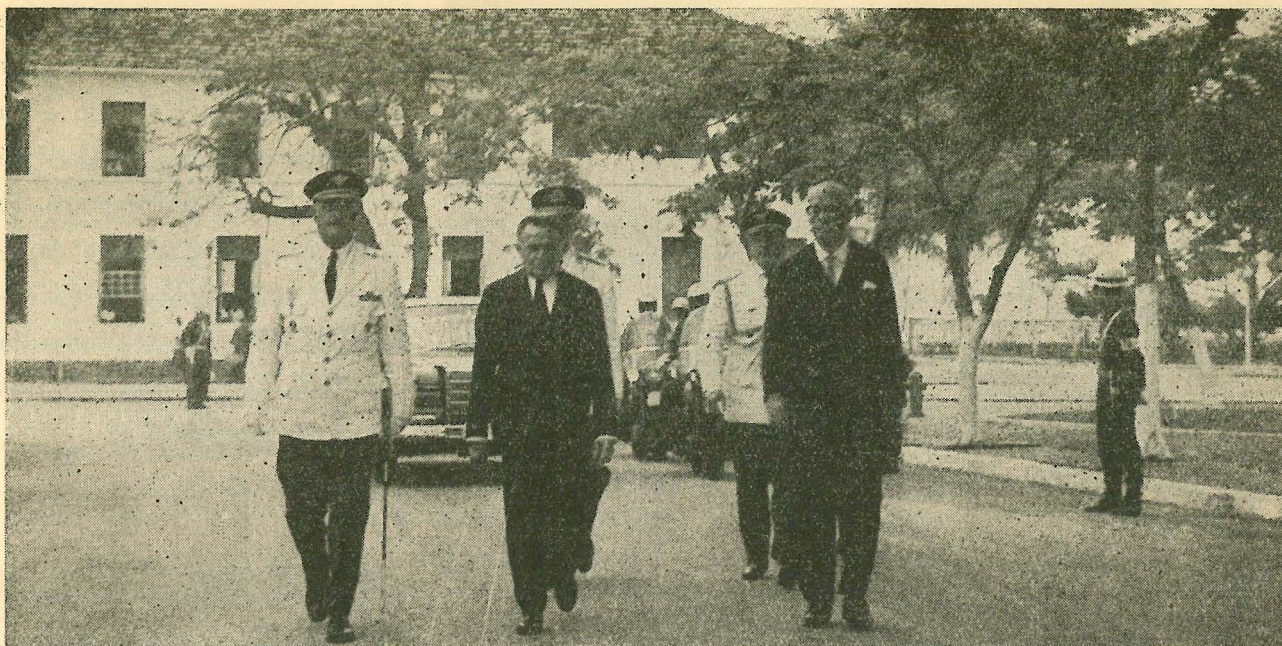
— Familiarizar-se com a utilização das fichas de controle operacional estabelecidas pela Operação CHARRUA.

— Seu equipamento deverá ser capaz de permitir a operação em 1 Av C 47 e, desmontado, estar pronto para utilização em baraca no solo.

— Deverá possuir elementos leves de comunicações (VHF portátil).

DIRETOR DA DEFESA INTERAMERICANA — O Major General Jack N. Donhew, da Força Aérea Norte-Americana, que exerce as funções de Diretor do Colégio Interamericano de Defesa, veio ao Brasil a convite do Estado-Maior das Forças Armadas e esteve em visita ao Ministro Eduardo Gomes, ocasião em que manifestou o seu entusiasmo pelo desenvolvimento do nosso País. A foto ao lado é um flagrante dessa visita.





O Presidente da República, Marechal Castello Branco, chega à ECEMAR, ladeado pelos Brigadeiros Eduardo Gomes, Ministro da Aeronáutica, e Adamastor Beltrão Cantalice, Comandante da ECEMAR

Trinta e quatro oficiais, dos quais vinte oito da Força Aérea Brasileira e seis integrantes das Forças Aéreas de países amigos, foram diplomados, no dia 23 de dezembro, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

Depois do discurso do Comandante da ECEMAR, Major-Brigadeiro Adamastor Beltrão Cantalice, usou da palavra o Presidente da República, dizendo que aquela solenidade tinha o mais alto significado numa

Força Armada, porque capacitava oficiais para funções de Estado-Maior e Direção de Serviços. A seguir, teceu elogios aos conceitos do Comandante da ECEMAR, dizendo que constituíram os mesmos uma mensagem de trabalho à Força Aérea Brasileira. Frisou que a profissão militar representa o prenúncio de trabalho exercido pelo oficial, acentuando que somente o trabalho pode promover a coesão e a união das Forças Armadas para cumpri-

rem suas gloriosas missões. Disse, ainda, que políticos e demagogos pensam poder quebrar o prestígio das Forças Armadas perante o povo; todavia, estão enganados, como prova a História da Pátria. Salientou ainda só ser possível a união em torno do ideal militar com as Forças Armadas entregues às suas missões e aos seus trabalhos. Destacou a atividade da Força Aérea Brasileira em cooperação com o Exército e a Marinha, como se observou particularmente na "Operação Charrua" e terminou desejando a cada um dos oficiais diplomados que "o que aprenderam aqui ponham em prática pela FAB, pelas Forças Armadas e pelo Brasil".

DIPLOMAÇÃO DE OFICIAIS NA ECEMAR

Fotografias de Ivan Varela



O Presidente da República quando pronunciava seu discurso

Dirigindo-se aos diplomandos, o Comandante da ECEMAR acentuou:

“Este diploma que acabais de conquistar, com esforço e dedicação aos estudos, representa um compromisso de honra que tereis de hoje em diante com a vossa organização militar. Refiro-me ao compromisso de zelar pela instrução da Força Aérea Brasileira, a fim de torná-la capaz de cumprir a sua missão constitucional, movida tão somente pelo sentimento do dever. Refiro-me à responsabilidade de preparar os elementos de decisão para o vosso chefe, em um trabalho intelectual contínuo, discreto e impessoal, preocupados unicamente com o êxito da missão que fôr atribuída a vossa unidade. Refiro-me, enfim, ao exercício de um comando, que é a mais alta prerrogativa de um oficial, embora seja a mais árdua; comandar exige sacrifício e devotamento, nobreza e dignidade.

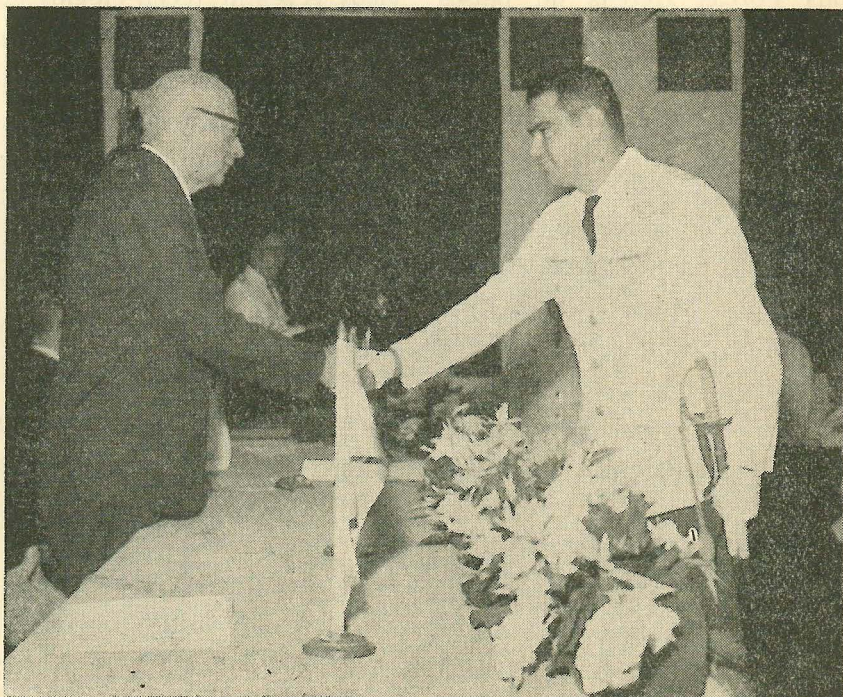
Lembra-vos que ser comandante não é somente receber ordens de cima e transmiti-las para baixo. É dar o exemplo, porque a vida do chefe fala sempre mais alto que a sua própria voz; é decidir com acerto e oportunidade; é ser justo;

é corrigir sem a preocupação de punir; é não se deixar envolver pelas investidas do ódio e da vingança; é amar a verdade; é acatar leis e regulamentos. Se cumprirdes com ardor e devotamento os vossos deveres, sereis um comandante digno da admiração e do respeito dos vossos comandados.”

Foram diplomados os seguintes oficiais:

Com o Curso Superior de Comando:

Brigadeiro-General Prentiss D. Wynne, da Força Aérea dos Estados-Unidos da América do



O Tenente-Coronel-Aviador Antonio Motta Paes Júnior ao receber o seu Diploma das mãos do Brigadeiro Eduardo Gomes

Norte, diplomado "honoris causa" pelos relevantes serviços prestados à ECEMAR.

Cel Av Nicholson Chastenet Halfeld e Ten Cel Av Edgard Monteiro Machado, Paulo Gurgel de Siqueira, Hélio Rangel Mendes Carneiro e José de Faria Pereira Sobrinho, por exercerem durante dois anos

Com o Curso de Direção de Serviços :

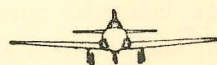
Ten Cel Sixto Valdez Nieto, da Fôrça Aérea Equatoriana; Ten Cel Med Luiz Herédia de Sá, Jorge Ferreira Pinto, Ten Cel Int José César de Souza Almeida e Ayrton Glück Pombo, todos da FAB, por concluírem o CDS.

Com o Curso de Estado-Maior :

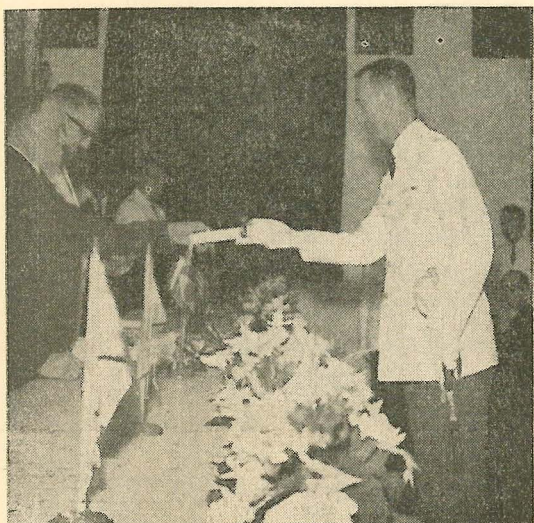
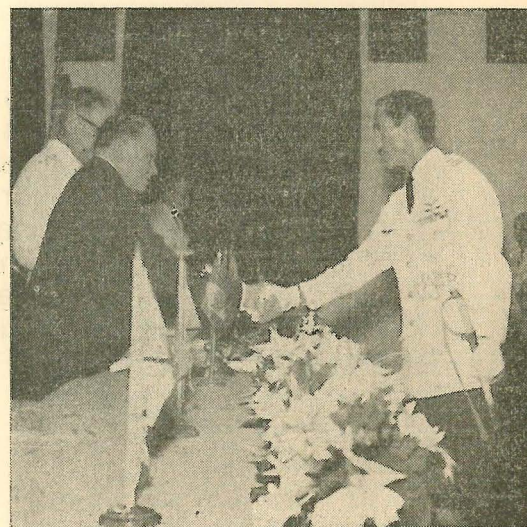
Ten Cel Vicente Contreras Navas, da Fôrça Aérea Equatoriana; Ten Cel Augusto Valência Araóz e Major Ramón Flores Rojas, ambos da Fôrça Aérea Boliviana; Major Angel Juan Souto Hernandez, da Fôrça Aérea Paraguaia; Ten Cel Av Moacir Carvalho Aires, Luiz Felipe Carneiro de Lacerda Netto, Vigilato Domingos Vieira, Jaime Silveira Peixoto, Ely Silveira, Francisco Ribeiro de Pinho, Flávio Edmundo Gomes de Oliveira, José Vicente Cabral Checchia (Eng), Hilton Ponte de Vasconcelos, Paulo Roberto Coutinho Camarinha, Antônio da Motta Paes Júnior, Clovis da Costa Oliveira, Walfrêdo Moraes de Almeida, Daly Marcolla e Onofre Ramos, todos da FAB, por concluírem o CEM.



O Coronel-Aviador Nicholson Chastenet Halfeld ao receber seu Diploma do CSC



O Tenente-Coronel-Aviador José de Faria Pereira Sobrinho recebendo seu Diploma



O Tenente-Coronel-Aviador Edgard Monteiro Machado recebendo seu Diploma

letivos a função de instrutores daquele Estabelecimento.

Cel Av Paulo Marques Fernandes, Cyro de Souza Valente e Octávio Campos e Ten Cel Av Walter Chaves de Miranda, por conclusão do CSC, de acordo com o artigo 31 do Regulamento da ECEMAR.



MÃOS QUE
REPRESENTAM VIDA.
POR ISSO MESMO,
SHELL FAZ QUESTÃO
DE AJUDÁ-LAS.

Para que estas mãos possam representar vida é preciso um sem-número de grandes e pequenos auxílios. Assim como luvas de borracha sintética; combustível para um gerador de eletricidade; ou o uso de determinada resina num tubo de oxigênio. Aparentemente, coisas tão simples mas que às vezes valem tudo. Aí Shell faz sentir sua presença.

Pesquisando em laboratórios, realizando descobertas, experimentando novas fórmulas para acelerar o progresso e servir à vida. Cumprindo seu dever. Porque Shell sabe quanta coisa pode depender do que ela fizer de bem feito. Shell faz questão de ajudar mãos que representam vida.

VOCÊ PODE CONFIAR NA



● ORDEM DO DIA ALUSIVA AO 26.º ANIVERSÁRIO DA FAB

O Brigadeiro Eduardo Gomes, Ministro da Aeronáutica, ao ensejo do transcurso do 26.º aniversário de criação do Ministério da Aeronáutica, baixou, para ser lida perante a tropa em todas as Unidades e Estabelecimentos da corporação, a seguinte ordem do dia:

“Completa hoje mais um aniversário o Ministério da Aeronáutica, criado a 20 de janeiro de 1941 pelo então Governo da República que soube aquilatar da importância do Poder Aéreo nos destinos de nosso País e se inspirou na doutrina dos que preconizavam, como solução mais própria ao seu esperado desenvolvimento, a unificação administrativa.

Após 26 anos de existência, as realizações no campo da Aeronáutica Brasileira demonstram o acerto daquela medida e o alcance das idéias que a nortearam. É fato incontestável o grau de adiantamento alcançado pela nossa Aviação, o qual lhe tem permitido contribuir, de maneira eficiente, para o engrandecimento nacional. Apóia-se em uma infra-estrutura que se vai estendendo pelas regiões mais distantes.

Ao transpor fronteiras, tem projetado as suas rotas em todas as direções. Levando a outras terras a nossa Bandeira, tem ele-

vado o nome, as tradições, o progresso do Brasil. Tanto a aviação civil quanto a militar, componentes expressivos do Poder Aéreo, vêm-se desincumbindo, com êxito crescente, das grandes responsabilidades que o destino lhes reservou.

Nesta data cumpre assinalar que, sob a orientação do honrado Governo do Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, maiores perspectivas se abriram à Aeronáutica, pois já se comprovam os promissores resultados de uma política sadia no setor da Aviação Comercial, no qual os índices representativos da eficiência corroboram significativa recuperação da nossa indústria de Transporte Aéreo.

Paralelamente, com a Força Aérea Brasileira, revigorada por novos estímulos e contando com a compreensão do grande papel, que desempenha no desenvolvimento e segurança da Nação, vem recebendo do Governo todo o apoio necessário ao cumprimento de suas missões.

Por essas razões, congratulome com o Ministério da Aeronáutica, ao comemorar-se a sua fundação e ao proclamar-se o notório adiantamento de suas atividades, expressivo testemunho de dedicação à Pátria e de confiança no seu futuro”.

● TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS

Os chamados circuitos “AFTN” (Aeronautical Fixed

Telecommunication Network), que integram uma rede de âmbito mundial, são da maior importância para o tráfego aéreo regular internacional e doméstico. O Brasil participa dessa rede (região SAM/SAT), porém os serviços respectivos ainda não foram devidamente estruturados.

De conformidade com a conceituação do Código Brasileiro de Telecomunicações, há a distinguir, quanto ao âmbito das telecomunicações: 1.º — serviço de interior, estabelecido entre estações brasileiras, fixas ou móveis, dentro dos limites da jurisdição territorial da União; e 2.º — serviço internacional, estabelecido entre estações brasileiras, fixas ou móveis, e estações estrangeiras, ou estações brasileiras móveis que se acham fora dos limites da jurisdição territorial da União.

O Ten Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo, Diretor-Geral de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, esclareceu que, até a presente data, as Telecomunicações Aeronáuticas de âmbito internacional (Serviço Fixo e Móvel) vêm sendo mantidas por empresas privadas. No âmbito doméstico, o problema também está dividido: o Ministério da Aeronáutica faz com exclusividade (por intermédio da Diretoria de Rotas Aéreas) os serviços de Segurança (mensagens ATS) e Orientação do Tráfego Aéreo. Quanto aos serviços de Regularidade e Administração, cada Companhia de

Aviação vem explorando sua própria rede.

Sustentou o Brigadeiro Araripe o ponto de vista de que os Serviços de Segurança e Orientação do Transporte Aéreo, no âmbito interior, devem continuar sendo executados, diretamente, e com exclusividade pela Diretoria de Rotas Aéreas. Entretanto, os de Regularidade e Administração, quer do serviço interior, quer internacional, devem ser explorados, mediante concessão do Poder Público, por uma Agência Operativa idônea.

● AVIÕES P-15: OS TEMÍVEIS VIGILANTES DAS COSTAS BRASILEIRAS

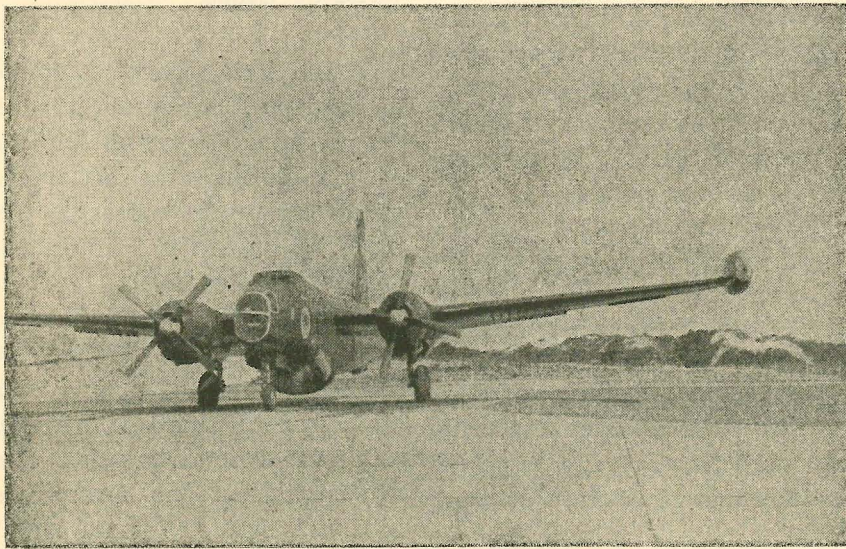
Idealizados exclusivamente para a defesa das costas marítimas,

os a mais temível arma contra os submarinos. No Brasil, eles vêm desempenhando missões de patrulhamento nas águas territoriais, desde a Guiana Francesa (Caïena), até a Barra do Chuí (Rio Grande do Sul). Esses eficientes aparelhos integram o 1/7.º Grupo de Aviação, sediado em Salvador, Bahia.

Projetados nos Estados Unidos com o nome de "Neptuno", P2V-5, para desempenhar as mais diversas tarefas submarinas, estes aviões tornaram-se, mais tarde, a mais temível arma de combate aos submarinos, na Última Conflagração Mundial. Ao serem incorporados à FAB, receberam a designação de "P-15". São equipados com uma torre móvel com 2 canhões de 20mm, tanques nas extremidades das asas, radar, refletores

detecção de submarinos. Dois possantes motores "Wright" R-3350 proporcionam uma velocidade de 460 quilômetros horários, a 3 240 metros de altura. O P-15 é dotado de tanques de combustível que permitem uma autonomia de voo superior a 15 horas, sendo, portanto, grande o seu raio de ação.

Operando com uma tripulação de 7 homens, instalados em locais blindados, o P-15 tem um armamento composto de 6 canhões de 20mm, no nariz, 2 metralhadoras móveis de 12.6mm na torre dorsal, 2 canhões na torre da cauda. Sob as asas é equipado com dispositivos que permitem instalar 16 foguetes de 5 polegadas. O P-15 pode transportar, internamente, uma carga de bombas até 3 629 quilos, além de minas anti-submarino, bóias sonoras, etc., empregadas nas missões de patrulhamento na costa marítima.



O "Neptuno" P-15

mas, os aviões P-15 da Força Aérea Brasileira são considerados e aperfeiçoado aparelho eletrônico, com "radone", destinado à

● O SAR SALVOU 46 VIDAS EM 1966

Foi das mais intensas a atividade da Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, pois, durante o exercício de 1966, somente o Serviço de Busca e Salvamento salvou nada menos de 46 vidas, nas 169 missões efetuadas, atingindo no entanto a 708 o número de incertezas dadas pelas aeronaves movimentadas pelo SAR. A DR manteve ainda em operação 116 radiofaróis do tipo NDB e 15 do

tipo VOR; 3 equipamentos de radares, 3 sistemas de aterragem por instrumentos (ILS), 1 de luzes de aproximação (ALS) e 19 indicadores visuais de ângulo de aproximação (VASI), serviços de que se utilizam, sem nada pagar, aeronaves militares e comerciais.

Do relatório-estatístico que o respectivo Diretor-Geral, Ten Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo, apresentou ao Ministro Eduardo Gomes constam números, que bem revelam quão intenso é o tráfego aéreo no Brasil: movimento de aeronaves nos aeroportos de Santos Dumont, Galeão e Congonhas, respectivamente 70 023, 33 932 e 56 242.

Atingiram o apreciável total de 646 489 as aeronaves controladas pelas torres, 50 949 as controladas pelos equipamentos de radar, 85 300 pelos sistemas de controle de aproximação, 94 008 pelos Centros de Controle e.... 21 647 apoiadas pelos Centros de Informações de Voo (FIC).

Mantendo em serviço de telecomunicações 1 339 receptores, 965 transmissores e 113 estações, o número de mensagens do serviço fixo alcançou exatamente a 22 159 783, somando 1 004 946 de palavras em radiotelefonia. Nas previsões meteorológicas os totais foram de: 309 053, de aeródromos; 33 096, de áreas; e 29 053 de áreas; atingindo a.... 324 694 as previsões de superfícies

e 5 378 as de ar superior (com balões-pilotos).

Nada menos de 544 Notan internacionais foram expedidos, 59 cartas de aproximação por instrumentos (CAI), 27 de subidas IFR, 32 de radiofacilidades e 17 de áreas terminais.

● BRASIL ESTÁ EXPORTANDO MATERIAL AERONÁUTICO

O Grupo Executivo da Indústria de Material Aeronáutico (GEIMA), órgão colegiado, totalizando 18 membros, sob a presidência do Ministro Eduardo Gomes e vice-presidência do Marechal Raimundo de Vasconcelos Aboim, está acelerando a efetiva implantação dessa indústria em nosso País, compreendendo inclusive a exportação de material para diversos países.

Segundo consta de relatório elaborado por aquele órgão, as exportações referentes ao último exercício compreenderam acessórios para motores a explosão de aviões, inclusive pistões. Essas exportações, totalizando 49 727 kg, no valor de Cr\$ 311.154.000, destinaram-se aos Estados-Unidos, México, Venezuela, Argentina, Uruguai, Chile, Peru e Colômbia.

Se o Governo aprovar o plano de criação do Fundo da Indústria Aeronáutica, substanciais recursos possibilitarão a gradual fabricação e lançamento de novos tipos de aeronaves, através

de financiamento de produção de equipamentos e acessórios.

● MAIS DE DUZENTOS MILHÕES DE PASSAGEIROS

Pela primeira vez na história, as empresas de transporte aéreo dos 111 Estados-membros da Organização de Aviação Civil Internacional transportaram, durante um ano, mais de duzentos milhões de passageiros. Segundo relatório apresentado pelo Cel Av Paulo de Vasconcelos Souza e Silva, representante do Ministério da Aeronáutica junto à OACI, foram transportados 202 milhões de passageiros durante o ano de 1966, pelas empresas transportadoras, entre as quais se encontram as que ostentam Bandeira Brasileira, correspondendo a um aumento de exatamente 25 milhões, com relação ao ano anterior de 1965.

Também o transporte de carga sofreu substancial majoração, para atingir cerca de 1 000 milhão de toneladas-quilômetros, quase 800 milhões de toneladas-milhas, tendo sido introduzidas em algumas linhas aeronaves de carga de grande tonelagem e de propulsão a jato, sofrendo o transporte de correspondência aérea também apreciável aumento, da ordem de 40% sobre o registrado em 1965. A OACI verificou que nessa elevada percentagem de volume preponderou a do correio Norte-Americano, resultante da guerra no Vietnã.

● CAN TRANSPORTOU MAIS DE CEM MIL PESSOAS

Em 1966, o Correio Aéreo Nacional transportou, dentro e fora do País, 107 023 passageiros, sendo 78 595 civis e 28 428 militares, e 7 575 toneladas de carga, das quais 298,2 de correspondência oficial.

O Galeão foi o aeroporto de maior movimento, tanto em carga quanto em passageiros, tendo embarcado no pôsto do CAN, Ilha do Governador, 3 487,3 toneladas de carga e 27 364 passageiros.

Correspondência

A delegacia regional do DCT, na Guanabara, embarcou 182,1 toneladas de correspondência aérea, para centenas de localidades, onde o principal (e às vezes único) meio de comunicação é o avião da FAB.

Nessa missão do Comando de Transporte Aéreo, o CAN utilizou aviões C-47 e C-119 (bimotORES) e C-54 e C-130 (quadrimotores).

Recorde de C-130

Os modernos e possantes aviões C-130E, do 1.º GT, mantiveram o recorde de carga transportada em 1966, perfazendo o total de 4 633,5 toneladas, sendo 2 185 embarcadas no Rio e 2 448

nas demais localidades, inclusive do exterior.

O Comando de Transporte Aéreo é, atualmente, exercido pelo Brigadeiro Roberto Faria Lima e o Correio Aéreo Nacional, chefiado pelo Ten Cel Av Clovis de Athayde Bohrer.

● IPD CONCLUIRÁ EM 1967 HELICÓPTERO E PLANADOR

O Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do CTA concluirá, no corrente ano, a construção dos protótipos do helicóptero "Beija-flor", incorporando soluções inéditas para esta classe de aeronaves, e do planador "Urupema", de alto rendimento, classe internacional, destinado a representar o Brasil em competições internacionais.

Além desses projetos em fase final de conclusão, o Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (IPD) está cooperando ativamente com a aviação militar e civil, principalmente com a indústria aeronáutica, através dos seus diversos departamentos industriais e de técnicos de renomada capacidade.

● BARREIRA DO INFERNO REINICIA LANÇAMENTOS

As equipes da FAB e da CNAE reiniciaram suas atividades em 67 com o lançamento, na Base de Barreira do Inferno,

de um foguete meteorológico tipo "Arcas". Na quarta-feira mais próxima do dia 15 de cada mês, até o fim do ano, será disparado um foguete meteorológico, cumprindo o programa elaborado pela Comissão Nacional de Atividades Espaciais e executado pela Força Aérea Brasileira. O lançamento do foguete "Tomahawk", destinado a pesquisas até 350 quilômetros de altitude, está previsto para o dia 27 de março próximo.

● TURBO-HÉLICE DA FAB VOARÁ NO 2.º SEMESTRE DE 67

Continua em ritmo acelerado, no Centro Técnico de Aeronáutica de São José dos Campos, S. Paulo, a construção do protótipo do avião Turbo-Hélice IPD-PAR/6504, estando seu primeiro vôo previsto para o 2.º semestre de 1967. Trata-se de um bimotor, em desenvolvimento naquele grande Instituto de Pesquisas da FAB, para o emprêgo em missões militares, como transporte executivo para 7 ou 9 passageiros, busca e salvamento, evacuação aeromédica, treinamento em bimotor e transporte de carga. As turbinas são de fabricação canadense, do tipo Pratt & Whitney PH6-A20. Será equipado com moderna aparelhagem eletrônica, e a sua futura fabricação em série trará uma grande economia de divisas para o Brasil, aliada à experiência adquirida na fabricação de avião bimotor.

● SANGUE NÔVO PARA TRIPULAR SUPERSÔNICOS E TURBO-HÉLICES

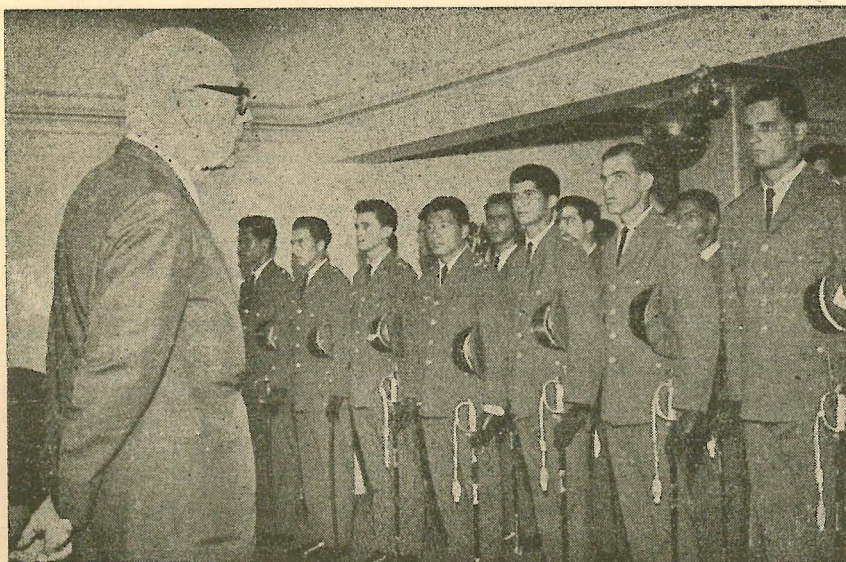
Congratulando-se com a FAB pela incorporação de 93 aspirantes a oficial recém-formados na Escola de Aeronáutica, autêntico sangue nôvo para tripular os futuros aviões supersônicos e os turbo-hélices de grande capacidade de transporte, o Ministro Eduardo Gomes, num patriótico improviso, conclamou os jovens a prepararem-se, também, para uma nova guerra, que não será mais a clássica, mas a de guerrilhas, com que os comunistas tentarão solapar as instituições democráticas.

Os 93 aspirantes a oficial, entre os quais 2 paraguaios e 4 bolivianos, foram apresentados ao Ministro pelo Comandante do Corpo de Cadetes, Ten Cel Av

Jorge José de Carvalho, na presença do Comandante da Escola de Aeronáutica, Maj Brig Doorgal Borges, e do Diretor-Geral do Ensino, Ten Brig Dario Cavalcante de Azambuja.

De improviso, o Ministro Eduardo Gomes acentuou a importância da incorporação daqueles futuros oficiais, justamente numa época em que a FAB ficara privada do concurso de cerca de 600 oficiais recém-transferidos para a reserva, constituindo renovação altamente benéfica.

Conclamou-os a não se deixarem combalir pelo desânimo, advertindo-os de que, doravante, não serão apenas condutores de aeronaves, mas também condutores de homens, os quais devem ser instruídos, inclusive, pelo exemplo e disciplina, bases morais da FAB.



O Ministro Eduardo Gomes falando aos novos aspirantes.

Terminou seu pronunciamento insistindo para que os novos oficiais se empenhem nos seus misteres, para maior grandeza da FAB e do Brasil, sob a inspiração de Deus, nessa longa jornada.

Os novos aspirantes a oficial serão distribuídos para estágio inicial nos Grupos de Aviação, em Natal, e de Caça, em Fortaleza.

● EXÉRCITO FESTEJA COM A FAB SEUS 300 MIL SALTOS

Na Base Aérea dos Afonsos, dia 9 de dezembro, em solenidade que contou com a presença dos Ministros Eduardo Gomes e Ademar de Queiroz, o Núcleo da Divisão Aeroterrestre do Exército comemorou a execução do seu 300 000.º salto (todos de aviões da FAB), com a entrega de lembranças aos pioneiros de pára-quedismo no Brasil, de diplomas da FIP a Unidades e Oficiais da FAB, o salto de 270 homens e o lançamento de carga pesada em vôo rasante.

A cerimônia constou de duas partes: primeiramente, a sequência de lançamentos de pára-quedistas (inclusive do general Dutra Castilho, comandante do Núcleo), num total de 270 homens, feitos de nove aviões C-119 e C-82, um dos quais deixou cair, em vôo rasante, um fardo de 1 500 libras, na primeira tentativa que se fez no País para alijar carga pesada a baixa altura. Em salto livre de precisão, saltou, também, a equipe do Exército classificada em 3.º lugar no último campeonato mundial de saltos.

Na segunda parte, desenvolvida em terra, desfilaram conjuntamente tropas do Exército e da FAB, seguindo-se a entrega de lembranças do Núcleo de Divisão Aeroterrestre aos pioneiros do pára-quedismo e dos diplomas da OEA, por relevantes serviços prestados ao Comando Aerotático Terrestre e ao 1.º Grupo de Transporte de Tropa, da FAB.

Entre os agraciados com a lembrança comemorativa do tricentésimo-milésimo salto do Exército, figuravam os falecidos Maj Eng Fernando Retumba, na pessoa de seu filho, aluno do Colégio Militar, Rubens Retumba, entrega feita pelo Ministro Eduardo Gomes; e General Penha Brasil, feita à sua viúva, Sra. Judith Brasil, pelo comandante dos pára-quedistas, General João Dutra Castilho.

● AVIAÇÃO AERODESPORTIVA

A Divisão Aerodesportiva da Diretoria de Aeronáutica Civil estão afetos o controle, o aperfeiçoamento e o desenvolvimento do esporte aéreo em nosso País. Ela exerce grande fascínio sobre os moços, incitando-os a gostar da aviação e a continuar a grandiosa obra legada pelos nossos grandes aviadores civis e militares, pela preservação da mentalidade Aeronáutica Nacional, pois, acima de tudo, o Brasil exige que essa chama seja acalentada, mantida e ampliada, com uma intensidade cada vez maior. É de 157 o número de Escolas de Pilotagem Elementar autorizadas a funcionar, das quais 100 o fazem satisfatoriamente; até hoje, já foram cassadas 280 autorizações, pois, desse total, 195 nunca formaram nenhum piloto, tendo sido desvirtuadas de sua finalidade.

No exercício de 1966, foi distribuída a verba de 1 bilhão e 100 milhões de cruzeiros, e para o ano de 1967, a verba prevista é de 1 bilhão e meio de cruzeiros, a ser liberada pela DAC; para cada aeroclube, são creditadas importâncias que oscilam de 4 a 20 milhões de cruzeiros, de acordo com os fatores: produtividade, grau de organização, regularidade no funcionamento da Escola de Pilotagem, cursos, funcionamento e manutenção, etc. São Paulo é o estado que possui o maior número de aeroclubes (50), dos quais estão funcionando 36.

A média da hora de vôo varia de acordo com o salário mínimo da região, mantendo-se em média perto de Cr\$ 8.000 (mas o seu preço real é de 30 a 35.000 mil cruzeiros). Houve época em que ultrapassava de 500 o número de aeroclubes em funcionamento. É de 600 a média anual dos pilotos diplomados e de 45 o número de horas para que um piloto seja brevetado.

O Ministério da Aeronáutica doou, ainda, 2 aparelhos para Portugal e 1 para o Uruguai; 3 foram transformados para combater pragas da lavoura e 5 para servirem como rebocadores de planadores.

Além de fornecer aviões, a Aeronáutica subvenciona os Aeroclubes e distribui-lhes gasolina para o treinamento dos alunos, através de cotas periódicas. O Ministério da Aeronáutica, de 1960 a 1964, distribuiu aos vários Aeroclubes do Brasil, 200 aviões "Paulistinha" 56, da NEIVA.

● FAB, MARINHA E EXÉRCITO SEMPRE PRESENTES, DEFENDENDO, APOIANDO, SOCORREN- DO E SALVANDO

A Força Aérea Brasileira, unida à Marinha e ao Exército e revigorada por novos estímulos, sempre presente, de Norte a Sul, nas horas de sua convocação, instruindo, defendendo, apoiando, socorrendo, salvando e adestrando-se.

Foi assim que o Ministro Eduardo Gomes sintetizou as atividades da corporação que comanda, na sua Ordem do Dia referente à passagem do Natal e Ano Novo, dirigida às unidades e repartições que lhe são subordinadas.

Eis, na íntegra, o oportuno pronunciamento do Brigadeiro:

"Ao término do ano, dirijo-me aos camaradas da Força Aérea Brasileira, aos servidores civis que trabalham nas diversas organizações deste Ministério e a todos que exercem atividades na Aviação Civil, para lhes endereçar amistosa mensagem de Feliz Natal e Ano Novo.

Nesta hora, desejo manifestar sincero regosijo, por haver a Aeronáutica Brasileira, fiel aos ensinamentos da doutrina cristã tão presentes no dia em que se festeja o nascimento do Redentor, desempenhado, com êxito, a sua missão em 1966. Impulsionada pelas esperanças de um Brasil melhor, trabalhou, com entusiasmo, persistência e modéstia, em busca dos seus objetivos.

A Aviação Civil, laboriosa, idealista e empreendedora, consolidou suas realizações nos

campos nacional e internacional, não só contribuindo para o desenvolvimento do País em seu vasto território, senão ainda defendendo, no exterior, o conceito e os interesses da República.

A Força Aérea Brasileira, unida à Marinha e ao Exército, e revigorada por novos estímulos, sempre esteve presente, de Norte a Sul, nas horas da sua convocação — instruindo, defendendo, apoiando, socorrendo, salvando e adestrando-se. As atividades deste período assinalaram grandes êxitos, como seja o renascimento da coesão e do idealismo que inspiraram os primeiros passos da nossa Aviação Militar e se retrataram, com fidelidade, nas realizações do Correio Aéreo Nacional.

É de justiça, portanto, assinar que a Aeronáutica Brasileira, Civil e Militar, participou, como devia, da obra renovadora do governo do honrado Presidente Marechal Humberto de Alencar Castello Branco.

Desejo que a família aeronáutica, tão fiel às virtudes cristãs, celebre este Natal com justa e merecida felicidade.

Para o ano que se inicia, são nossos votos pela grandeza sempre crescente da nossa Aviação e pela paz do Brasil".

● TÚNEL AERODINÂMICO

Um túnel aerodinâmico — único no Brasil — foi pôsto em funcionamento no Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico de Aeronáutica, em São José dos Campos, e imediatamente foi iniciada a sua calibragem, a fim de que, em 1967, possa ser operado normalmente.

O funcionamento desse túnel permitirá o aperfeiçoamento de

aviões subsônicos, aeroflutuantes, prédios, pontes, automóveis e outros projetos onde se faça sentir a ação do vento.

Projeto brasileiro iniciado há 15 anos, teve sua construção retardada em virtude de problemas técnicos e financeiros só agora superados. O túnel é equipado com motor elétrico de indução, trifásico, para desenvolver 1 600 HP e acionar hélice de madeira, de oito pás, com 8,60m de diâmetro e peso aproximado de 7 toneladas. Este sistema de potência permitirá obter-se velocidade da ordem de 5 000 km/h em uma seção de ensaio de 3,00m por 2,10m. Está prevista a ampliação dessa velocidade para 700 km/h, com uma seção de 2,10m x 2,10m.

A seção de ensaio do atual túnel está equipada com balança de precisão capaz de efetuar, simultaneamente, seis medidas diferentes dos esforços atuantes sobre o modelo ensaiado. Toda executada em concreto armado, a estrutura do túnel proporciona perfeita vedação aos testes e tem grande durabilidade.

● INSTITUTO DE PESQUISA e DESENVOLVIMENTO DO CTA FAZ DÍODOS NACIONAIS

A Equipe de Semicondutores do Departamento de Materiais do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA, em São José dos Campos, acaba de produzir uma pré-série de 50 díodos de potência de Silício, da classe do BY 100.

Esta é a primeira vez que se produzem no Brasil díodos de silício, uma vez que somente firmas estrangeiras radicadas

no País têm feito comunicações de montagem de díodos.

Convém lembrar que a Equipe de Semicondutores, em 1964, concluiu o projeto Baterias Solares, com rendimento médio de conversão de energia luminosa em elétrica, num processamento controlado de 12,3%, superior aos até então comunicados pelos diversos Laboratórios do mundo.

Em 1965, a mesma equipe concluiu o projeto Germânio (a partir de fuligens nacionais), com uma produção de 5,5kg de monocristais de germânio, quantidade esta, pelo seu peso, capaz de produzir um milhão e duzentos mil transistores.

Em fins de 1966, dentro do projeto Técnicas de Dispositivos, com término previsto para 1968, a Equipe vem de confeccionar díodos de 1A de silício. Estes díodos foram elaborados pela técnica de difusão: a difusão para contato foi feita pela técnica de pintura, e os contatos metal — semicondutor, por eletrodeposição de níquel. Os díodos confeccionados foram testados em condições de corrente direta, e alguns lotes apresentaram características superiores ao similar BY 100.

A obtenção dos monocristais de silício é feita nos próprios Laboratórios da Equipe de Semicondutores, partindo de silício puro importado. O Departamento de Materiais do IPD vem de receber auxílio de 21 milhões de cruzeiros da FAPESP, de amparo ao projeto Silício; visa aos dois estágios principais: 1.º) Obtenção controlada de monocristais de Silício; 2.º) Obtenção de Silício puro eletrônico, a partir de óxido de Silício.

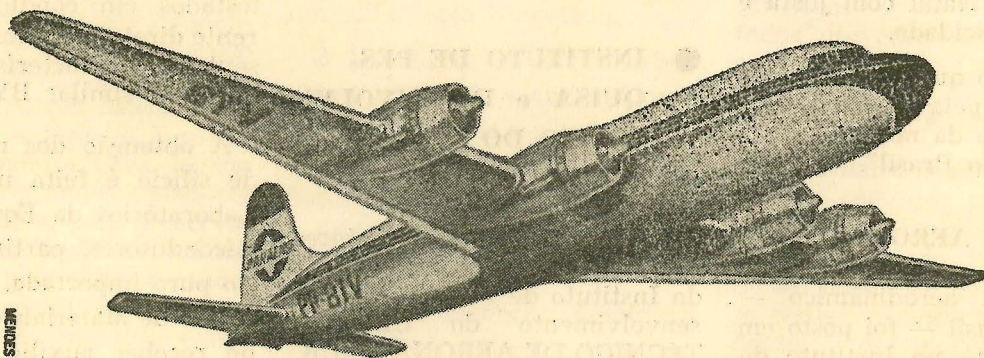
45% menos que os jatos - é o preço da PARAENSE

45%

o menos é uma diferença que conta. É o luxo que Você suprime. É dinheiro vivo que Você "embolsa", para aproveitar melhor a viagem, fazer mais compras e desfrutar o prazer de um hotel melhor. E as viagens nos possantes Quadrimotores Douglas da sua Paraense são confortáveis mesmo, e quase tão rápidas - eles pousam no Santos Dumont (Rio) e em Congonhas (SP), ganhando tempo e dinheiro para Você também em terra! Vá, e volte, pela Paraense!



- boa viagem em boa companhia.



FAB Festeja 26 anos do 1.º GTT

Ao comemorar o 26.º aniversário de sua criação, o Ministério da Aeronáutica não poderia deixar de lembrar a ação dos componentes do 1.º Grupo de Transporte de Tropas, com sede na Base Aérea dos Afonsos, que muito têm contribuído para um perfeito entrosamento da Fôrça Aérea Brasileira com o Exército. Ainda há pouco tempo o 1.º GTT, com seus 15 aviões C-82 e C-119, tomou parte ativa na "Operação Caverá". Em sua maioria, os pilotos daquela unidade participaram das operações do Congo e Santo Domingo, defendendo a liberdade e a democracia.

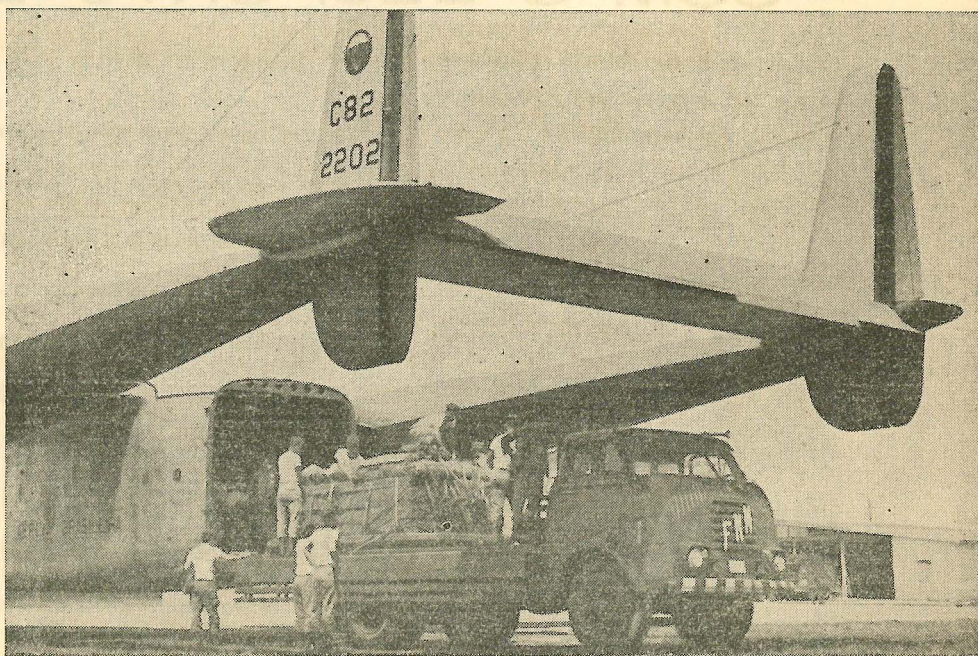
O 1.º GTT tem o comando do Ten Cel Av Hélio da Costa Campos que, pela primeira vez, no Brasil, pilotando uma aeronave C-119, fez um lançamento rasante de um fardo de 1300 libras, dando início a esta modalidade de lançamentos. Na fase final da "Operação Caverá", em Rosário do Sul, o comandante do 1.º Grupo de Transporte de Tropas foi merecedor de elogios do Marechal Ademar de Queiroz, titular da Pasta da Guerra.

(Reportagem de Helio Paladini para o 26.º aniversário do Ministério da Aeronáutica)

O apoio do 1.º GTT às unidades do Exército foi, no ano que findou, grandemente incentivado, principalmente na área de Manaus, onde foi instalado o

toneladas de carga foram transportadas pelas aeronaves dos já famosos "Anjos do Espaço"; de pára-quedas foram lançados... 22 162 homens, completando... 300 000 saltos; e, finalmente, foram transportados para os diversos pontos do País 5 861 militares.

Ainda em 1966, o 1.º Grupo de Transporte de Tropas rece-



Pesados caminhões do Exército são embarcados nos C-82 do 1.º GTT.

CIGS (Centro de Instrução de Guerra na Selva). Foram voadas 5 600 horas pelos 40 pilotos da Unidade que, em média, cumpre, cada um, cinquenta missões por mês, ou seja cerca de duas diàriamente; 2 543

beu, na Base Aérea dos Afonsos, com a presença do Ministro Eduardo Gomes, o diploma da Fôrça Interamericana de Paz, pelos excelentes serviços prestados a esta Fôrça em Santo Domingo.

Tendo o 1.º Grupo de Transporte de Tropas especializado-se no apoio às Forças Armadas, além da tropa aeroterrestre, e em virtude do sucesso que alcançou no ano de 1966, o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes, resolveu equipá-lo com aviões C-130 e um novo Esquadrão de Turbo-Hé-

lice, a fim de substituir seus antigos aviões C-82. Assim sendo, é de se esperar um maior apoio ao Exército Brasileiro e, de acordo com a previsão para o corrente ano, também apoio aos órgãos governamentais para o desenvolvimento da Amazônia.

Para o corrente ano, além do que será elaborado pelas auto-

ridades da Aeronáutica, já está programado para março próximo um lançamento de 8 000 pára-quedistas, na Base Aérea dos Afonsos, e, a seguir, diariamente, serão lançados pelos aviões da FAB trezentos homens do Núcleo da Divisão Aeroterrestre, para treinamento, também, naquela Unidade.

MÉDICOS DA FAB COLABORAM COM O DESPORTO BRASILEIRO

(Reportagem de Renato Brandariz para o 26.º aniversário do Ministério da Aeronáutica)

Há já algum tempo que é notória a colaboração do Serviço Médico da Aeronáutica, com referência aos atendimentos dos atletas de diversas modalidades amadoristas. Possuindo moderna aparelhagem médica e um corpo seleto de facultativos, o Hospital Central da Aeronáutica, sob a direção do Brigadeiro-Médico Thomas Girdwood, orgulha-se de ter prestado ao desporto brasileiro sua parcela de contribuição aos jovens atletas que representam nossa Pátria em diversas competições.

Assistência Médica

Em certames Sul-Americanos e até mesmo no mundial, pontificam a eficácia e a dedicação dos médicos do Hospital Central da Aeronáutica. As clínicas mais procuradas são as de Cardiologia, Fisioterapia, Clínica Geral e outras de importância essencial na vida de um bom atleta. Os exames, geralmente, são realizados pela parte da manhã, sob a direção do Ten Cel Med Milton Pauleto, que chefia uma equipe de 5 médicos.

No Futuro

A Confederação Brasileira de Desportos tem recebido sempre do Serviço Médico da Aeronáu-

tica a mais estreita colaboração, num verdadeiro entrelaçamento objetivo no preparo de atletas. Ainda agora podemos citar a preparação das estrêlas que estarão representando o basquete feminino nos próximos jogos olímpicos a realizarem-se no México, ainda este ano, quando a equipe médica da FAB contribuiu com exames clínicos e tratamento para que as nossas estrelinhas encontrassem as condições físicas ideais.

Não tem explicação esse anonimato, pois são muitos os que vêm ajudando e dando sua atenção toda especial aos jovens atletas, perseguindo o objetivo de dar ao Brasil condições adequadas, já que tem a hegemonia do esporte amadorista no Continente Sul-Americano.

DECLARAÇÃO DE ASPIRANTES DO CPOR DO CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA

No Centro Técnico de Aeronáutica, em São José dos Campos, realizaram-se, dia 19 de novembro, as cerimônias da 13.^a Declaração de Aspirantes do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica, para os alunos do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), que terminaram aquele curso.

Foram declarados aspirantes da 13.^a turma os seguintes alunos: Ari Alberto Ruschel, Candido E. de Moraes Cordts, Dalton H. Martins Costa, Frederico F. Sales Nogueira, Fujio Takamura, Fúrio Damiani, Gilberto Camasmie, Hermes Nilton Macau, Jocélio da Silva Cândido, José Carlos N. Martinelli, José Luiz Ochoa Santos, José Roberto Conduta, Luiz Antonio Fadel, Luiz Marcos Bochniak, Marco Antonio Ribeiro, Marcos Olandoski, Miguel Fernandes Gonzalez, Newton Faller, Nicolau Tsuchiya, Pedro Salenbauch, Renemár França, Rolf Robert Hanel, Shiguo Shimizu, Shiroyki Kubo.

HISTÓRICO DO CPOR

Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica, de São José dos Campos — CPOAer-SJ — é uma entidade militar, situada no Centro Técnico de Aeronáutica, em São José dos Campos, subordinado ao Diretor-Geral do Centro Técnico de Aeronáutica, e que tem como objetivo preparar o jovem para exercer funções de oficial, em caso de convocação; visa, particularmente, a enquadrar militarmente o futuro oficial da reserva, torná-lo conhecedor das tarefas comuns que, na tropa, competem a todos os oficiais; orientá-lo no sentido de facilitar-lhe o exercício, quando convocado para ativa, de uma destinada função, ou de determinado grupo de funções.

Criada em março de 1953, por ato do Exmo. Sr. Brigadeiro-do-Ar R/R Nero Moura, então Ministro da Aeronáutica, o CPOAer-SJ teve como primeiro Comandante o então Ten Cel Av Brasilino Ferreira de Abreu que, também, era o Diretor Administrativo do CTA. Para sua instalação, foi-lhe designada uma área de, mais ou menos, 10 000 m² — dentro da área do CTA — na qual, inicialmente, se levantou um prédio rústico, que abrigava o Comando, a Secretaria, a Chefia da Instrução e a Reserva do Material Bélico.

Após o seu ato de criação e instalação, o CPOAer-SJ deu início, desde logo, às suas atividades e, em 3 de agosto do mesmo ano, às 13 horas, procedia-se ao hasteamento da Bandeira Nacional, em cerimônia pública, em que era lido seu primeiro Boletim Interno, já constando a matrícula da primeira turma, composta de 118 alunos. Quer no setor administrativo, quer no educacional, eram dinamizados todos os setores dessa entidade, para a qual as autoridades não regateavam apoio, pois que sua missão, na formação cívica e cultural da mocidade brasileira, principalmente ITEANA, era reclamada, há muito, dentro do próprio Ministério da Aeronáutica.

Seguindo diretrizes da Lei do Serviço Militar, inicialmente o Curso do CPOAer-SJ era feito em um ano; e, por isso, a 14 de novembro de 1954, declarava Aspirantes sua primeira turma, com 93 alunos, dos quais foram Patrono o Exmo. Sr. Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho e Paraninfo, o Exmo. Sr. Ten Brig Eduardo Gomes. Essa declaração de Aspirantes alicerçou, definitivamente, as bases da novel entidade, e a consagrou como notável e ambicionada pelos jovens alheios ao Instituto

Tecnológico de Aeronáutica (ITA), que não o poderiam cursar; eis que o CPOAer-SJ se destina, tão somente, aos alunos que se encontrem cursando aquele Instituto.

Durante o período de 1953 a 1960, o CPOAer-SJ acomodou-se em suas precárias instalações, até que, a partir de 1961, foram iniciadas suas obras definitivas, e que consistiram em vários prédios destinados: ao Comando, Secretaria, salas de aulas, Chefia da Instrução, Cassino dos Suboficiais e Sargentos, Hotel de Trânsito, sauna, piscina, praça de esporte, almoxarifado, pátio cimentado para Instrução, asfaltamento de sua via principal, reflorestamento da área com árvores ornamentais, construção de quatro alojamentos para o Pelotão de Polícia Militar, composto de um efetivo de 180 praças, que foi transferido do CTA para o CPOAer-SJ, naquele ano. Em 1962, dada a grande evolução do seu aprimoramento, experimentada em quase uma década de existência, foi proposta a revisão do seu Regulamento que foi aprovado pelo Estado-Maior da Aeronáutica, e que teve, como inovação, a duração do curso para 2 anos, dividido em quatro períodos, sendo considerado como período o semestre do ano civil. Outras inovações, de acordo com a técnica e a didática modernas, foram introduzidas, reforçando, ainda mais, a já consagrada reputação de que desfruta essa organização "sui generis" brasileira. Seu "currículum" foi ampliado, com inserção de novos assuntos afins às matérias ministradas. Presentemente, o Programa do CPOAer-SJ prevê aulas semanais às quartas e sextas-feiras, durante todo o período da tarde, programa esse sincronizado com suas atividades escolares no ITA.

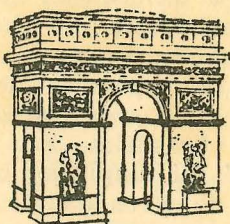
Até esta data, já foram declarados Aspirantes a Oficial da Reserva da Aeronáutica cerca de 421 alunos; é óbvio que nem todos os alunos foram declarados Aspirantes, mas o próprio Regulamento prevê as várias situações. Assim, se o aluno conclui, com aproveitamento, o mínimo, até o 2.º período, será considerado Cabo da Reserva; se conclui o 3.º, será considerado Sargento da Reserva, ambos do Quadro de Infantaria de Guarda; concluindo, com aproveitamento, os quatro períodos, o aluno é declarado Aspirante a Oficial da Reserva da Aeronáutica, no Quadro de Infantaria de Guarda e, após sua colação de grau pelo ITA, transferido para

a Reserva Técnica, no quadro de Engenheiros.

O apoio das autoridades competentes sempre fôra dispensado ao CPOAer-SJ, com denodo e vivo interesse, como incentivo e alento para sua fortificação e seu aprimoramento. Para o seu Comando, sempre foram indicados e designados Oficiais de longo alcance administrativo, de perspicaz espírito militar e de sadia conduta, eis que sua instrução e disciplina, embora efetivas e salutarens entre militares e servidores civis, são de natural rigor e acatam, soberanamente, os dispositivos legais, de modo geral, e, em particular, os que se aplicam ao CPOAer-SJ. Atualmente, tem como Coman-

dante o Capitão-Aviador Antonio Carlos de Fraga, que acumula com esta as funções de Chefe da Instrução. Desde sua criação, o CPOAer-SJ teve os seguintes Comandantes: 1953-1954 — Ten Cel Av Brazilino Ferreira de Abreu; 1954-1955 — Maj Av Eng Hugo de Miranda e Silva; 1955-1958 — Ten Cel Av César Pereira Grillo; 1958-1959 — Ten Cel Av Francisco Américo Fontenelle; 1959-1960 — Maj Av F. E. Müller Botelho; 1960-1962 — Ten Cel Av Sérgio Sobral de Oliveira; 1962-1964 — Ten Cel Av Silas Rodrigues; 1964-1966 — Maj Av Candido Martins da Rosa; e atualmente Cap Av Antonio Carlos de Fraga, assumindo interinamente o Comando do CPOAer-SJ.

um cigarro de agrado internacional

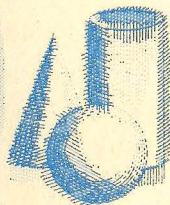


minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ



Tempo de sorrir...



...Quando todos se unem para construir um lugar cada vez melhor para viver e trabalhar. Quando as empresas realmente integradas na vida do país contribuem para o objetivo comum. É por isso que oferecemos aos universitários brasileiros os prêmios Esso de Literatura e de Ciência, bolsas de estudos, estágios em nossa organização ou ainda livros técnicos.

Tôda gente sabe que nosso negócio é petróleo. Mas vamos um pouco além.



Gente como você
trabalhando
para servi-lo