

REVISTA AERONÁUTICA



MARÇO - ABRIL DE 1967

REVISTA AERONÁUTICA

MARÇO-ABRIL DE 1967 - ANO 17 - N.º 43

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 1 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
Presidente Costa e Silva — Reportagem	2
Nôvo Ministro da Aeronáutica — Reportagem	6
Posse do Nôvo Chefe do EM da Aeronáutica — Reportagem	9
Operação Amazônia — Cel Av Antonio Geraldo Peixoto	11
A FAB Comemora Data Festiva — Reportagem	21
Noticias da Aeronáutica — Reportagem	24
Problemas Conjunturais do Transporte Aéreo — Ten Brig Eng Joelmir Campos de A. Macedo	32
Noticias do Clube de Aeronáutica	35
Conceitos Básicos de Idade que interessam aos Educadores — Dr. H. Ballariny	37
Novas no Mundo	48

NOSSA CAPA

Como homenagem aos nossos irmãos de armas que combateram tão valentemente, apresentamos em nossa capa o monumento ao avião P-47, feito com um dos aviões que combateram nos céus da Itália durante a II Guerra Mundial e que se acha no pátio do 1.º Grupo de Caça, sediado na Base Aérea de Santa Cruz.

Carta a nossos Leitores

Prezados leitores :

Sem nenhum objetivo político, pois nossa Revista não pode, não deve e não quer tratar desses assuntos, pedimos aos nossos leitores que meditem na transformação profunda pela qual vai passar o Brasil com o advento do nôvo Govêrno decorrente da contra-revolução de 1964.

O Govêrno anterior falhou em alguns pontos, pois foi envolvido por certos elementos habituados a servir a quaisquer governos, bem como se afastou dos mais dedicados e sinceros líderes revolucionários, talvez com receio de seu radicalismo, como se fôsse possível fazer uma boa omeleta sem quebrar ovos e muito menos fazê-la com ovos podres.

O nôvo Govêrno, apenas empossado, já está sendo chamado "das esperanças nacionais"; dos anseios de um povo que não quer parar; que não quer ser proibido de reproduzir-se e multiplicar-se; e quer desenvolver-se técnica, econômica, financeira e socialmente, através de uma intensiva industrialização pela exploração brasileira e patriótica das nossas imensas riquezas nacionais, desde que elas sirvam para a importação dos bens de produção que um dia nos farão maiores que as nações mais prósperas do mundo.

Não se pode expandir uma nação do tamanho do Brasil restringindo o crédito ou encarecendo o custo do dinheiro a ser empregado no seu desenvolvimento industrial e agrícola.

Uma nação também só pode crescer apoiando-se na coragem, agressividade, espírito inventivo, competência e cultura de seus líderes, que só serão realmente cultos quando profundamente humanos.

Além disso, a frieza de homens públicos, em face do próprio homem e dos seus sofrimentos, sempre caracterizou o materialismo dos regimes bolchevistas ou similares.

Esse risco desapareceu de nossa Terra com o advento de um Govêrno em cuja direção suprema está um soldado de fibra que é compreensivo e humano, por isso pode sorrir, mas diante das angústias do Brasil também sabe chorar.

Eng A. Guedes Muniz

PRESIDENTE COSTA E SILVA

O Marechal Costa e Silva prestou compromisso de posse perante o Congresso Nacional, precisamente às 11,15 horas do dia 15 de março, fazendo o seguinte juramento: "Prometo manter, defender e cumprir a Constituição, observar as leis, promover o bem geral e sustentar a União, a integridade e a independência do Brasil".

Todo o plenário do Congresso Nacional estava literalmente tomado, com vários Governadores de Estado, oficiais-gerais das três Forças Armadas e representantes de assembleias legislativas estaduais.

À entrada principal do Congresso Nacional, o Presidente

eleito foi recebido pelos diretores-gerais da Câmara, Sr. Luciano Alves de Sousa, e do Senado, Sr. Evandro Mendes Vianna, que o conduziram ao Salão Nobre, onde aguardaram a chegada da comissão de parlamentares especialmente designada pelo Senador Moura Andrade, que presidiu a sessão do Congresso Nacional, para introduzi-los no plenário.

No instante preciso em que o novo Presidente da República prestava seu juramento, era disparada, defronte ao prédio do Congresso Nacional, uma salva de tiros de canhão. Após o juramento do Presidente Costa e Silva, o Senador Moura Andrade anunciou o juramento

do Vice-Presidente eleito, Senhor Pedro Aleixo, que disse:

"Prometo exercer o cargo de Vice-Presidente da República com dedicação e lealdade, cumprindo as leis do Brasil, e tudo fazer pelas suas instituições e pelo seu progresso".

Investidura

Exercendo a presidência do Congresso Nacional, o Senador Auro Soares de Moura Andrade, declarando empossado os novos Presidente e Vice-Presidente da República, pronunciou as seguintes palavras:

"A Nação, pelos seus representantes do Poder Legislativo, pelas altas autoridades presentes, pelo povo que acorreu às galerias e através do rádio e da televisão em todo o Território Nacional está, neste instante, reunida para testemunhar, com emoção e profundas esperanças, o ato de juramento e de





investidura de seu Chefe de Estado. Nos termos da Constituição e em nome do Congresso Nacional, declaro empossados na Presidência da República do Brasil Sua Excelência, o Senhor Marechal Arthur da Costa e Silva, e na Vice-Presidência, Sua Excelência o Senhor Doutor Pedro Aleixo”.

Como primeiro secretário do Senado, o Senador Dinarte Mariz leu, a seguir, os termos de posse do Presidente e do Vice-Presidente da República, que os assinaram. A Banda do QG da 6.^a Zona Aérea, colocada nas galerias, executou, após, o Hino Nacional, ouvido de pé por todos os presentes.

Palavras do Senador Moura Andrade

Na presidência do Congresso Nacional, o Senador Moura Andrade fez uso da palavra, encerrando a cerimônia com as seguintes palavras:

“Aos que aqui acorreram para participar desta solenidade, na qual o Brasil se reencontra com o Estado de Direito e retorna à ordem constitucional,

aos que aqui acorreram apressado, em nome do Congresso, os melhores agradecimentos, e as escusas de não ter sido possível a todos acolher no recinto deste Parlamento.

Esta presidência dirige uma saudação especial à primeira dama do País, Dona Iolanda Costa e Silva, em momento da mais alta expressão histórica, em que o Brasil investe o seu novo Chefe de Estado.

A partir de agora, sob a proteção de Deus, para manter, defender e cumprir a Constituição, observar as leis, promover o bem geral, e sustentar a união, a integridade e a independência do Brasil, o Presidente Arthur da Costa e Silva inicia, na sua plenitude, a magistratura presidencial e recebe, com a chefia do Governo, o comando supremo das Forças Armadas e a representação do Brasil junto aos Estados estrangeiros.”

Encerrando a solenidade, o Presidente da República passou em revista as tropas do Batalhão da Guarda Presidencial, formadas em sua honra, defronte ao Congresso Nacional.

TRANSMISSÃO NO PALÁCIO DO PLANALTO

— Terminado o ato realizado no Congresso com a presença de grande massa popular, dirigiram-se o Presidente Arthur da Costa e Silva e o Vice-Presidente Pedro Aleixo para o Palácio do Planalto.

Encontram-se os dois presidentes

Ao pé da rampa que dá acesso ao Palácio, aguardavam-nos o Chefe do Cerimonial e o Comandante Passos, ajudante-de-ordens do Presidente Castello Branco, conduzindo-os até a porta, onde, acompanhados de todo o seu Ministério, dos Gabinetes Militar e Civil, o Presidente Castello Branco e o Vice-Presidente cumprimentaram Presidente e o Vice-Presidente empossados.

O Presidente Costa e Silva recebe a faixa

Após esse primeiro encontro dos dois presidentes, ambos se retiraram para o gabinete presidencial, acompanhados pelos dois vice-presidentes e pelos

quatro chefes dos gabinetes Militar e Civil, ali permanecendo em palestra durante algum tempo.

Pouco depois, o Chefe do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, Embaixador Roberto Guimarães Bastos, convidou os dois presidentes a dirigirem-se ao estrado armado no Salão de Honra. O Chefe do Cerimonial do Presidente Castello Branco, Ministro Paulo Paranaguá, e o do Presidente Costa e Silva, Conselheiro Marcos Coimbra, permaneceram também no estrado, por trás dos dois presidentes. À esquerda do Presidente Arthur da Costa e Silva colocou-se a família do Presidente Castello Branco, e à direita do Presidente Castello Branco ficou a família do Presidente Costa e Silva. Pronunciou em seguida seu discurso o Presidente Castello Branco, findo o qual colocou a faixa presidencial no Marechal

Arthur da Costa e Silva, sobre o paletó, do ombro direito para o esquerdo. O Presidente Arthur da Costa e Silva pronunciou, então, o seguinte discurso de posse:

“É com grave emoção que recebo das mãos honradas de V. Exa. as insígnias simbólicas da Magistratura Suprema da República.

“Tenho consciência nítida e profunda da significação deste ato e deste momento. Para eles vêm confluír as esperanças e as incertezas, as aspirações e as realidades de um povo simples e bom, sofredor e paciente, tocado do sentimento caloroso da terra em que nasceu e da sua vocação para a grandeza.

“Quem deixa um cargo desta altitude, nas condições em que Vossa Excelência o faz, não leva, apenas, a tranqüilidade de uma consciência alta e límpida, que empenhou, dia por dia, no

cumprimento dos deveres mais ásperos, que jamais pesaram sobre o espírito e o coração de um homem de Estado, em tempo dos mais tormentosos da vida nacional; deixa, também, como sinal de sua passagem, traço luminoso e vivo, que é diretriz, é lição, é exemplo.

“Em verdade, o Governo de Vossa Excelência constituiu-se em diretriz e decisão de firmeza e de constância numa hora espessa, de inquietudes, incertezas e vacilações; lição de austeridade e espírito público; exemplo de coragem e de honradez.

“Eis aí virtudes que me parecem pertencer à própria essência do exercício do cargo que Vossa Excelência ilustrou tão vivamente.

“A Presidência da República não é apenas uma forma de exercício administrativo. É muito mais do que um cargo executivo. É, acima de tudo, um posto de comando moral. Assim



a compreendo, e assim quero exercê-la, com a suprema aspiração de ser útil ao meu País, na medida humilde do que sou.

“Não me iludo com as provações e tropeços que me esperam; os fluxos e refluxos da opinião pública; a desconexão dos esforços; os empecilhos da máquina administrativa; as incertezas políticas; os choques de ambições; os desacordos, as divergências e as discórdias, que caracterizam a vida pública. Conheci intimamente as vicissitudes que a paciência e a tolerância têm de afrontar para atingir o termo de cada dia de Governo. Sei como se tentou e se continuará tentando associar os inconciliáveis — infração e prosperidade — e dissociar os que só se consegue marchar juntos — desenvolvimento e educação.

“Senti, acima de tudo, as dificuldades ingentes que as dimensões extraordinárias do nosso País levantam a qualquer ação do administrador.

“Posso afirmar que assisti ao desdobrar-se dos atos mais penosos de um Governo que, sendo inicialmente de preparação, conseguiu ser muito mais do que isso e muito realizou. Nêle tomei parte ao lado de Vossa Excelência. Foi uma das fases mais dificultosas do regime republicano, em que o Governo teve de desdobrar-se entre as imposições imperativas da ordem e da autoridade, sem deixar de acudir aos anseios de liberdade e, de mistura com êles, enfrentar as incompreensões, a má fé e a cobiça do poder.

“Trago, pois, para o exercício da Presidência, uma larga lição

de experiência — propiciada pela ação direta, pela observação e pela reflexão do trato da coisa política, que requer paciência e tolerância contínua, e do trato da coisa pública, que impõe esforço constante de inteligência, coragem e tenacidade.

“Acima de tudo trago preparados espírito e coração. Confio em que não decairei, jamais, da confiança dos meus concidadãos e da rica herança que recebo das mãos honradas de V. Exa. E peço a Deus que me conceda a graça de ser sempre justo e isento, firme na palavra empenhada e inflexível na ação necessária, e consagrar a minha esperança de fazer pelo Brasil o que êle espera e merece”.

Em seguida ao seu discurso, o Presidente Arthur da Costa e Silva cumprimentou os membros da família do Presidente Castello Branco e este os da família do Presidente eleito.

Retira-se o Marechal Castello Branco

Terminada esta simples cerimônia, o Presidente Costa e Silva acompanhou o Marechal Castello Branco, que se retirou, realizando-se as despedidas na porta do Palácio do Planalto, no alto da rampa.

SETENTA NAÇÕES PRESENTES À POSSE DO NÓVO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

— O Presidente Costa e Silva recebeu, no salão de honra do Palácio do Planalto, os cumprimentos das Delegações que apresentaram seus Países nos festejos de posse do nôvo Chefe do Governo.

Setenta Países se fizeram representar, durante a solenidade, dos quais os Estados Unidos, o Japão, o Vietnã do Sul, a Espanha, a Inglaterra e a Argentina entregaram presentes e condecorações ao nôvo Chefe do Estado brasileiro, por delegação de seus governos.

Estiveram presentes, além do ministro Magalhães Pinto, das Relações Exteriores, os chefes dos Gabinetes Civil e Militar da Presidência da República, ministro Rondon Pacheco e general Jayme Portela, todos os novos ministros, subchefes dos Gabinetes Civil e Militar e a imprensa nacional e estrangeira.

Foram os seguintes os Países que apresentaram cumprimentos ao Presidente Costa e Silva, pela ordem de precedência: Santa Fé, Nicarágua, Austria, Japão, Coreia, Peru, Espanha, Chile, Turquia, Canadá, Haiti, Itália, Tcheco-Eslováquia, Senegal, El Salvador, Finlândia, Uruguai, Panamá, Grécia, República Árabe Unida, Polônia, China, México, Mali, Austrália, Trinidad-Tobago, União Soviética, França, Suécia, Irã, Suíça, Países Baixos, Islândia, Bolívia, Alemanha, Noruega, Dinamarca, Filipinas, Colômbia, Estados Unidos da América, Doomé, Gana, Índia, Chipre, Argentina, República Dominicana, Bélgica, Vietnã do Sul, Paraguai, Líbano, Grã-Bretanha, Israel, Paquistão, Malta, Malásia, Portugal, África do Sul, Bulgária, Romênia, Hungria, Costa Rica, Equador, Ceilão, Iugoslávia, República Árabe da Síria, Turquia, Indonésia, Tailândia, Venezuela e Marrocos.

Das mais concorridas foi a posse do Ministro Márcio de Souza e Mello no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, onde o nôvo titular recebeu cumprimentos de oficiais das três Forças Armadas, além de amigos, funcionários e parentes.

O Ministro Eduardo Gomes, ao passar a função ao nôvo Ministro, pronunciou as seguintes palavras: "É com o preto de velha amizade e de renovada admiração que transmito a Vossa Excelência o cargo de Ministro da Aeronáutica. Coube-me exercê-lo, honrado pela confiança do ínclito Presidente Marechal Castello Branco, durante pouco mais de dois anos e dois meses, contando sempre com a valiosa cooperação de meus colegas de Ministério, notadamente do Sr. Ministro da Fazenda, Dr. Otávio Gouvêia de Bulhões, e dos Ministros das pastas militares ou sejam: da Marinha os Senhores Almirantes Paulo Bosisio e Zilmar Campos de Araripe Macêdo; e da Guerra os Senhores Marechais Arthur da Costa e Silva e Ademar de Queiroz, aos quais, de público, neste ensejo, apresento os meus mais vivos agradecimentos. Velha amizade, disse, robustecida em mais de trinta anos, desde que, em 1931, pude contar com a sua prestimosa e competente colaboração, como Secretário do Grupo Misto de Aviação, recém-criado. Admiração renovada em três decênios, não só em razão dos atributos pessoais que distinguem Vossa Excelência em nossa classe, senão, ainda, pelo constante devotamento às grandes causas nacionais, para cuja vitória Vossa



NÔVO MINISTRO DA AERONÁUTICA

Excelência, na hora da decisão e da luta, contribuiu com sua autoridade, tôdas as vêzes que assim o exigiram o culto da Pátria e o amor da República. Singulariza-se êste ato pela circunstância, que me é particularmente grata, de restituir as responsabilidades dêste cargo ao eminente Ministro, de cujas mãos o recebi, a fim de continuar a obra comum de servir à nossa gloriosa Arma e aos supremos interesses da Nação. Auguro a Vossa Excelência todo o êxito no desempenho de suas funções, certo de que a coesão militar, alicerçada na lealdade revolucionária e fortalecida pela consciência de dignificar a vida pública, produzirá no futuro governo, como produziu no govêrno que finda, os benefícios que o povo espera da união das Forças Armadas, garantia das instituições democráticas e condição

para o progresso do País, sob o signo da paz e da liberdade."

Em seguida, o Ministro Márcio de Souza e Mello, assumindo a pasta da Aeronáutica, pronunciou o seguinte discurso:

"O sentimento inequívoco que domina todos os quadrantes do País, a poderosa força da mais generalizada esperança no Govêrno que se inicia, em sendo multiplicada responsabilidade para seus auxiliares imediatos é, por igual, poderoso estímulo. Honramo-nos em integrar um conjunto ciente e consciente da tarefa que nos cabe, prévia e harmônicamente homogeneizada num amplo programa de govêrno, visando a não decepcionar os anelos de quantos verdadeiramente amam ao Brasil. Convictos estamos de que a Revolução redentora de 31 de



O Brigadeiro Eduardo Gomes, quando transmitia o cargo de Ministro da Aeronáutica ao Marechal Márcio de Souza e Mello.

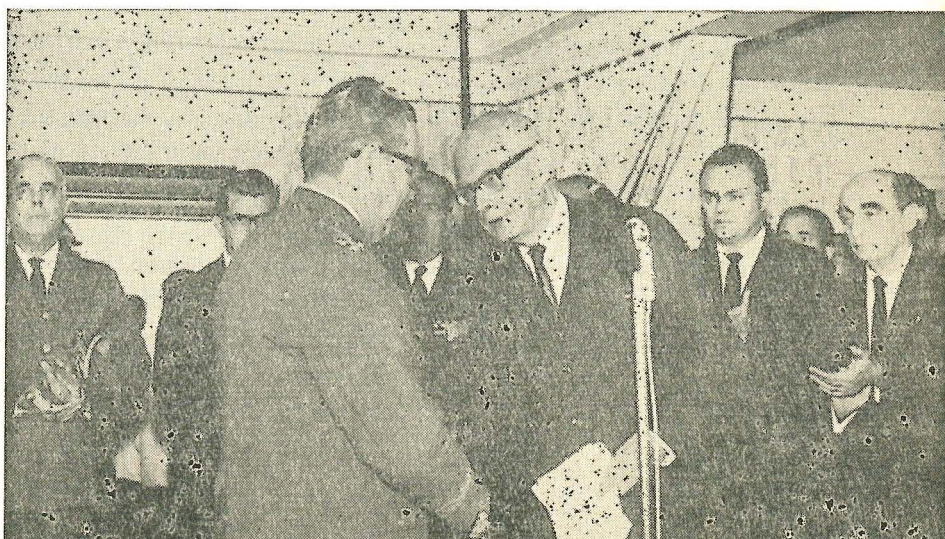
Março, ora encetando a segunda fase de sua ação, há-de prosseguir na sua trajetória, com a tranqüilidade que lhe asseguram a união indissolúvel das Forças Armadas e o apoio esclarecido do povo brasileiro, legitimamente traduzido na indispensável cooperação do poder legislativo. Dêsse modo, no setor a que nos alçou a cativante escolha do Excelentíssimo Senhor Presidente Costa e Silva, empenharemos o melhor do nosso esforço e a totalidade da nossa capacidade, sedimentados no transcurso de mais de quarenta anos de vida militar, toda ela alicerçada no trabalho operativo e no empenho incessante em ampliar e aperfeiçoar os conhecimentos profissionais. Apenas poucos meses decorreram do nosso afastamento da última Comissão que nos coube exercer e nela, como Inspetor-Geral da Aeronáutica, durante quase dois anos de acurada atuação e adequada reformulação, colhemos pormenorizado conhecimento da situação real da Força Aérea Brasileira. Esta nossa privilegiada posição e a inestimável colaboração de valiosos companheiros ensinaram-nos a apresentar ao Excelentíssimo Senhor Presidente Costa e Silva a contribuição es-

pecífica da Aeronáutica no plano global do nôvo Govêrno, obedecendo às metas básicas que o caracterizam. Não pormenorizaremos todos os ângulos abrangidos no plano de trabalho, hoje, como ontem, visando a "assegurar as condições indispensáveis a dotar a Força Aérea Brasileira dos meios capazes a bem cumprir, com eficiência crescente, a missão que lhe cabe".

Em síntese, objetivamos: — maior eficiência operacional; aprimoramento da ação logística; desenvolvimento "pari-pas-su" às conquistas científicas e tecnológicas; rigoroso emprêgo dos recursos; sistemático planejamento; racionalização admi-

nistrativa. É imprescindível assinalar que a busca da maior eficiência operacional, escopo de predominância basilar, está na dependência implícita dos demais objetivos, todos êles, por sua vez, sofrendo a influência fundamental e decisiva da solução dos correlatos problemas humanos, quer em qualidade, quer em quantidade. Não há, pois, como fugir da verdade do conceito de que "é indispensável governar voltado para as necessidades fundamentais do homem". Cabe-nos, portanto, afirmar que será permanente nossa preocupação com o elemento humano, em todos os escalões, não apenas para a obrigação liminar de satisfazer as suas reais necessidades, mas também para o dever construtivo de atender às suas justas aspirações. A tarefa exige o empenho consciente de quantos, servindo à Aeronáutica, concorrem para o progresso do Brasil e sabem que a união desinteressada e a sadia conjugação dos esforços é a obrigação precípua de todos os que têm na religião do trabalho e na obediência às impostergáveis normas de dignidade e lealdade o credo sublime que mobilizará tôdas as energias vivas do nosso País, para impulsioná-la na escalada vitoriosa do destino com que sonharam nossos antepassados e que, mercê de Deus, galardoará a terra abençoada que há de ser o berço invejado dos nossos netos.

Os Ministros Eduardo Gomes e Márcio cumprimentam-se após a passagem do cargo



Meus senhores, ao iniciarmos o exercício das funções de Ministro da Aeronáutica renovamos os nossos mais sinceros agradecimentos à expressiva confiança do Excelentíssimo Senhor Presidente Costa e Silva e manifestamos a Vossa Excelência Senhor Marechal Eduardo Gomes o quanto nos enaltece receber este cargo das mãos honradas de Vossa Excelência, cuja figura singular de patriota e cuja vida de ímpar dedicação aos mais puros ideais democráticos de há muito lhe asseguraram o respeito e a admiração da gente brasileira, que não esquece a bravura do herói de Copacabana, então aquêle tenente corajoso e impávido, hoje o líder audaz do pioneirismo do Correio Aéreo Nacional, o criador dêsse agente relevante de união espiritual e concreta dos nossos patrícios. Todos os seus companheiros da FAB, Marechal Eduardo Gomes, aplaudem sua atuação à frente do Ministério da Aeronáutica, cujo êxito é fator imperativo na potencialização das responsabilidades que ora assumimos e, concomitantemente, exemplo e incentivo a que guardaremos consciente fidelidade. Deliberadamente desejamos, neste momento, fazer nosso um dos conceitos lapidares com que Vossa Excelência, Marechal Eduardo Gomes, comemorou o dia 23 de outubro de 1966: "é indispensável a existência de sólida compreensão, de perfeita comunhão de ideais e, principalmente, de elevado sentimento patriótico, sem o que não lograremos al-

cançar nossos altos destinos". É este, senhoras e senhores, o pensamento-diretriz com que, de coração, convocamos todos os companheiros a trabalhar, lado a lado, no incessante aprimoramento da Aeronáutica, em consonância com a grandeza crescente do Brasil. Ao reiterar a convicção de absoluta confiança no porvir de nossa Pátria, com a crença nas bênçãos de Deus ao seu povo generoso, apresentamos os mais sinceros agradecimentos às ilustres autoridades, aos distinguidos camaradas de armas, às pessoas gradas, aos colaboradores de ontem e de hoje, civis e militares, aos amigos, aos parentes queridos, a quantos, enfim, exalçaram esta solenidade com a sua desvanecedora presença. Muito obrigado.

ORDEM DO DIA

O Ministro Márcio de Souza e Mello baixou a seguinte Ordem do Dia, dirigida a todas as unidades e repartições do Ministério da Aeronáutica: "No momento em que assumimos a dignificante responsabilidade de Ministro da Aeronáutica, plenamente cônscios do vulto do trabalho que nos cabe, queremos dirigir a todos e a cada um dos integrantes dêste Ministério, civis e militares, uma palavra muito cordial de sincera saudação e um apêlo direto concludando-os a prosseguir, com redobrado empenho, no trabalho construtivo que vem sendo uma constante da nossa coletividade. É oportuno, reafirmamos, entender que o verdadeiro chefe de-

ve ser o agente impulsionador do esforço, do sacrifício, da abnegação e do desprendimento de quantos lhe estão subordinados. Reconhecemos e buscamos obedecer ao percuciente conceito de Curtois de que "o homem mais se interessa por uma missão, mais se sente apto a desempenhá-la, quanto melhor compreende sua atividade e quanto mais possa ter ocasião de aplicar sua inteligência e seu espírito de iniciativa". Diretamente e em ação coordenada, principalmente com o Estado-Maior da Aeronáutica e com a Inspetoria-Geral da Aeronáutica, almejamos levar a todos os escalões o perfeito e oportuno conhecimento de todos os empreendimentos, a fim de estimular o interesse individual e obter o integral empenho coletivo para alcançar o êxito que só pode ser atingido pela adequada incentivação do esforço comum. Cabe, portanto, repetir que "a tarefa exige o empenho consciente de quantos, servindo à Aeronáutica, concorrem para o progresso do Brasil e sabem que a união desinteressada e a sadia conjugação dos esforços é a obrigação precípua de todos os que têm na religião do trabalho e na obediência às impostergáveis normas de dignidade e lealdade o credo sublime que mobilizará todas as energias vivas do nosso País, para impulsioná-lo na escalada vitoriosa do destino com que sonharam nossos antepassados e que, mercê de Deus, galardoará a terra abençoada que há de ser o berço invejado dos nossos netos".

POSSE DO NÔVO CHEFE DO EM DA AERONÁUTICA

Lembrando os ensinamentos da Escola Superior de Guerra e com o pensamento voltado para o reaparelhamento das unidades aéreas de combate da Fôrça Aérea Brasileira, o Maj Brig Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio tomou posse, dia 22 de março, no cargo de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, em solenidade presidida pelo Ministro Márcio de Souza e Mello e que contou com a presença de autoridades civis e militares e dos brigadeiros em comando de unidades sediadas na Guanabara

Ao receber o cargo do Ten Brig Clóvis Monteiro Travassos, o Maj Brig Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio pronunciou o seguinte discurso:

“Assumindo a Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, quero deixar bem claro que não o faço por ambição ou vaidade. A perda de um filho inesquecível, vítima de trágico acidente, bastaria para justificar meu desapego a qualquer função em que me possa destacar. Além disso, tenho-me como já realizado na carreira que abracei por idealismo, podendo ainda afirmar que minha maior aspiração tive-a concretizada no comando que exerci, embora pelo curto prazo de 7 meses, da Escola de Aeronáutica dos Afonsos, onde, antes de tudo, tentei plasmar nos “Meus Cadetes” as qualidades morais básicas de caráter, honra e dignidade militar.

Do meu último comando, o da 4.^a Zona Aérea, que acabo de deixar, também guardo imensa saudade. Com a tranqüilidade



O Major Brigadeiro Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, nôvo Chefe do EM da Aeronáutica, quando fazia, perante o Ministro Márcio, o seu discurso de posse.

do dever cumprido, devo em grande parte o êxito alcançado a dedicados comandados e ao apoio do eminente brasileiro, o íntegro Brigadeiro Eduardo Gomes, símbolo da Fôrça Aérea Brasileira. Constituiria grande injustiça omitir referência aos auxílios de real valia conseguidos do amplo círculo de relações e amizades conquistadas na sociedade tanto do Estado de Mato Grosso como de São Paulo, muito particularmente dêste último, dada a sua potencialidade e por estar nêle a sede do Comando.

Assim é que, atendendo a ponderáveis e irresponsáveis argumentos, acedi à insistência do meu amigo — o Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello — e aceitei o honroso convite para cooperar na difícil ocasião em que, no exercício do alto cargo de Ministro da Aeronáutica, enfrenta as mais sérias responsabilidades. Apolítico por princípio, não tolerarei ingerências político-partidárias em assuntos atinentes à natureza típica da carreira militar, por considerá-las altamente nocivas, levando a dissensões que aproveitam apenas aos que delas se utilizam em detrimento da plenitude da

corporação. Darei maior ênfase a tudo que estiver relacionado com o ressurgimento do “elan” profissional dos aeronavegantes, razão de ser da FAB, procurando reacender a chama do espírito combatente nas jovens guarnições, para o que empenharei tôda a equipe de trabalho do Estado-Maior no estudo de reformulá-las, aproveitando de imediato as disponibilidades atuais. Planejamentos a curto e longo prazo estarão em cogitação. Dar-lhes-ei continuidade, visando a elevar o poder da Fôrça Aérea Brasileira ao nível indispensável ao policiamento e à defesa do território pátrio que guarda riquíssimas jazidas das mais variadas e cobiçadas espécies. Por sua natureza e extensão, êsse território vem sendo impunemente roubado e devastado por organizações estrangeiras ilegais e contrabandistas auxiliados por maus brasileiros, à falta da adequada e indispensável proteção e vigilância aérea.

Faz-se mister, portanto, cuidar do pronto reaparelhamento das unidades aéreas de combate. Só tenho, pois, a nortear-me —

(Conclui na pág. 46)



A recuperação, o redescobrimiento ou a ocupação da Amazônia, como muitos denominam, é o tema mais atual e fascinante que está empolgando todo o Brasil. A **Revista Aeronáutica** não se poderia omitir sobre este assunto e vai, aqui, focalizá-lo sobre certos aspectos mais essenciais e com o título "Operação Amazônia" como já batizado pela imprensa nacional.

1. A Área

A área reconhecida pelo Governo Brasileiro como Amazônia, para fins de planejamento e desenvolvimento, não ficou restringida, apenas, à caracterização geográfica determinada pela bacia hidrográfica do Amazonas e pela cobertura florestal incomum. Houve o cuidado de acrescentar a esse conceito a identificação do homem brasileiro envolvido nos mesmos problemas e constituindo uma sociedade cultural e econômica homogenea.

Dessa maneira, pela Lei número 1.806, de 6 de janeiro de 1953, foi definida a área da "Amazônia Brasileira" ou Amazônia legal, assim constituída:

"A Região compreendida pelos Estados do Pará, Amazonas e Acre, pelos Territórios Federais do Amapá, Guaporé e Roraima, e, ainda, a parte do Estado de Mato Grosso ao norte do paralelo de 16°, a do Estado de Goiás ao norte do paralelo de 13°, e a do Estado de Ma-

ranhão a oeste do meridiano de 44°".

A "Amazônia Legal", assim chamada, tem uma área total de 5 057 200 km², ou sejam ... 1 451 000 km² acrescentados à área da amazônia clássica e correspondente a, praticamente, 60% da área total do Brasil.

2. Histórico

O esforço maior para ocupar e mobilizar a Amazônia, até agora, coube às iniciativas iso-

namento da economia regional pela quebra do mercado da borracha, ocasionada pela implantação da hévea no Oriente, tentou o Governo Federal tomar medidas amplas para uma política imediatista e de sentido global.

Efetivamente, foi conseguida uma lei do Congresso Nacional sob a denominação de Valorização da Borracha. Foi criado um órgão para comandar o empreendimento, que compreen-

OPERAÇÃO AMAZÔNIA

Escreve Cel Av Antônio Geraldo Peixoto,
especialmente para a **Revista Aeronáutica**

ladas das próprias populações locais. Entretanto, muitas tentativas para um esforço organizado, tendo por base o planejamento global, foram feitas em diversas épocas da nossa história.

Devemos citar como o primeiro esforço a iniciativa de Pombal, quando o governo português programou um vasto empreendimento para a região, com incentivos vários e o início da remessa de imigrantes. O sucesso durou pouco, no entanto.

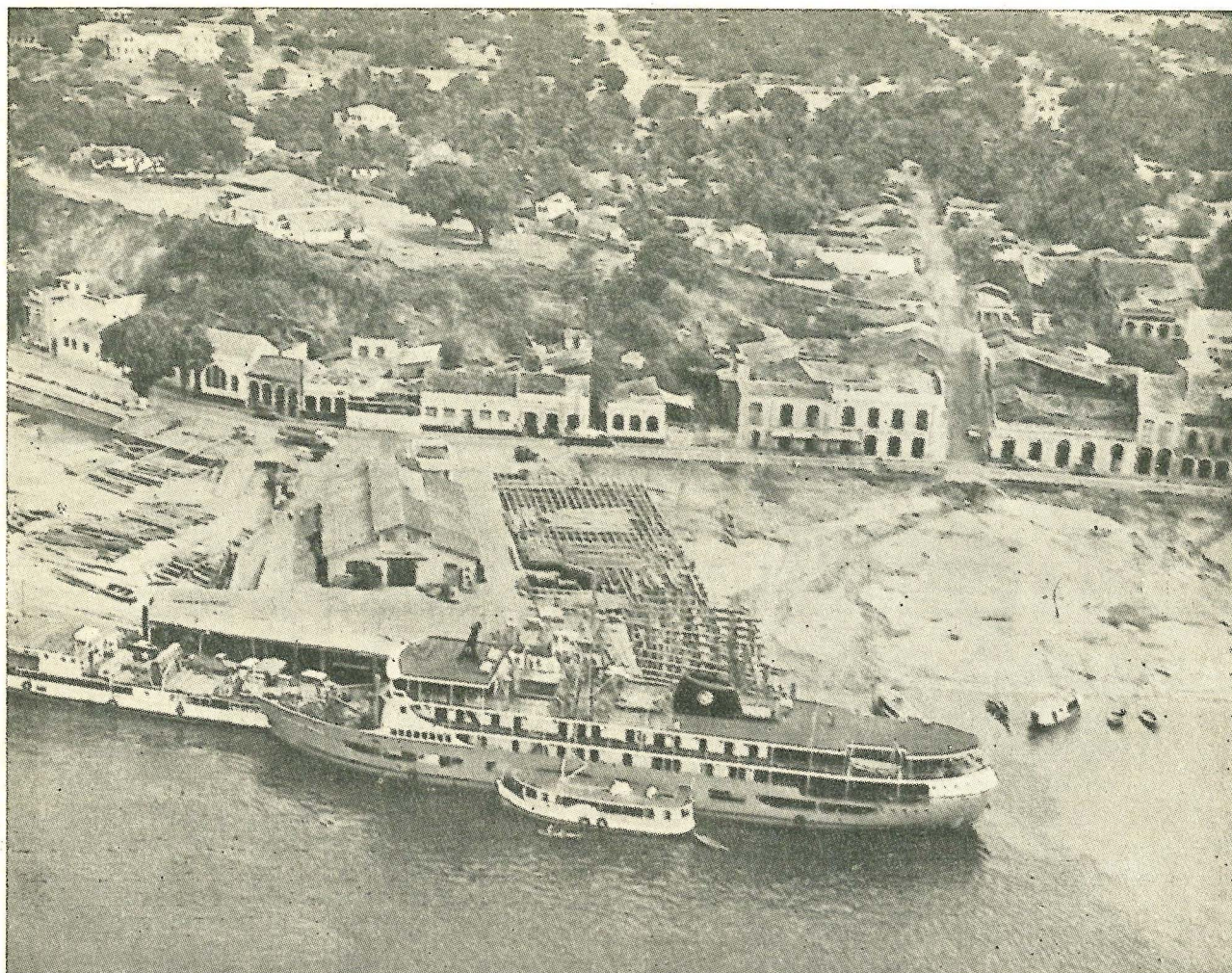
Somente dois séculos após essa iniciativa, com o desmoro-

dia, além da heveacultura, mais financiamento, transportes, saneamento, colonização e imigração nacional e estrangeira, tudo visando à mudança de toda a estrutura social e econômica da região.

O plano elaborado era intenso, porém, decorrido um ano, não mais constou do orçamento da União o crédito correspondente.

Nos primórdios da Segunda Grande Guerra, o então Governo Federal, pela palavra de seu Chefe, lançou o célebre "Discurso do Rio Amazonas", sín-

Belém — a bela capital do Estado do Pará, possuindo mais de meio milhão de habitantes, é a sede dos principais centros de Comando da Operação Amazônia que compreende: os Estados do Pará, Amazonas e Acre; Territórios Federais do Amapá, Guaporé e Roraima; e, ainda, partes dos Estados de Mato Grosso, Goiás e Maranhão.



Santarém, pela sua localização às margens do Amazonas e na foz do Tapajós, é um pórtio-chave para o desenvolvimento da Região.

tese de um programa de valorização do grande vale, ao mesmo tempo que abria um crédito para início dos estudos. Tudo ficou na impressão e divulgação de cartazes alusivos ao fato. Só pouco depois, com o Brasil já integrado no esforço de guerra, é que se tentou a revitalização da extração da borracha então escassa no mercado aliado pela perda das plantações do Oriente.

O órgão central, a "Coordenação da Mobilização Econômica", então ativado para coordenar o esforço de guerra, movi-

mentou para a Amazônia dezenas de milhares de nordestinos. O fracasso foi grande e todos nós nos lembramos das crônicas sobre os navios que transportavam o gado humano nas piores condições de higiene e conforto, e sobre a mortandade infantil chocante, quer nos navios, quer nas hospedarias de trânsito, onde ficou célebre a hospedaria do Tapanã em Belém.

Nessa ocasião foi também criado o Banco da Borracha para financiamento da operação. Os Estados Unidos da América do Norte criaram a com-

panhia RDC (Ruber Development Corporation), com a finalidade de coletar a borracha e a remeter para os centros de produção de guerra.

Finalmente, em 1953, após anos de debates e em cumprimento a dispositivo constitucional de 1946, que mandava aplicar anualmente na Amazônia, durante 20 anos, 3% da renda da União, Estados e Municípios interessados, em planos quinquenais de valorização, foi criada a SPVEA (Superintendência do Plano para a Valorização Econômica da Amazônia).

com a finalidade de dar cumprimento àquele dispositivo legal.

Em complementação à SPVEA, o Banco da Borracha foi transformado em Banco de Crédito da Amazônia.

Igualmente, o IAN foi ampliado para Instituto de Pesquisa e Experimentação Agronômica do Norte.

Ainda em complemento à SPVEA, foi criado o INPA (Instituto de Pesquisa da Amazônia), destinado a proceder ao inventário real da região em relação à floresta, ao solo, subsolo e águas da grande bacia.

Foram ativados mais, como órgãos de pesquisas, o Instituto de Patologia Evandro Chagas e o Museu Goeldi; este subordinado diretamente ao INPA.

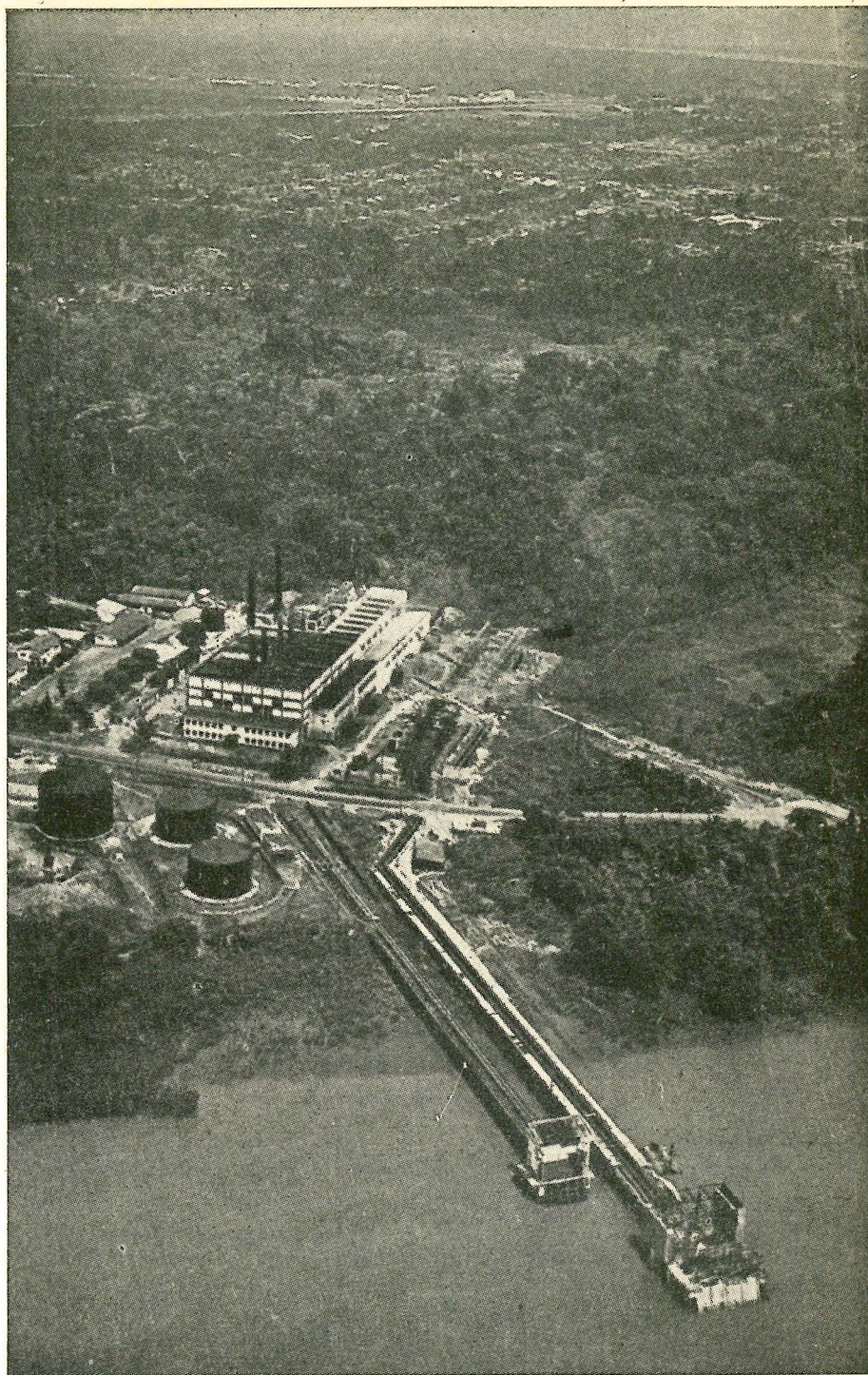
Havia, assim, o Governo se armado com um órgão central coordenador e planejador e diversos outros de pesquisas, créditos e serviços auxiliares, onde poderíamos incluir a fundação FSESP e os SNAPP.

Infelizmente, se bem que alguma coisa tenha sido feita desde sua instalação, podemos considerar, no seu todo, um verdadeiro fracasso a atuação da SPVEA para o desenvolvimento da área. Fatores diversos contribuíram para esse resultado negativo. Desde sua organização em si, subordinação espúria de planejamento ao DASP, descompasso no recebimento das verbas, quase sempre recebidas por entidades, às vezes, inexistentes, por municípios e serviços os mais diversos, tudo quase que para satisfazer somente a pressões políticas e sem

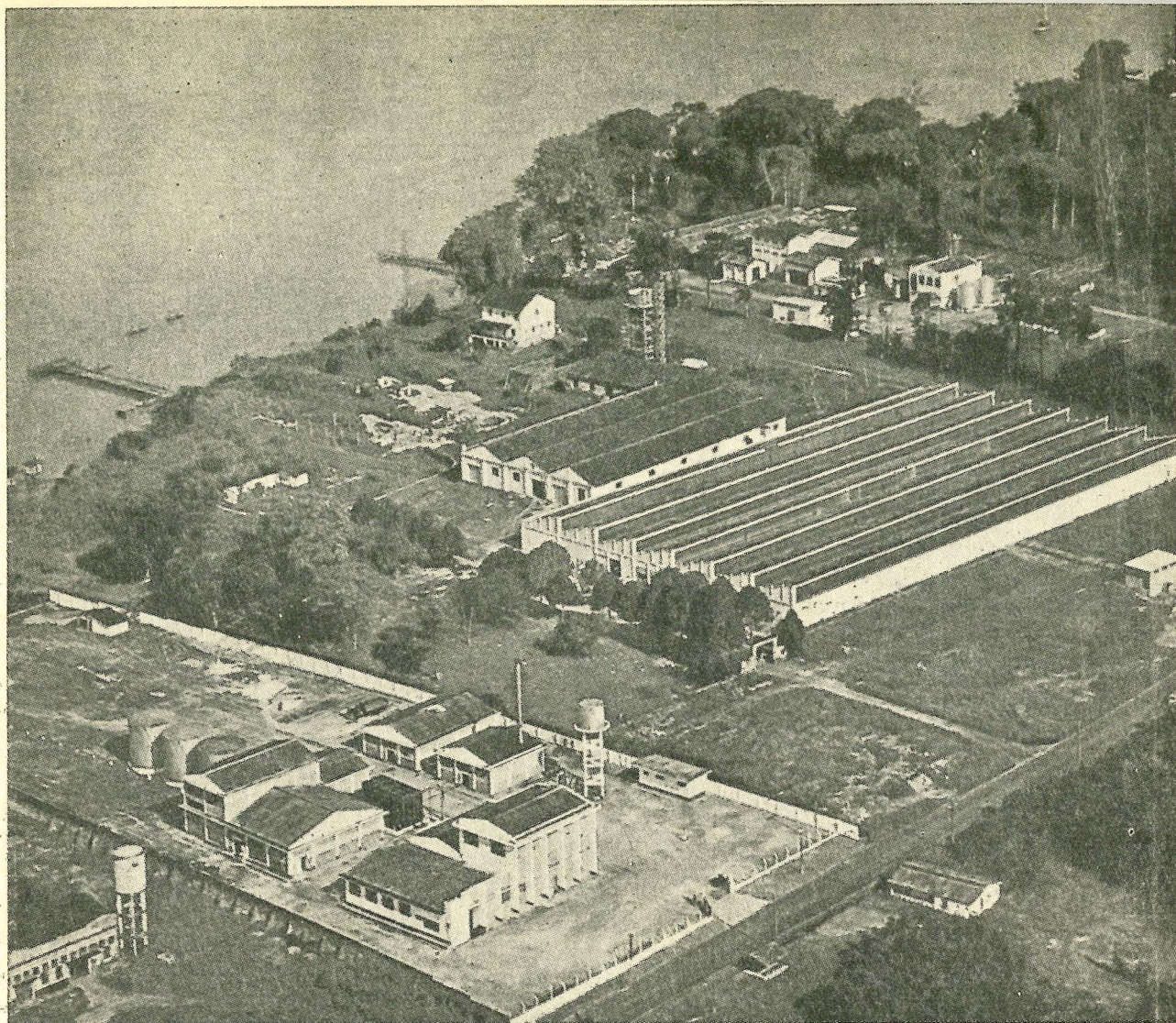
finalidade global de programas. Corrupção desbragada, principalmente nas últimas gestões antes da revolução. Desvios de verbas foram feitos também para fora da área da Amazônia por imposição do governo central. (Salva-se aí, apenas, o des-

vio para a construção da estrada Belém-Brasília, no trecho fora da região, mas que refletiu em benefício da mesma.)

O primeiro Plano Quinquenal foi feito, em louvável esforço, pela primeira equipe que chefiou a SPVEA e que esperou



A Companhia Fôrça e Luz do Pará está completando sua ampliação para 80 mil KWA. Se os resultados dos estudos forem favoráveis, muito em breve o Pará terá instalada a sua primeira usina termoeletrônica para 150 mil KWA, conforme já anunciou o seu Governador.



O impressionante crescimento da indústria modifica a paisagem da área amazônica.

por mais de dez anos a decisão do Congresso para aprovação.

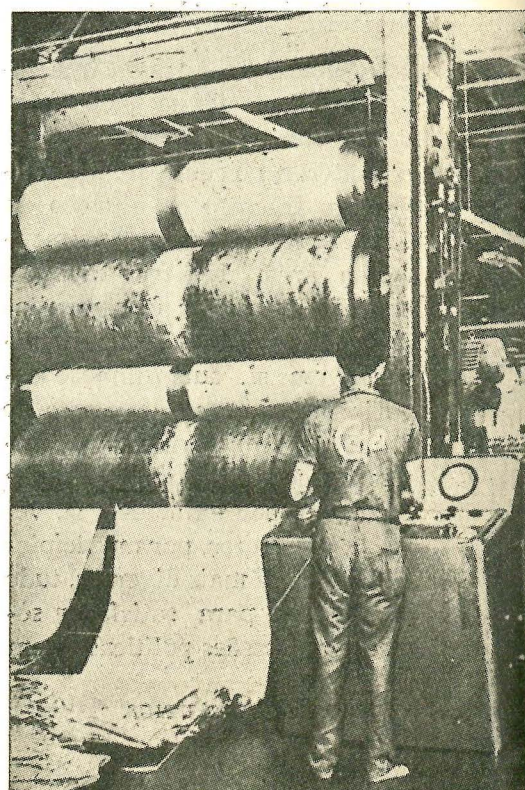
Um relatório do último Superintendente da SPVEA, feito em princípio de 1965 para uma comissão de Deputados da Amazônia, é um documento impressionante sobre o descalabro que imperava na administração desse órgão e que, no dizer do Governador do Pará, as suas iniciais representavam a sigla da própria corrupção.

Mas não foi só a malversação do bem público a causa do fracasso da SPVEA. Muitos são os erros estruturais do sistema montado para acionar o desenvolvimento da Amazônia, a

começar pela própria SPVEA como seu órgão principal. Certas práticas administrativas emperravam o serviço. O atraso na entrega das verbas e os cortes excessivos para execução de programas básicos, que nunca poderão ser ativados a contagens, constituíam rotina normal.

No período de 1954 a 1964, dos créditos destinados à Amazônia, só foram entregues, praticamente, 40%; o resto entrou na pauta dos cortes. Em 1965, o orçamento estabeleceu a cifra de vinte bilhões de cruzeiros que minguaram para menos da metade com os cortes programados. Em 1966, o orçamento

Santarém e sua indústria.



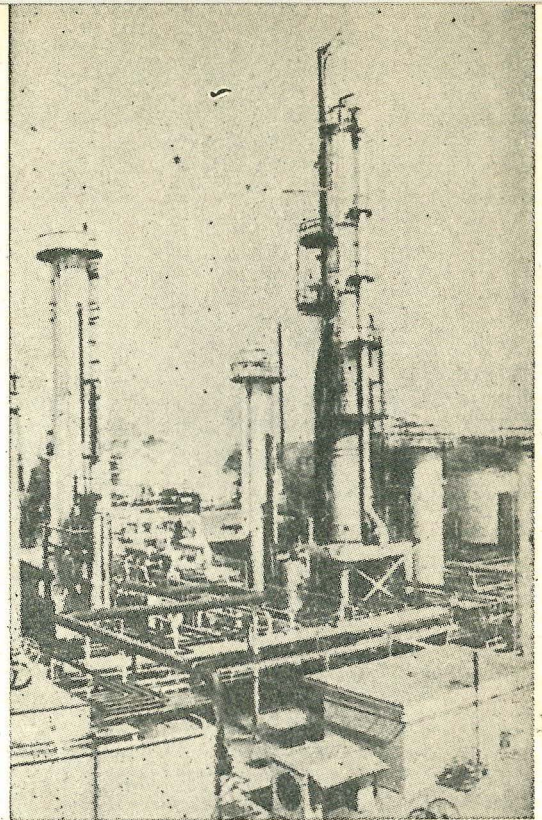


O crescimento de Belém é uma realidade.

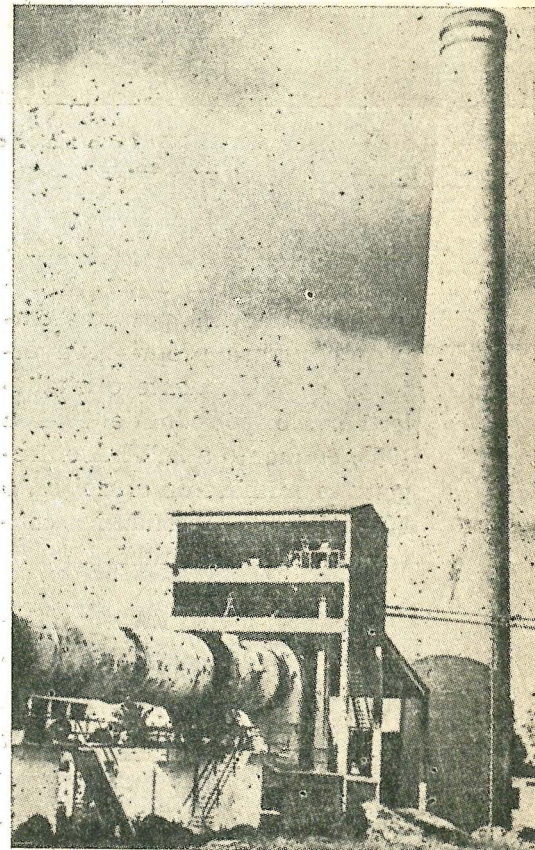
geral, incluindo a Rodobrás, foi de 56 bilhões de cruzeiros, porém com corte de 50%. Como se pode ver, quantias irrisórias para qualquer programa local, quanto mais para uma região que abrange 60% do território brasileiro.

Ainda como exemplo do desvirtuamento dos programas, podemos citar o caso da infraestrutura aeronáutica que é de suma importância para a área, pois é básico para qualquer outra programação.

Como cooperação e para atender ao programa de aeroportos elaborado pela própria SPVEA, o Ministério da Aeronáutica criou uma comissão especial com seus próprios recursos de pessoal, material e instalações. A COMARA (Comissão de Aeroportos da Amazônia), assim criada para empregar os recursos da SPVEA em construções de aeroportos, foi pouco a pouco deixando de receber esses recursos, e o Ministério da Aeronáutica, para não paralisar



Manaus refina o seu petróleo.



Capanema produz cimento em escala sempre crescente...



O município de Tomé-Açu é o maior centro produtor de pimenta-do-reino no País.

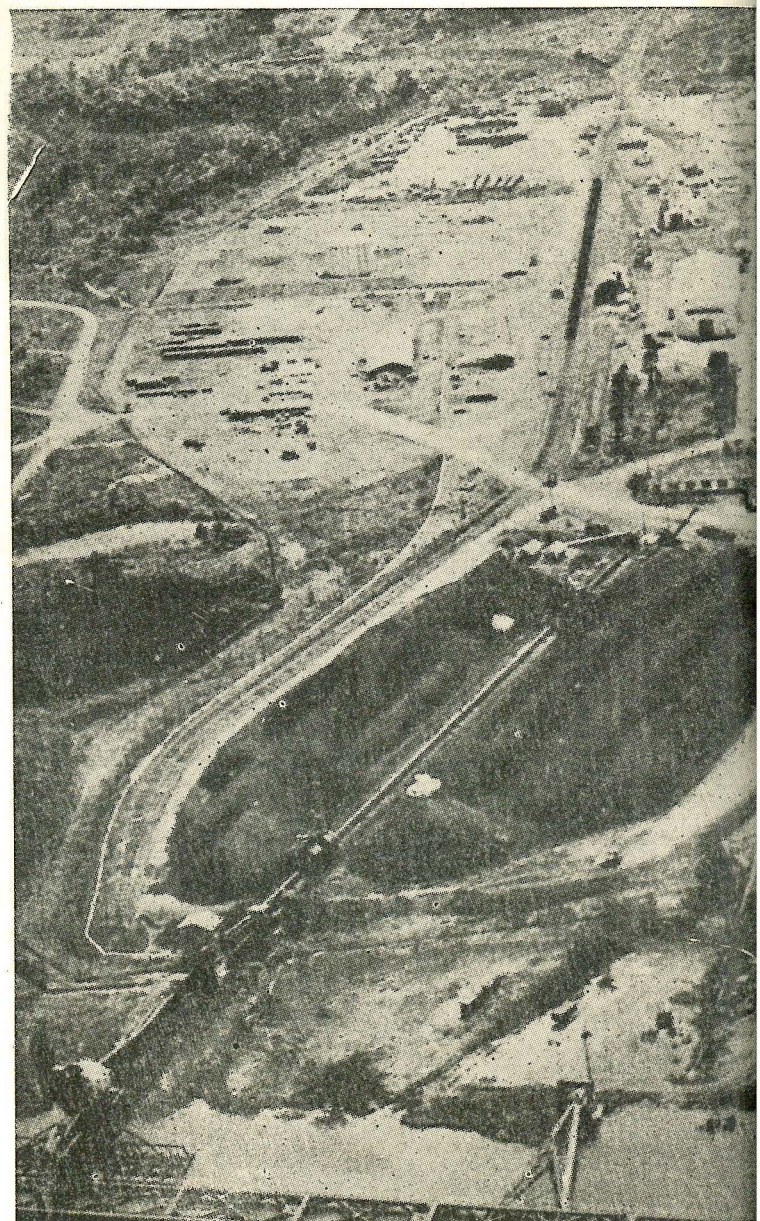
uma obra de magna importância para a região e para a Segurança Nacional, passou a empregar verbas próprias, invertendo completamente o estabelecido. No período de 1954 a 1963, enquanto a SPVEA entregou 214 milhões de cruzeiros, o Ministério da Aeronáutica contribuiu com 662 milhões.

Em 1964, a SPVEA não atingiu a 1% da contribuição do Ministério da Aeronáutica, pois, enquanto este empregou 1 097 milhões, ela só entregou à COMARA 10 milhões de cruzeiros. Em 1965 e 1966, embora a SPVEA tenha contribuído

com quantia superior ao total entregue desde sua fundação, ainda ficou muito longe da contribuição do Ministério da Aeronáutica. Até a data de hoje, a SPVEA contribuiu com cerca de 800 milhões para os programas de trabalho da COMARA, contra cinco bilhões dados pelo Ministério da Aeronáutica; isto sem contabilizar o valor intrínseco da organização COMARA e o seu equipamento.

Reconhecendo o fracasso da SPVEA, procurou, agora, o Governo Central, depois de estudo

Macapá possui um bem instalado serviço de extração de minérios.



acurado, reformular todo o sistema e transformar a SPVEA em SUDAM.

A SUDAM e o Banco da Amazônia, também reestruturado, serão os principais instrumentos para o desencadeamento da Operação Amazônia.

3. SUDAM — Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

Segundo o General Mário Cavalcante, primeiro dirigente da SUDAM e antigo Superintendente da SPVEA, em entrevista à Imprensa Nacional, a SUDAM terá a seu cargo as seguintes atribuições básicas:

a) elaborar o Plano de Valorização Econômica da Amazônia e coordenar e promover a sua execução, diretamente ou mediante convênio com órgãos ou entidades públicas, inclusive sociedades de economia mista, ou através do contrato com pessoas ou entidades privadas;

b) revisar, uma vez por ano, o plano mencionado no item anterior e avaliar os resultados de sua execução;

c) coordenar as atividades dos órgãos e entidades federais e supervisionar a elaboração de seus programas anuais de trabalho;

d) coordenar a elaboração e execução dos programas e projetos de interesse para o desenvolvimento econômico da Amazônia, a cargo de outros órgãos ou entidades federais;

e) prestar assistência técnica a entidades públicas, na



O amendoim é outra riqueza que surge na Amazônia.

elaboração ou execução de programas ou projetos considerados prioritários para o desenvolvimento, a critério da SUDAM;

f) coordenar programas de assistência técnica nacional, estrangeira ou internacional, a órgãos ou entidades federais;

g) fiscalizar a elaboração e a execução dos programas

e projetos integrantes do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, ou de interesse para o desenvolvimento econômico da região a cargo de outros órgãos ou entidades federais;

h) fiscalizar o emprêgo de recursos financeiros destinados ao Plano de Valorização Econômica da Amazônia, inclusive mediante o confronto



No segundo semestre do ano de 1966, transitaram cento e dez mil veículos pela Estrada Belém-Brasília.

de obras e serviços realizados, com os documentos comprobatórios das respectivas despesas;

i) julgar da prioridade dos projetos ou empreendimentos privados, de interesse para o desenvolvimento econômico da região, visando à concessão de benefícios fiscais ou de elaboração financeira, na forma da legislação vigente;

j) sugerir, relativamente à Amazônia, as providências necessárias à criação, adaptação, transformação ou extinção de órgãos e entidades, tendo em vista a sua capacidade ou eficiência e a sua adequação às respectivas finalidades;

l) promover e divulgar pesquisas, estudos e análises, visando ao reconhecimento sistemático das potencialidades regionais;

m) praticar todos os atos necessários à sua função de órgão de planejamento econômico da Amazônia.

— O êxito do Plano de Valorização — objetivo central da SUDAM — seria bem duvidoso — diz o General Mário Cavalcante — se não pudéssemos articular, dentro de uma única diretriz, os esforços das diferentes agências ministeriais, autarquias e outros organismos de ação do Governo Federal, na missão de promover o desenvolvimento econômico da região. Partindo de um passado pouco lisonjeiro, em que a dispersão e o paralelismo constituíam a tônica permanente a frustrar os planos de trabalho traçados, o Governo Federal, desta feita, resolveu lançar-se à articulação, como única maneira de conseguir resultados mais compensadores. Assim se explica porque a SUDAM, ao contrário da SPVEA, assumirá o papel de organismo coordenador de toda a ação federal na Amazônia, chegando mesmo a manifestar-se sobre os programas e orçamentos dos outros órgãos federais que atuam na área, afirmando, inclusive, em função das conveniências do plano, suas possibilidades e necessidades, bem como os resultados da execução dos programas que lhe são inerentes. Essa a razão pela qual a nova legislação estabelece como objetivo central do Plano de Valorização Econômica da Amazônia promover o desenvolvimento auto-sustentado da economia e o bem-estar social. Dentro dessa diretriz é que estamos trabalhando, para que os homens de empresa do sul do Brasil se sintam atraídos

pela região e para ela canalizem a sua produção, na certeza de que esses recursos retornarão sob a forma de lucro, desenvolvimento e tranquilidade social.

4. Banco da Amazônia S/A

O presidente Armando Dias Mendes assim condensa a principal missão do Banco da Amazônia S/A, antigo Banco de Crédito da Amazônia S/A:

Em linhas gerais, o novo Banco da Amazônia S/A atuará como o grande agente financeiro do Governo Federal na Região Amazônica. Será o instrumento da SUDAM para converter em investimentos os recursos oriundos dos estímulos fiscais, criados ou ampliados pela nova legislação, assim como do crédito destinado a todas as empresas econômicas, pela SUDAM consideradas prioritárias para o desenvolvimento da região. Assumirá, nesta região, funções que, em dimensões nacionais, são conferidas a outras instituições financeiras oficiais, quer no tocante aos depósitos dos recursos dos órgãos federais na região, quer em relação à execução da política de preços mínimos de seus produtos primários. O principal papel que lhe caberá será, porém, o de Banco Regional de Desenvolvimento, em íntima articulação institucional e funcional com a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), que substitui a SPVEA e, no plano nacional, com o BNDE, dentro da política creditícia do Banco Central. A SUDAM e o Banco estão representados nos órgãos colegiados um do outro, e os recursos postos pela União à dispo-

sição da Amazônia foram inteligentemente divididos entre os dois organismos: para aplicação em investimentos públicos ou em capital social básico da região, pela SUDAM, e no setor privado da economia amazônica, pelo Banco, esta última parcela sob a forma de Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM). Este, além de outras fontes internas e externas permanentes ou eventuais, poderá contar com o produto da emissão das Obrigações Amazônia, que poderão ser, pelo Banco, colocadas no mercado de títulos do País, sob condições que a lei estabelece, a serem complementadas pelo Conselho Monetário Nacional. Essa íntima articulação entre o Banco e a SUDAM expressa-se, ainda, em normas que visam a acelerar a análise e decisão sobre os projetos destinados a promover o desenvolvimento da área, quer no setor primário, quer no das indústrias de transformações, como ainda nos serviços básicos que, consultando peculiaridades da região, são pela lei de incentivos fiscais definidos de forma excepcionalmente ampla. Um grande avanço a registrar nas quatro leis que compõem a base da Operação Amazônia, das quais a de n.º 5.122, de 28 de setembro último, que transformou o Banco da Amazônia S/A, é parte integrante, é a precisa delimitação dos campos de ação da SUDAM e do Banco, de acordo com a natureza intrínseca de cada um desses organismos, afastando as superposições, as lacunas e os choques.

A SUDAM, por si só, não está capacitada a executar, em tem-

po útil, o desenvolvimento da Amazônia, e nem isto seria possível prever. A sua atuação não excluirá os trabalhos da responsabilidade de outros órgãos federais e estaduais como o Ministério da Viação e Obras Públicas, o Ministério da Saúde, o Ministério da Agricultura e outros já com programas em andamento na região. A SUDAM agirá como um órgão coordenador geral e terá ação catalizadora para a ativação dos trabalhos de desenvolvimento da área. A simples análise da disponibilidade presumível dos recursos da SUDAM nos mostra como seria inviável qualquer programação apenas baseada nessa disponibilidade. É necessário que os planos nacionais, na parte de interesse da região, sejam acelerados e suplementados pelo esforço de coordenação da SUDAM.

A iniciativa privada, como elemento impulsionador do progresso da região, deverá ser incentivada ao máximo.

Outrossim, não poderemos esquecer da situação geográfica da região em relação a sete países vizinhos que, forçosamente, direta ou indiretamente, estarão ligados ao progresso da Amazônia.

O maciço andino é um obstáculo natural, forçando a uma maior ligação das terras baixas da Bolívia, Peru e Colômbia com o estuário do grande rio e que podemos incluir parte do Equador. Por outro lado, o nosso território de Roraima poderá melhor aproveitar as saídas já existentes para o mar das Caraíbas, compensando o isolamento em que é obrigado a fi-

car, no momento, com o resto do Brasil por mais de 6 (seis) meses anualmente.

Como medida inicial, segundo nossa opinião, dever-se-á fazer um maior esforço para a preparação da infra-estrutura da área, a fim de permitir a execução de programas parciais. Isto porque não acreditamos que possamos ocupar a Amazônia sem que haja condições permanentes para a fixação do homem, e esta fixação só será possível pela existência de um mercado de trabalho, se não tentador, pelo menos digno da pessoa humana. Para a existência de um mercado de trabalho adequado, há necessidade de implantação das mais diversas atividades, que só será exequível se contarmos com uma infra-estrutura disponível.

Dentro dessa infra-estrutura, salientamos, com prioridade, o setor dos transportes e o da energia.

Embora esteja na Amazônia a maior rede hidroviária do País, não está essa rede preparada para exercer sua função básica, nem existem outros meios de transporte complementares em condições adequadas.

O rio, só por si, atende, unicamente, às suas margens, deixando as terras interiores como um grande vazio. É necessário construir estradas de penetração e circulação.

Convém salientar, no entanto, que para a implantação de qualquer sistema viário de superfície na Região Amazônica, caracterizada pelas grandes distâncias e pela mata pujante, não será possível prescindir do

transporte aéreo, que, assim, assume caráter prioritário.

Os exemplos estão bem visíveis, bastando relembrar o pioneirismo do transporte aéreo para as ligações mais essenciais para a garantia de nossa soberania na área, e para a implantação de rodovias, de núcleos de mineração ou de qualquer outro empreendimento de vulto, onde houve a necessidade de assegurar um permanente fluxo de suprimento básico indispensável.

Os postos de fronteira têm no avião o seu principal meio de apoio. A construção das estradas Belém-Brasília e Brasília-Acre foi facilitada pela implantação de vários campos de pouso ao longo de seus trajetos que garantiram o apoio indispensável. Em alguns casos, até o combustível para as máquinas de terraplenagem foi transportado por via aérea.

Na construção das duas usinas hidroelétricas da área, o serviço só foi iniciado após a instalação de uma pista de pouso de apoio.

Em virtude das grandes distâncias a percorrer e dos inúmeros obstáculos naturais a superar, para um planejamento global, onde várias frentes serão, compulsoriamente, atacadas até mesmo para a tarefa básica de coordenação, só o avião será o meio adequado de transporte inicial.

Quanto ao setor de energia, a Região Amazônica é a menos dotada do País. No momento, só duas usinas termoelétricas poderão ser citadas pela sua capacidade geradora: a de Manaus

com 22,5 MW instalados e a de Belém com 50 MW. Estão em fase de construção as hidroelétricas de Palhão para 14,4 MW, no Pará, e a de Coaracy Nunes, no Amapá, para 120 MW.

A Termoelétrica de Belém já está com estudo finalizado para expansão até 80 MW.

Poderá a região, ainda, contar com parte da capacidade geradora da hidroelétrica de Boa Esperança, no Piauí, em construção e para 216 MW.

É muito pouco, no entanto, para a demanda mínima presumível, o que limitará, perigosamente, o desenvolvimento da região. Estudos já estão sendo feitos para instalação de outras usinas, e o Governo do Pará já iniciou os primeiros entendimentos para os estudos de viabilidade de uma usina usando energia nuclear, face à dificuldade de aproveitamento de outras fontes geradoras. É bem verdade que alguns rios, como o Tocantins, o Tapajós e o Negro, poderão apresentar grandes possibilidades, porém mediante obras complexas que, talvez, não sejam possíveis, economicamente, em futuro próximo.

Sem transporte e sem energia não será possível levar a bom termo o mínimo que se deseja para a região, e as suas possibilidades serão, perigosamente, diminuídas. Convém citar, como exemplo, o problema atual do estanho. Como uma dívida do scéus, foram descobertas várias minas de cassiterita no Território de Rondônia. Essas minas estão sendo exploradas da maneira mais precária possível. A mineração é feita à flor da terra, pelo processo mais

(Conclui na pág. 36)

A exemplo dos anos anteriores, a Força Aérea Brasileira comemorou, dia 22 de abril, na Base Aérea de Santa Cruz, feitos do 1.º Grupo de Caça, na Campanha da Itália e do Mediterrâneo, na 2.ª Guerra Mundial. As solenidades foram presididas pelo Ministro Márcio de Souza e Mello. O programa incluiu: missa, no hangar da Base, em memória dos mortos do heróico 1.º Grupo de Caça; oferta de um escrínio contendo terra do Cemitério de Pistóia pelo presidente do Clube dos Veteranos da Itália; demonstração aérea da Esquadrilha da Fumaça, 1.º Grupo, 1.º/14.º Grupo de Aviação.

A data de 22 de abril assinala os maiores feitos do 1.º Grupo de Caça, cuja atuação corajosa contra as tropas nazifascistas, na Europa, foi da maior valia para o avanço das Forças Aliadas e sua vitória final, com a rendição incondicional de Hitler e seus asseclas.

Há 22 anos, nesse dia, os bravos pilotos brasileiros do 1.º Grupo de Caça, ostentando em suas fardas e na carenagem de seus aviões o símbolo "Senta a Pua", realizaram 44 sortidas, na razão de duas missões de combate para cada piloto e avião, bombardeando comboios de armas, metralhando a baixa altura as posições antiaéreas inimigas, cortando com suas bombas as ferrovias e rodovias, e incendiando os depósitos e viaturas do Exército Alemão.

Tão eloquentes foram os feitos dos pilotos brasileiros no campo da luta que, por sugestão do ex-Ministro Eduardo Gomes, o ex-Presidente Castello Branco, compreendendo o alto significado dessa data para a Força Aérea Brasileira, baixou Decreto considerando data festiva o "22 de Abril".

Grupo de Heróis

O 1.º Grupo de Caça que se cobriu de glórias em combate nos céus da Itália, evidencian-



F A B C O M E M O R A D A T A F E S T I V A

do o valor do aviador brasileiro, era constituído de 342 homens, embarcados nos Estados Unidos, dia 22 de setembro de 1944, no navio francês "Colombia", posto à disposição do Governo Americano. Eram 42 oficiais-aviadores, 9 intendentes, 2 médicos, 6 enfermeiros, 109 suboficiais e sargentos, e 174 cabos e soldados. Chegando a Livorno a 6 de outubro, no mesmo dia deslocaram-se os brasileiros para Tarquínia, ocupando um antigo campo de aviação italiano. Os suboficiais e sargentos mecânicos aprontaram os P-47, os destemidos "Tigres Voadores", para a ação.

Primeira Ordem do Dia

Dia 14 daquele mês, o Comandante do 1.º Grupo de Caça, o então Maj Av Nero Moura, fazia ler perante nossos homens sua primeira Ordem do Dia, já no campo de luta, enquanto era hasteada a auriverde Bandeira Nacional:

— Na História dos Povos, coube-nos a honra — acentua-

va — de ser a primeira Força Aérea da América do Sul que cruzou os oceanos e veio alçar suas asas sobre os campos de batalha europeus. Cumpre-nos tudo enfrentar com fortaleza de ânimo, a fim de manter intacto esse tesouro jamais violado — a honra do Soldado brasileiro e nós o faremos, custe o que custar. Lançado o grito de guerra, restava a ação, que não se fez esperar. O símbolo que serviu de mística aos bravos pilotos brasileiros e que ainda é ostentado nos uniformes de campanha dos homens do 1.º Grupo de Caça era um escudo azul, com o desenho de um avestruz, o Cruzeiro do Sul e a inscrição "Senta a Pua". A senha era IANBOCK.

Passando a operar, como integrante das Forças Aliadas do Mediterrâneo, subordinado ao 350.º Regimento de Aviação, em ação conjunta com mais três grupos americanos, o 1.º Grupo de Caça começou a cumprir suas missões de combate no dia 11 de novembro. Cumpriu 2 546



O Ministro Márcio quando falava sobre o 22 de abril, vendo-se ao fundo a galeria dos heróis do 1.º Grupo de Caça.

missões e voou 5 463 horas em operações de guerra. Foram destruídos dois aviões alemães, e danificados outros 9, e bombardeados 1 043 locomotivas, 250 vagões e tanques, 8 carros blindados, 25 pontes 214 estradas. Foram igualmente destruídos, pelas bombas e ação da metralha de nossos artilheiros, 144 prédios ocupados pelos alemães, um acampamento, 2 postos de comando, 85 posições de artilharia, 3 alojamentos, 6 fábricas, 31 depósitos de gasolina e munições, 11 depósitos de material, 3 destilarias, 5 usinas elétricas, 19 embarcações, 79 viaturas a animal e vários outros objetivos ocasionais.

Glória aos Heróis

Os dois primeiros bravos pilotos brasileiros a serem sacrificados no campo de batalha foram os tenentes John Richardson Cordeiro e Silva, abatido pela artilharia antiaérea alemã, no dia 6 de novembro de 1944, e Oldegard Olsen Sapucaia. O primeiro foi atingido por canhões de 8 milímetros em Bolonha e o segundo morreu

quando treinava evasivas, próximo ao acampamento de Tarquínia. Poucos dias depois, a 16, mais dois oficiais brasileiros morreram, colhidos pela fatalidade. Foram eles os tenentes Valdir Paulino Pequeno de

Melo e Rolando Rittmeister. Filmavam o acampamento de Civitavechia, em companhia de cinegrafistas americanos, quando o avião C-47, em que estavam, foi abalroado em pleno ar.

No dia 2 de janeiro de 1945, depois de metralhar uma locomotiva alemã em Alessandria, ao ter seu avião atingido pela metralha inimiga, o tenente João Maurício Campos de Medeiros saltou de pára-quedas, morrendo eletrocutado por fios de alta tensão. Era o oficial brasileiro que maior número de missões contava até então. Vinte dias depois, falecia o tenente Aurélio Vieira Sampaio. Cumpria a sua 16.ª missão ofensiva. O avião que pilotava foi atingido pelo fogo inimigo, chocando-se contra o solo.

O aspirante Frederico Gustavo dos Santos morreu no dia 13 de abril, na explosão que provocara em vôo rasante num depósito de munição dos alemães. A última vítima da campanha da Itália foi o tenente Luís Lopes Dorneles, abatido em Alessandria. Cumpria a sua 89.ª



Sr. João dos Santos Vaz, Presidente do Clube dos Veteranos na Campanha da Itália, quando falava, vendo-se o Brigadeiro Serra de Menezes e o Coronel Galvão.

missão, metralhando uma locomotiva, quando seu avião foi abatido.

Antes de os pilotos brasileiros seguirem para a Itália, a 18 de maio de 1944, falecia, no Panamá, o tenente Dante Izidoro Gastaldoni. Seu avião chocou-se contra o solo ao sair de um "tonneau" a 2 mil pés de altura.

Ordem do Dia do Ministro

Para ser lida em tôdas as Unidades da Fôrça Aérea Brasileira, no País, o Ministro Márcio de Souza e Mello baixou a seguinte Ordem do Dia:

"Esta data, há um ano, em obediência ao prescrito no Decreto número 58.221, de 19 de abril de 1966, foi pela primeira vez comemorada como "Data festiva da Fôrça Aérea Brasileira".

Bem haja a iniciativa acertada do Ministro Eduardo Gomes, transformando as justas expansões de regozijo com que o 1.º Grupo de Aviação de Caça

enaltecia a ação marcante de 22 de abril de 1945, em efeméride a ser exaltada, em uníssono, por tôda a Aeronáutica.

Incluído no XXII Comando Aerotático, o 1.º Grupo de Aviação de Caça, voando 5% das saídas executadas por aquêlê Comando, teve a seu crédito a destruição de 15% dos veículos e 28% das pontes, e a danificação de 36% dos depósitos de combustíveis e 85% dos depósitos de munição.

A significativa percentagem dos resultados globais alcançados pelos pilotos brasileiros é, sem dúvida, uma demonstração inequívoca de eficiência da nossa atuação.

Em verdade, não somente de eficiência. A Fôrça Aérea Brasileira teve nos integrantes do 1.º Grupo de Aviação de Caça os mais legítimos representantes das tradições de patriotismo, de bravura, de desprendimento, de arrôjo e de perícia com que os componentes da mais jovem Fôrça Armada do Brasil mantêm imarescível a herança magnífica que imorta-

lizou quantos garantiram a continuidade territorial, firmaram a independência, asseguraram a monarquia e engrandeceram a república.

O dia de hoje é, também, o que marca o nascimento do Brasil e é precedido pelo que celebra o martírio de Tiradentes, o Inconfidente excelso cujo sacrifício é o fanal eterno a monarquia e engrandeceram a república.

Esta aproximação e coincidência de eventos felizes para orgulho e estímulo da gente brasileira permite alicerçar a convicção que, quantos se dignificam e enaltecem servindo à Aeronáutica, não olvidarão a memória dos feitos empolgantes dos bravos do 1.º Grupo de Aviação de Caça, reverenciando-os com permanente admiração e buscando tê-los como exemplo e incentivo".

Márcio de Souza e Mello —
Ministro da Aeronáutica

AVIÃO-HELICÓPTERO DESCONGESTIONA TRÂNSITO URBANO

Burbank, Califórnia — O avião do futuro, o "Air Commuter", combinação de helicóptero e avião, será a solução adequada ao tremendo congestionamento de trânsito que vem sendo registrado nas grandes cidades do mundo, ou nas áreas como "megalópolis", integrada por Boston-Nova Iorque-Filadélfia-Washington.

O "Air Commuter" decola e aterriza verticalmente. Pode transportar de 60 a 70 passageiros rapidamente dos aeroportos, quase sempre localizados nos arredores dos grandes centros, até o coração da cidade, pousando em terraços

de edifícios e alcançando com eficiência cidades localizadas num raio de 300 quilômetros.

Este extraordinário veículo foi proposto durante a recente reunião anual do Instituto Americano de Aeronáutica e Astronáutica, que teve lugar na cidade de Boston, como ajuda na solução do gigantesco problema do congestionamento das autopistas e outras vias de comunicação terrestre, apresentada pela Lockheed.

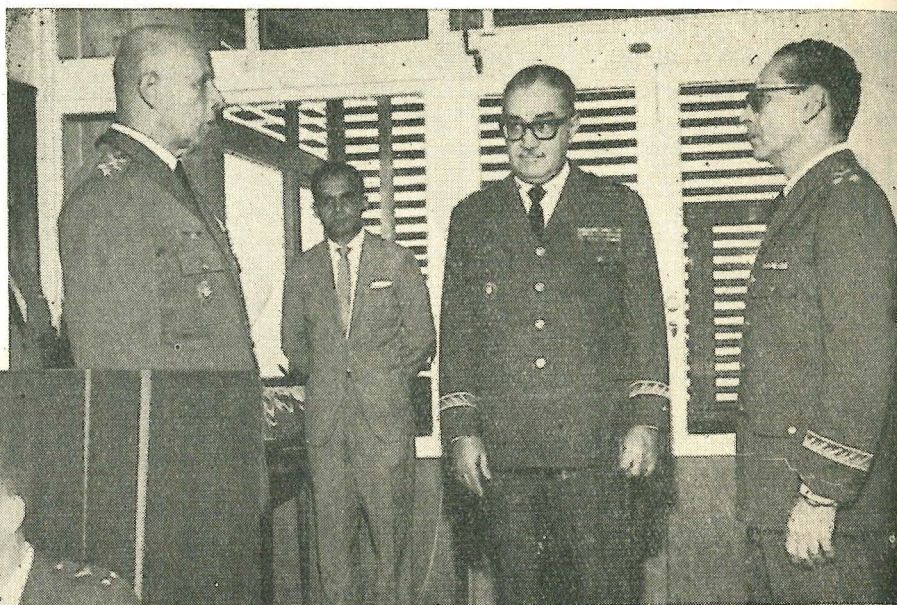
O avião tem aproximadamente 30 metros de largura e peso total de 22 toneladas. É impulsionado por três turbinas que servem tanto à hélice superior como à propulsão da nave. Sua velocidade de cruzeiro é de 480 km/h e poderá estar funcionando no começo da próxima década.

AERONÁUTICA

TRANSMISSÃO DE CARGOS

Nossa reportagem fixou os flagrantes abaixo, em solenidades de transmissão de cargos no Ministério da Aeronáutica.

O Tenente-Brigadeiro Joelmir C. de Araripe Macedo transmite o cargo de Diretor-Geral de Rotas Aéreas ao Brig do Ar Itamar Rocha, na presença do Ministro Márcio de Souza e Mello.



Na ECEMAR, o Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira recebe o Comando daquele importante Estabelecimento de Ensino do Major-Brigadeiro Adamastor Beltrão Cantalice.



O Ten Brig Joelmir C. de Araripe Macedo recebe, do Maj Brig Manuel José Vinhais, a Inspetoria-Geral.



O Brigadeiro-do-Ar José Vaz da Silva recebe a Chefia do Gabinete do Ministro, na presença de todos os oficiais de Gabinete. O flagrante fixa o momento em que o Brigadeiro Deoclécio fazia seu discurso de passagem, que publicamos noutro local.



● PASSAGEM DA CHEFIA DO GABINETE DO MINISTRO

Quando da passagem das funções de Chefe do Gabinete do Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, o nosso companheiro de redação, Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira, pronunciou o discurso que abaixo publicamos:

"Na vida das organizações, como na vida dos indivíduos, existem momentos que, pela sua significação, constituem os marcos que irão determinar o curso da história. Mas, para que esses instantes tenham essa característica de sobrevivência através do tempo, necessário se torna que eles sejam consequência de causas cuja grandeza é a razão fundamental dessa consistência. Por isto, verifica-se, freqüentemente, que, entre horas exatamente iguais, umas são esquecidas rapidamente, enquanto outras perduram na memória. É que estas representaram para nós mais do que o simples desenrolar de um fato.

É o caso destes minutos que estamos vivendo, pois, certamente, eles marcarão uma das etapas da vida do Gabinete do Ministro da Aeronáutica. E eu diria que duas razões fundamentais justificam essa afirmação:

— a primeira delas é que hoje encerramos o ciclo de atividades de um grupo de companheiros, cuja assessoria esclarecida e estimulada pelo grande líder Eduardo Gomes criou condições para que se abrissem novas perspectivas na vida da Aeronáutica Brasileira; perspectivas essas que, certamente, serão ampliadas por aqueles que nos vão suceder;

— a segunda razão é que o formalismo desta hora tem um significado muito importante

para a vida de nossa organização, pois o que se evidencia é o desejo de uma continuidade administrativa.

Neste instante, nós não estamos interrompendo u'a marcha; estamos apenas entregando o bastão depois de cumprida a nossa etapa, como numa corrida de revezamento, cujos sucessores são companheiros de u'a mesma equipe e nos quais, portanto, depositamos agora toda a nossa confiança, e por cujo sucesso torceremos com entusiasmo e sinceridade, porque o êxito deles será uma contribuição para o êxito de todos.

Para marcar esta hora, parece-me justo, oportuno e adequado ficarem consignados os acontecimentos que constituíram a nossa contribuição, porque, na focalização de todo o conjunto, teremos uma síntese do caminho percorrido, assim como uma idéia global da direção visada, que servirão de base para o prosseguimento da caminhada.

Assim eu me permitiria dividir êsse retrospecto em duas partes: a estruturação das tarefas do Gabinete e os grandes problemas trabalhados.

Vejamos a primeira — relacionada com a organização da vida do órgão: a experiência, a visão, o descortínio e o idealismo de Eduardo Gomes haveriam de contribuir, logo de início, para que grandes problemas da Pasta da Aeronáutica fossem focalizados e os seus equacionamentos de pronto atacados. Assim, os primeiros passos da vida deste Gabinete foram marcados pela presença de uma avalanche de questões, cujo vulto se nos afigurava de difícil transposição.

Pareceu-nos portanto indispensável uma articulação adequada do próprio Gabinete, como preparação para enfrentar o desenrolar dos acontecimentos,

os quais, sem ela, certamente iriam provocar uma saturação de atividades do órgão, que poderia comprometer o seu equilíbrio, dada a grande sensibilidade de um organismo com as responsabilidades deste nível. Antes de mais nada, era preciso que o Gabinete tivesse confiança em si mesmo para poder proporcionar um assessoramento à altura do grande chefe a que servia e resistir, sem desfalecimento, aos embates de toda ordem a que estão sujeitos os elementos colocados nesta posição.

Cumpria, portanto, criar um clima de fé e de esperança, o que não seria difícil se as idéias do Ministro fôssem bem conhecidas e compreendidas. Para isso era necessário a integração do Gabinete como um bloco, a fim de que não houvessem interpretações diferentes e, muito menos, uma difusão destorcida das diretrizes. Por isso, a nossa preocupação permanente foi a de trabalhar em grupo. Mensalmente realizamos reuniões gerais, onde os assuntos foram apresentados e devidamente esclarecidos. Muitos outros tipos de reuniões e de trabalhos em grupo ocorreram, de tal modo que, após algum tempo, sentimos perfeitamente que o todo se consolidava como uma célula irradiadora das idéias Ministeriais.

Como complemento à metodologia do sistema de trabalho preconizado, grupamos os problemas em cinco grandes categorias que haveriam de facilitar a coordenação, a apresentação e a condução das nossas tarefas, além de demarcarem as linhas-mestras da política do Ministro. Essas cinco categorias de problemas, ou, mais precisamente, êsses cinco grandes objetivos foram: a Revitalização da Força; a Reformulação da Aviação Civil; as Residências; o Reequi-

pamento; e a Reorganização. Cada um desses itens compreendendo uma quantidade apreciável de assuntos, como muito bem se pode avaliar. E, assim, chegamos à segunda parte do nosso retrospecto, ou sejam: os grandes problemas trabalhados. Citarei apenas aqueles que me pareceram mais importantes, certo de que muitos outros foram também cuidados com o mesmo interesse e idealismo.

Diria que a primeira preocupação desta Chefia, a principal e a permanente, foi sempre a de procurar colocar o Gabinete na sua devida posição. Embora ele seja, por excelência, um elemento de assessoramento, a experiência demonstrou-nos que um outro grande papel lhe é reservado, qual seja o de procurar estabelecer a coordenação, o entendimento e o equilíbrio com os diversos órgãos diretamente ligados ao Ministro. E aí está, talvez, a sua tarefa mais difícil. Sua interferência tem um limite, além do qual pode comprometer seriamente toda a estrutura, pela subtração de autoridade e responsabilidade nos escalões imediatos.

Esta foi uma preocupação constante e, devo confessar, uma tarefa difícil para esta Chefia, porque é difícil se conter o ímpeto dos oficiais de Gabinete que, pela vontade de verem as diretrizes do Ministro de pronto impulsionadas, estão sempre indóceis, procurando apressar os trabalhos, e, levados por esse entusiasmo, esquecendo-se, às vezes, de que o importante é a marcha do conjunto, como um todo e como um bloco, e não as arrancadas isoladas que aos poucos se enfraquecem e se perdem porque não têm o apoio de toda a estrutura.

Agradeço, neste instante, o esforço que os meus oficiais fizeram para cumprir essa orienta-

ção e, sobretudo, agradeço a todos os comandos e chefias diretamente ligados ao Ministro pela paciência com que nos aturaram, e desculpem-nos se, por vezes, houve excesso, porque a nossa intenção foi sempre a de limitar os nossos passos, a fim de não comprometer a autoridade e a responsabilidade de todos. Procurei sempre fazer com que o Gabinete nunca estivesse presente sem a devida autorização dos chefes respectivos, e cumpre reconhecer que todos, sem exceção, compreenderam o nosso interesse de ajudar e servir. E assim, somando os esforços do Gabinete com os dos órgãos, procurando acompanhar o estudo dos problemas nas Diretorias e no Estado-Maior, ganhávamos tempo porque, ao darem entrada aqui, os assuntos já estavam prontos para serem submetidos ao Ministro.

E foi assim que procuramos trabalhar os diversos problemas, dentre os quais eu destacaria:

— A cooperação Aeronaval, cuja solução e execução exigiram sempre um entendimento cerrado entre o Estado-Maior da Aeronáutica, o Cat-Nav e o Gabinete.

— O preparo da Fôrça, tendo em vista a hipótese de guerra prioritária, foi outro setor em que o Gabinete esteve sempre presente, atento para a realização normal de manobras previstas pelo Estado-Maior e ajudando a criar-se na Fôrça u'a mentalidade militar, através do enquadramento de todo o pessoal, consoante as diretrizes frequentes do Exmo. Sr. Ministro.

— O reequipamento também exigiu grandes esforços porque abrangeu três campos de ação: a formulação das idéias a respeito dos meios necessários, a obtenção dos recursos correspondentes e a orientação para as compras. Nesse setor,

parece-me que realizamos grande obra, porque conseguimos colocar o problema de reequipamento em termos racionais de planejamento, sem os inconvenientes das improvisações ao sabor de idéias pessoais ou mesmo de grupos. Assim, chegamos a outro grande assunto.

— O planejamento, consequência das Diretrizes Básicas de Planejamento elaboradas por esse Gabinete e, sem dúvida, um dos seus maiores trabalhos, seguido das Diretrizes para o Plano Básico de Renovação do Material Aéreo e outras para o Plano Básico Habitacional. O Estado-Maior da Aeronáutica, com grande visão, compreendeu o alcance dessas medidas e lançou-se ao trabalho com entusiasmo, razão pela qual hoje podemos apresentar, já aprovados pelo Ministro: O Plano Básico Habitacional, o Plano Básico de Renovação do Material Aéreo, o Plano Básico de Pesquisas e Desenvolvimento, o Plano de Ação para 1967 e o Plano Preliminar de Ação para 1968 que se antecede, pela primeira vez na história da Aeronáutica, à apresentação da proposta orçamentária para 1968. Muitos outros ainda faltam, mas os primeiros passos aí estão.

— A execução do Plano Habitacional foi outro problema que exigiu muito do Gabinete, pois não bastaram as providências e a obtenção dos respectivos recursos. O vulto das obras exigiu também a ação do Ministro para a partida, o que acarretou o consequente trabalho dos seus assessores.

— Digna de nota também foi a reformulação da Aviação Civil, com todas as providências decorrentes da falência da Panair do Brasil, da desapropriação da CELMA, etc., e com a quantidade considerável de Le-

AERONÁUTICA

gislação preparada, tendo em vista recuperar e consolidar a situação das companhias de transporte aéreo, cujos índices de eficiência alcançados em 1966 atestam o acerto das medidas tomadas.

Poderia ainda me estender muito, falando sobre as atividades deste Gabinete nos assuntos relacionados com Suprimento e Manutenção, Pessoal, Ensino, Reorganização e muitos outros de igual importância, mas não desejo alongar-me em demasia.

A caminhada pode não ter sido muito longa no tempo, porém o acúmulo de problemas enfrentados a tornou trabalhosa e, sem falsa modéstia, foi plena de realizações honestas, porque as árvores plantadas não têm a vida efêmera das plantas que crescem rapidamente para logo morrerem. Plagiando alguém, diria que não se plantou couve, mas sim carvalhos, porque preferimos buscar a sombra duradoura, embora saibamos que a espera é longa. Não nos interessaram os louros frágeis de uma vitória de cunho imediato. Moveu-nos, apenas, o interesse de ver essa Corporação, a quem tanto devemos, fortalecida e engrandecida.

Por isto, nesta hora em que entregamos as nossas funções, podemos assinalar, sem pretensão e sem outras intenções, que aqui chegamos sentindo o cansaço natural das caminhadas trabalhosas, mas temos a satisfação de encerrar esta marcha com a consciência tranqüila do dever bem cumprido.

Ao partirmos, queremos salientar que vamos com o espírito confiante, porque o nosso substituto, Brigadeiro Vaz, tem todas as condições para prosseguir a jornada com maiores possibilidades de êxito, dado o seu passado de dedicação à Aeronáutica e a sua capacidade de chefia

tantas vezes demonstrada. Foi um dos grandes colaboradores do nosso Ministro, no Comando da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar e, posteriormente, no Comando da 6.^a Zona Aérea, onde também prestou sempre um apoio decidido às atividades do Gabinete naquela área, o que aproveito para agradecer nesta hora.

Sob a orientação patriótica e idealista do Exmo. Sr. Ministro Márcio de Souza e Mello, terá a oportunidade de, uma vez mais, prestar grandes serviços à Aeronáutica neste posto, cujo exercício desejo transcorra com muito sucesso e felicidade”.

● MINISTRO MÁRCIO PROFERIU AULA INAUGURAL DOS CURSOS DA ECEMAR

Perante altas autoridades e uma turma de quarenta e seis novos oficiais-alunos, dentre os quais nove são oficiais das Forças Aéreas de países sul-americanos, o Ministro da Aeronáutica, Marechal Márcio de Souza e Mello, deu início aos cursos da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, no corrente ano, com uma conferência que será publicada, na íntegra, em nosso próximo número.

● CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA FUNDE TITÂNIO

Nos laboratórios do CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA de São José dos Campos, do Departamento de Materiais do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento, a Equipe de Metais realizou, pela primeira vez no Brasil, com sucesso, a fundição, no vácuo, de uma série de peças de Titânio metálico puro.

As características do metal obtido naquele departamento, a partir da fusão de esponja

com elétrodo de grafita no forno a arco instalado, são as seguintes: dureza — 120 Brinell; resistência à tração — 45 kg/mm²; alongamento — 31,4%; limite elástico (0,2%) — 28 kg/mm²; resistência à corrosão — excelente.

Êstes resultados são o coroa-mento de uma ação conjunta da Equipe de Metais do IPD, que longo tempo se vem dedicando ao assunto.

Os estágios do Projeto Titânio (amparado pelo BNDE em convênio com o Ministério da Aeronáutica) são: 1) — purificação do tetracloreto de titânio nacional; 2) — redução do tetracloreto de titânio pelo magnésio; 3) — destilação a vácuo da esponja de titânio; 4) — fundição de peças; e 5) — controle de qualidade.

O Departamento de Materiais do IPD estuda, também, o desenvolvimento da fundição de carcaças de válvulas dos tipos convencionais em Titânio, para o seu emprego nos meios químicos corrosivos industriais.

● ESTRUTURA BÁSICA DA ORGANIZAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, inciso II, da Constituição do Brasil, de 24 de janeiro de 1967, e nos termos dos artigos 46, 145 e 146 do Decreto-Lei n.º 200, de 25 de fevereiro de 1967, sob o n.º 60 521, de 31 de março de 1967, publicado no “Diário Oficial” de 31 de março de 1967, assinou Decreto estabelecendo a Estrutura Básica da Organização do Ministério da Aeronáutica, que teremos oportunidade de publicar, para conhecimento de nossos leitores, em nosso próximo número.

AERONÁUTICA



Comodoro Fernando Colman sendo apresentado ao Brigadeiro Eduardo Gomes.

Comodoro Elisio Ruiz com a Medalha de Prata do Mérito Santos Dumont, pronunciando no ato da condecoração referências elogiosas à sua atuação.

MINISTRO ESPANHOL NO BRASIL

Estêve em visita de cortesia ao Brig Eduardo Gomes o Ministro da Marinha da Espanha, Almirante Pedro Nieto Antunez. O ilustre visitante chegou ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica acompanhado do Almirante Rodoval Costa Couto de

NÓVO ADIDO AERONÁUTICO ARGENTINO

O Comodoro Elisio Ruiz, da Fôrça Aérea Argentina, por término de sua missão, apresentou, ao Ministro Eduardo Gomes, o seu substituto, nôvo Adido Aeronáutico Argentino junto à Embaixada do seu país, Comodoro Fernando Manuel Perez Colman. Em solenidade realizada no Estado-Maior, o Ten Brig Clóvis Travassos agradeceu o Co-

Comodoro Elisio Ruiz ao ser condecorado pelo Tenente-Brigadeiro Clóvis Travassos, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.



Freitas, colocado pela nossa Marinha de Guerra à sua disposição, Conselheiro Valentim Alzina de Boschi, da representação diplomática da Espanha e outras personalidades, tendo mantido cordial palestra com o Titular da Pasta da Aeronáutica.

O Almirante Pedro Nieto Antunez, Ministro da Marinha de Espanha, quando era recebido pelo Brigadeiro Eduardo Gomes.

AERONÁUTICA

CAN LEVOU E TROUXE MAIS 20 MIL PESSOAS

O ano de 1966 reservou ao Correio Aéreo Nacional mais um expressivo recorde de transporte de carga e passageiros dentro e fora do Brasil. Mais ... 20 187 passageiros, do que em 1965, foram transportados pelos aviões do CAN, graças à grande capacidade transportadora dos aviões "Hércules" C-130-E, do 1.º/1.º Grupo de Transporte que, conduzindo grandes cargas, propiciaram aos demais aviões ... (C-54 e C-47) maior número de assentos.

O Correio Aéreo Nacional, missão do Comando de Transporte Aéreo da Força Aérea Brasileira, atualmente comandado pelo Brig Roberto Faria Lima, ultrapassará no corrente ano todos os seus recordes anteriores, no transporte de carga e passageiros, no Brasil e exterior.

TRANSPORTES EM 1967 SERÃO AUMENTADOS CONSIDERÁVELMENTE

O Cel Av Paulo de Vasconcelos Souza e Silva, Delegado do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional, em relatório apresentado ao Ministro da Aeronáutica, informou sobre a convocação do Comitê de Transportes do Conselho daquela Organização para preparar a pauta da VII Conferência do Departamento de Facilitação, da qual os principais temas são as providências a serem adotadas pelas empresas transportadoras, no ano de 1967, para enfrentar o considerável aumento no número de passageiros e nas quantidades de carga a serem despachadas nos aeroportos de todo o mundo. A OACI acompanhará esse apreciável aumento, tomando por base os serviços oferecidos pelas aeronaves de grande capacidade e o transpor-

te supersônico previsto para o último trimestre do ano em curso.

NOVAS CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO DOS AEROCLUBES

Dispondo sobre a organização, o funcionamento e a extinção dos aeroclubes, o Presidente da República, através de Decreto-Lei assinado, considerou essas organizações de utilidade pública.

Dentro do prazo de 120 dias deverão os aeroclubes adaptar-se às novas normas legais.

Estabelece o diploma legal que o Ministério da Aeronáutica poderá, em qualquer época, cassar a autorização para o funcionamento de um aeroclube ou intervir em sua organização e assumir-lhe a administração para normalizar o seu funcionamento, através de medidas de ordem administrativa, técnica ou econômica.

A intervenção ou a cassação de autorização para o funcionamento do aeroclube e mesmo a dissolução da sociedade não dão direito a seus associados de qualquer indenização, por parte da União. A existência de grave irregularidade na vida da sociedade, inclusive a prática reiterada de infrações previstas na legislação em vigor e a redução sensível das atividades aéreas, constituem motivos para intervenção ou cassação de funcionamento dos aeroclubes.

COMISSÃO PARA ESTUDAR OS TIPOS DE FOGUETES

Em decreto assinado pelo Presidente da República foi instituída Comissão Especial no Estado-Maior das Forças Armadas para executar, no campo de foguetes e mísseis, levantamento

das realizações das atuais atividades e dos recursos disponíveis para essas atividades, particularmente na Marinha, no Exército e na Aeronáutica. A Comissão estudará quais os tipos de foguetes e mísseis de necessidade mais imediata para cada uma das Forças Singulares, além da organização e as atribuições de uma Comissão Permanente de Mísseis e Foguetes subordinada ao EMFA. Esta Comissão terá por finalidade assegurar o desenvolvimento das fases de estudo, de pesquisa e de aquisição ou produção de mísseis e foguetes, sem duplicação de esforços e de iniciativa, com o aproveitamento dos conhecimentos, das experiências e da capacidade técnico-industrial existentes no país e no exterior, tanto no meio militar como no meio civil.

Diz ainda o diploma legal que a Comissão possibilitará, em curto prazo, o uso nas Forças Armadas de foguetes e mísseis de fabricação nacional. A Comissão Especial será presidida por um Oficial-General das Forças Armadas e terá, como membros, três oficiais superiores na qualidade de representantes, respectivamente, da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, todos sem prejuízo de suas funções normais.

FAB VISTORIOU MAIS DE 3 MIL AVIÕES EM 66

No ano passado, a Divisão de Vistoria e Contrôlo de Manutenção de Aeronaves, da Diretoria de Aeronáutica Civil ... (DAC), os Parques e Núcleos de Parques de Aeronáutica executaram mais de três mil vistorias em aviões variados (do "Teco-Teco" ao Boeing) espalhados por todo o País.

Essas vistorias anuais objetivam verificar: se as aeronaves estão em condições eficientes de

AERONÁUTICA

vôo; se a manutenção está sendo feita conforme recomendação dos fabricantes e se estão sendo observados os limites de horas-vôo para as revisões; e se o equipamento está sendo manejado dentro da técnica aeronáutica.

A DAC faz a vistoria de todas as aeronaves das companhias de aviação comercial, particulares e de mais de 100 escolas de pilotagem, totalizando três mil aviões de todos os tipos. Nesse total estão incluídos os frágeis Teco-Teco e os gigantes-*cos* Boeing Transatlânticos.

As aeronaves, para efeito de inspeção, são classificadas por grupos. O grupo 1 reúne as de 1 a 3 lugares e peso acima de 5 700 quilos, e cabe à DAC vistoriá-las. Os demais aviões são vistoriados pelos Parques e núcleos de Parques de Aeronáutica, sediados nas Zonas Aéreas onde se acham baseados. A DAC compete, ainda, homologar pequenas modificações de aviões, motores e componentes.

Em 1966, foram executadas 3 186 vistorias nas diversas Zonas Aéreas: o Núcleo de Parque de Aeronáutica de Belém realizou 131; o Parque de Recife, 280; a DAC 692, na 3.^a Zona Aérea (Guanabara, Espírito Santo, Minas Gerais e Estado do Rio); o Parque de S. Paulo, 1 513; e os Serviços da DAC, das 5.^a e 6.^a Zonas Aéreas, um total de 750 vistorias.

O Brasil conta 123 oficinas de revisão de motores e aviões, mas apenas 18 foram homologadas e nove outras estão em fase de homologação.

A Divisão de Vistoria e Controle de Manutenção de Aeronaves, da DAC, tem como chefe o Maj Av Eng Christinatal Maia de Godoy, mais dois oficiais especialistas e 19 suboficiais e sargentos. Apesar de seu reduzido

efetivo, altamente especializado, realizou importante obra para a segurança dos vôos de nossas aeronaves que figuram entre as primeiras da aviação mundial.

● **CONTROLE DA FORMAÇÃO DA RESERVA DE PILOTOS**

Tendo em vista a necessidade de controle da formação da reserva de pilotos e técnicos em potencial para a FAB, e considerando o resultado da reunião realizada na Comissão de Serviço Militar do Estado-Maior das Forças Armadas, o Ministro Eduardo Gomes resolveu baixar instruções para reger, no futuro, o controle do Serviço Militar dos alunos e pilotos formados pelas Escolas de Aviação Civil (de pilotagem e técnico-profissional), ligadas aos Aeroclubes ou Sociedades Aerodesportivas ou independentes, desde que devidamente autorizadas a funcionar, pelo Ministério da Aeronáutica. Assim, em Aviso dirigido aos Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Diretor-Geral do Pessoal, Diretor-Geral de Aeronáutica Civil e Comandantes das seis Zonas Aéreas, o Titular da Pasta estabeleceu que, ao ser matriculado na escolas referidas, o interessado deverá alistar-se em organização do Ministério da Aeronáutica e, se já estiver alistado na Aeronáutica, receber, na época oportuna, o adiamento da incorporação, pelo prazo de duração do curso. Se alistado em outra Força Armada, requerer ao Ministro da Força que estiver vinculado, via Região Militar ou Distrito Naval, transferência do alistamento, como preferência para a Aeronáutica e, ao ser matriculado, obter, na época oportuna o adiamento da incorporação, pelo tempo de duração do curso.

Ao terminar o curso, com aproveitamento, o interessado receberá o certificado de dis-

pensa de incorporação, como dispensado, do Serviço Militar inicial, passando a "situação especial". No caso de desligamento ou interrupção do curso, por qualquer motivo, ficarão obrigados não só o Diretor do Curso a comunicar imediatamente esse fato ao Comandante da Zona Aérea correspondente, como também o alistado de se apresentar à Seção Mobilizadora a que estiver vinculado, para fixação de data de incorporação, em corpo de tropa da FAB. Os formandos nessas Escolas, estabeleceu ainda o Ministro Eduardo Gomes, que já possuem Certificado de Reservista de outra Força Armada, deverão requerer ao Ministro da Força a que estiver vinculado, via Região Militar ou Distrito Naval, a transferência de reserva.

● **DUPLICADA A FROTA DE "HÉRCULES" DA FAB**

O Brasil duplicará a sua frota de aviões "Hércules", turbó-hélice, tipo C-130 E, de grande capacidade de transporte. Segundo o contrato de compra, serão incorporados à frota da FAB mais cinco aparelhos, dois em agosto e três em setembro de 1968.

A FAB recebeu o primeiro aparelho desse tipo em fins de 1965 e desde aquela época começaram os possantes "Hércules" a ser utilizados em todas as áreas econômico-militares do País e do estrangeiro.

Verdadeiros cargueiros-aéreos, levam alimentos às remotas áreas, transportam maquinaria de estrada para as mais longínquas regiões amazônicas, evacuam vítimas e transportam contingentes de tropa e carga pesada, inclusive para o exterior, como tem ocorrido para a faixa de Gaza, no Suez, a serviço da Organização das Nações Unidas (ONU), e para San-

AERONÁUTICA



to Domingo, em missão de paz, da Organização dos Estados Americanos (OEA).

“Essa duplicação da primeira encomenda”, declarou Mr. Tom F. Morrow, Vice-Presidente da organização comercial constru-

tora, “é o resultado direto do sucesso que os primeiros aparelhos alcançaram no Brasil, tanto como aviões militares logísticos, como meio de transporte necessário ao desenvolvimento de áreas do interior do País, acessíveis, até então, únicamen-

te, a aviões de pequenos portes e barcos fluviais”.

Os cinco “Hercules” virão em vôo para o Brasil, tripulados por pessoal da FAB, conduzindo peças avulsas, acessórios e equipamentos de solo. Escolhidos especialmente para o transporte de tropa e material, podem também operar em aeroportos que não possuam as mais modernas aparelhagens. São equipados com quatro turbo-hélices, desenvolvendo a velocidade máxima de cruzeiro de 360 milhas horárias. Possuem compartimento de carga de 41 pés e 5 polegadas de comprimento, por 10 pés e 3 polegadas de largura e 9 pés de altura. A rampa ajustável tanto permite o carregamento direto da prancha dos caminhões como também da própria rampa do avião.



Chegou ao Rio, dia 14 de março, procedente dos Estados Unidos, o primeiro avião “Hercules” C-130, da segunda série adquirida pela Fôrça Aérea Brasileira. A tripulação do aparelho, comandada pelo Maj Av Rui Mesias Mendonça, foi recebida na Base Aérea do Galeão pelo Ministro Eduardo Gomes, Marechal Márcio de Souza e Mello, Brigadeiro Faria Lima, Cel Av Gino Francescutti, oficiais superiores e o representante da firma “Hercules”, no Brasil. O possante aparelho pertence ao 1.º/I Grupo de Transporte sediado na Base Aérea do Galeão, e trouxe, a bordo, um helicóptero destinado à 4.ª Zona Aérea, São Paulo, e material de suprimento. A foto ao lado fixa um feliz flagrante do Brig Eduardo Gomes, sendo auxiliado pelo Brig Márcio ao descer do C-130.

Problemas Conjunturais do Transporte Aéreo

Ten Brig Eng — JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO

NOTA DA REDAÇÃO: O presente artigo foi escrito em data anterior à Reestruturação do Ministério da Aeronáutica.

O transporte aéreo regular e a respectiva infra-estrutura de apoio muito dificilmente obedecem ao mesmo ritmo de progresso e desenvolvimento, como seria natural e desejável. Mesmo nos países líderes do transporte aéreo e de alto nível tecnológico, nem sempre aquela condição elementar se verifica, muito embora a defasagem do reaparelhamento da infra-estrutura, em relação ao progresso tecnológico do material aéreo a que serve de apoio venha sendo mantido dentro de limites mínimos. No Brasil, a evolução do transporte aéreo regular apresentou uma diferenciação muito mais acentuada entre os períodos de antes e de após guerra do que nos Estados Unidos e na Europa, onde a renovação do material aéreo normalmente se processa de forma mais regular e planejada, pois dispõem das excelentes facilidades do parque industrial e do respectivo contingente de técnicos especializados. A verdade é que, no período que antecedeu ao Último Conflito Mundial, a nossa infra-estrutura, apesar de primária e precária, estava mais ajustada ao material aéreo de então do que no período de após guerra. O reaparelhamento da infra-estrutura do transporte aéreo foi, sem dúvida, notável, quer nas instalações aeroportuárias, quer no tocante aos auxílios à navegação aérea; mas onde não alcançamos grandes progressos, em termos relativos, foi na mobilização do corpo de técnicos especializados para fazer face ao ritmo vertiginoso do tráfego aéreo, com todas as suas implicações de velocidade e intensidade. Vale dizer que não estamos,

infelizmente, tirando o melhor partido dos vultosos investimentos realizados, em consequência da angustiante crise de pessoal especializado em que se vem debatendo o Ministério da Aeronáutica. Essa crise, que tudo indica não ter ainda atingido o seu clímax, tem sido responsável pela morosidade dos trabalhos de instalação de novos equipamentos, bem como pelas deficiências operacionais e, sobretudo, de manutenção.

Quando o desajustamento entre o tráfego aéreo e a sua infra-estrutura de apoio ultrapassa determinados limites, algumas consequências imediatas se fazem sentir, como por exemplo:

- a) insegurança para a navegação aérea;
- b) pontos de estrangulamento na indústria do transporte aéreo, com repercussões no desenvolvimento do País;
- c) desprestígio do País no concerto internacional.

Um outro aspecto do problema para o qual desejamos chamar a atenção é a tendência para atribuir, generalizadamente, às limitações financeiras a causa maior das nossas dificuldades. Constituindo tais limitações um mal crônico, acentuado de ano para ano em virtude do fenômeno inflacionário, é muito natural que sejamos levados àquele diagnóstico tão simplista. Mas a verdade é que, por trás das dificuldades financeiras, se ocultam outras, muito mais graves, relacionadas com o elemento humano; e quando dizemos serem estas muito mais graves é porque não admitem solução a curto prazo, como de resto acontece com a maior parte dos problemas do campo psico-social.

Não vamos, aqui, entrar na análise dessa crise, cujas causas, aliás, são elementarmente notórias. Aqueles, entretanto, que estão em contato mais íntimo com os problemas do transporte aéreo no País, não passa despercebido que a falta do elemento humano qualificado já está sendo responsável pela incapacidade real de bem aplicar os poucos recursos financeiros postos à disposição da infra-estrutura do transporte aéreo. A simples alegação de que estamos fazendo progressos neste setor, progressos aliás bem visíveis, não constitui razão tranquilizadora bastante, pois a eficiência de qualquer atividade se mede em relação à unidade de tempo ou à totalidade dos recursos disponíveis. Estes índices, frutos da conjuntura, são lamentavelmente baixos e os meios corretivos, em sua maior parte, escapam ao controle das autoridades responsáveis pelos serviços de apoio ao transporte aéreo regular. O Serviço Público há muito que foi alijado da competição no mercado de trabalho de maior gabarito, principalmente no setor técnico especializado. No Ministério da Aeronáutica foi necessário lançar mão de militares para preencher claros nos setores de atividades civis, o que é "despir um santo para vestir outro"; o elemento militar, entretanto, em consequência da sua constante movimentação (transferências, cursos, viagens aéreas, etc.), não assegura, de forma desejável, a continuidade do serviço, nem permite a acumulação de experiência nos setores altamente especializados, duas condições fundamentais para a eficiência de qualquer atividade técnico-especializada.

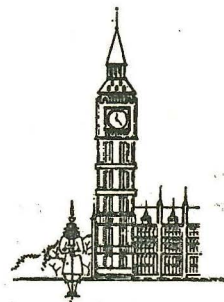
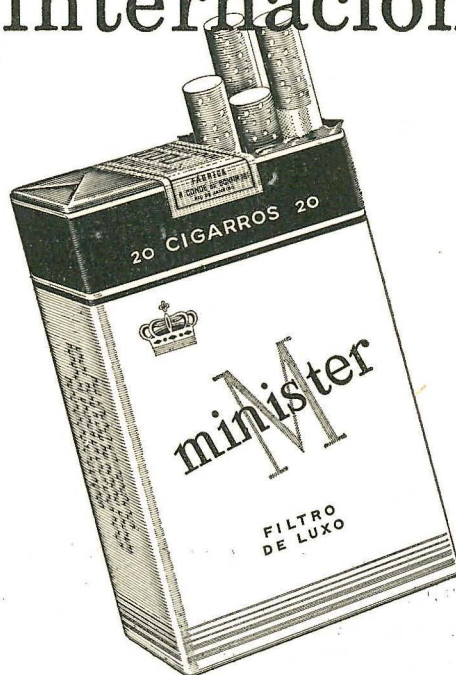
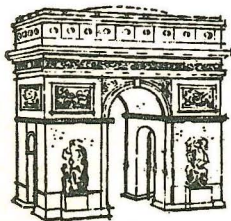
Em nenhum sistema de transporte as vidas humanas depen-

dem tanto da qualidade da infra-estrutura quanto no transporte aéreo; isto porque as velocidades em jogo e os graus de liberdade do próprio sistema constituem fatores eminentemente críticos, exigindo decisões rápidas e acertadas. Em respeito às vidas humanas que se utilizam do transporte aéreo, deve este ser objeto do máximo de atenções por parte dos responsáveis pela sua segurança, quer dos homens de empresa, quer das autoridades governamentais. Remover obstáculos, que não são poucos, deve constituir

o lema básico: limpar o terreno, superando rotinas anacrônicas e práticas administrativas incompatíveis com a dinâmica do transporte aéreo. O problema não é fácil, exigindo principalmente mudança radical de mentalidade no Serviço Público; atividades burocráticas de outrora assumiram, na atualidade, feição tipicamente empresarial, tais como o Serviço de Proteção ao Voo, a Administração dos Aeroportos, a Engenharia de instalação da infra-estrutura do transporte aéreo e muitas outras. A estruturação desses ser-

viços constitui, assim, uma providência inadiável, pois seu desajustamento face ao vertiginoso progresso do transporte aéreo poderá constituir, potencialmente, um fator responsável por acidentes aeronáuticos. A reforma administrativa, reestruturando a cúpula da Administração Pública, deve ter prosseguimento nos demais escalões, com prioridade para os mais desajustados em relação às atividades de natureza técnico-especializada ou empresarial. Mãos à obra, pois de boas intenções está cheio o Inferno...

um cigarro de agrado internacional



minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ



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



CLUBE DE AERONÁUTICA

DIRETORIA

PRESIDENTE — Maj Brig do Ar Gabriel Grün Moss

1.º VICE-PRESIDENTE — Brig do Ar Newton Ruben Scholl Serpa

2.º VICE-PRESIDENTE — Brig Int Luiz Augusto Machado Mendes

SECRETARIO — Brig R/R Samuel de Oliveira Eichin

1.º TESOUREIRO — Ten Cel Int Adauto Bezerra de Araújo

2.º TESOUREIRO — Maj Int Mauro de Almeida

CONSELHO

Marechal do Ar Márcio de Souza e Mello

Maj Brig Med Geraldo Cesário Alvim

Maj Brig R/R Henrique do Amaral Penna

Brig Med R/R José Carlos D'Andretta

Brig Int Roberval Gomes da Costa

Cel Av Paulo Costa

Cel Av Carlos Affonso Dellamora

Cel Med João Vater

Cel Av Franklin Enéias de Miranda Galvão

Ten Cel Av Adeele Migon

Ten Cel Av Cassiano Pereira

Maj Av Nelson Fish de Miranda

Maj Esp CTA José Barbosa Barros

Maj I R/R Aldo Sartori

Cap Av Nyilson de Queiroz Gardel

CHEFES DE DEPARTAMENTOS

BENEFICENTE — Cel Av Paulo Victor da Silva

TÉCNICO-CULTURAL — Marechal R/R Antônio Guedes Muniz

DESPORTIVO — Brig Med R/R Paulo Eugênio Machado Soares

FACILIDADES — Maj Int Carlos Eugênio Pinto de Moraes

RECREATIVO — Cel Av Joaquim Vespasiano Ramos

CARTEIRA HIPOTECÁRIA E IMOBILIÁRIA

DIRETOR — Brig do Ar R/R Ubaldo Tavares de Faria

SECRETARIO — Cel Av Cyro de Souza Valente

TESOUREIRO — Maj Int Haroldo Sauer Guimarães

CARTEIRA HIPOTECÁRIA

E

IMOBILIÁRIA

Publicamos o resultado do sorteio de habilitação, pela primeira vez realizado na sede social do Clube de Aeronáutica, dia 1 de março de 1967, com recursos próprios, já que a CHI adquiriu todo o material necessário a um sorteio de tal importância:

GRUPO 1

Majores-Brigadeiros José Carlos Teixeira Rocha e Theocrito de Castro Almeida Neves; Brigadeiros Hamlet Azambuja Estrela, Antonio R. Fontenelle Silva e Newton Lagares Silva; Coronel Fausto Amélio da Silveira Gerpe; Tenentes-Coronéis Gilberto Junqueira Gazolla, Friedrich Wolfgang Derschum, Ildefonso Patrício de Almeida e Urbano Ernesto Stumpf; e Major Zairo Diógenes Maia.

GRUPO 2

Major-Brigadeiro Adhemar Lyrio; Tenente-Coronel Oscar Ferreira Souza; Majores José Rodrigues da Costa, Joaquim Francisco Lins de Araújo, Antônio Ismar Braga e Zeferino Soares Filho; e Capitão Wladimir Bressiani Lobo

GRUPO 3

Beneficiária do Major Gustavo Pereira Nunes.

GRUPO 4

Capitão Jayme Lino Mattos

GRUPO 5

Coronel Everaldo Breyes; Tenente-Coronel Geraldo de Queiroz Almeida e Major José Araújo Leal.

GRUPO 6

Major-Brigadeiro Newton Neiva de Figueiredo; Brigadeiro Ary Presser Belo; Coronéis Victor Koren e Cândido Bentes de Oliveira Guimarães; e Capitão Paulo Alves Salgado.

CEDIDO AO CLUBE O TERRENO DA RUA SANTA LUZIA

Pelo Decreto número 60.282, de 2 de março de 1967, o Exmo. Sr. Presidente da República autorizou a cessão do terreno de marinha situado à Rua Santa Luzia número 627 a 651 atuais, anteriormente números 47, 51 e 53, esquina com a Avenida Graça Aranha, no Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, terreno êsse destinado à construção de edifício para instalação da sede social do Clube de Aeronáutica.

Pelo mesmo decreto, ficou o Clube de Aeronáutica autorizado a:

- 1.º — pagar, no todo ou em parte, a construção de sua sede social no terreno cedido, com a alienação de parte de frações ideais do domínio útil do mesmo, relativas às partes do edifício que aí se consgir, desnecessárias às instalações de sua sede social;
- 2.º — hipotecar parte de frações ideais do domínio útil do terreno e de benfeitorias eventualmente aderidas com a finalidade de obter recursos para a construção de sua sede social;
- 3.º — alugar ou arrendar partes do imóvel cedido ou do edifício que aí se construir e que pertencerão ao cessionário, que sejam desnecessárias ao seu uso imediato.

Ainda pelo mesmo decreto, fica o Clube de Aeronáutica isento do pagamento do fôro anual relativo à parte do domínio útil do terreno de marinha que in-

tegrar seu patrimônio e enquanto assim permanecer, bem como de laudêmios nas transferências de frações ideais do domínio útil do terreno e benfeitorias eventualmente aderidas, tendo um prazo de 5 anos, a partir da data do registro do Contrato de Cessão no Tribunal de Contas da União, para dar ao imóvel cedido a destinação prevista naquele decreto.

A Revista congratula-se com os associados do Clube, pela grande vitória alcançada pela atual Diretoria.

— o —

BRASIL VAI COLOCAR SATÉLITE EM ÓRBITA

Com a presença de cientistas e técnicos de vários países, autoridades civis e militares e jornalistas, as equipes da Força Aérea Brasileira e da Comissão Nacional de Atividades Espaciais vão colocar em órbita um satélite através do foguete "Javelin", que será lançado à altitude de mil quilômetros, na Base de Barreira do Inferno, Natal. As equipes que compõem o GETEPE, Grupo Executivo de Trabalho e Projetos Espaciais, presidido pelo Major-Brigadeiro-Engenheiro Oswaldo Balloussier, estão ultimando os preparativos para êste importante lançamento, que constitui um grande avanço no programa de pesquisas aerônimas realizado no Hemisfério Sul. Atualmente, o Brasil ocupa o quarto lugar no mundo em atividades espaciais, colocando-se imediatamente abaixo da França, URSS e dos Estados Unidos, segundo relatório da NASA.

OPERAÇÃO AMAZÔNICA

(Conclusão da pág. 20)

rudimentar e sem a menor aparelhagem moderna. O transporte do minério é feito, em alguns casos, da mina para um ponto intermediário, por meio de helicóptero, dêsse ponto até a estrada Cuiabá-Pôrto Velho, em avião pequeno, e o restante do percurso, até o Rio ou São Paulo, por estrada-de-rodagem, ainda de 3.ª classe e com extensão da ordem de 2 000 km. Em outros casos, o minério vai até Pôrto Velho por via terrestre e daí para o Sul, por via aérea. Uma pequena parte do minério já é reduzida em Pôrto Velho, em uma usina rudimentar, no valor de 300 KW, obtendo-se o metal na ordem de 98% de pureza. Apesar de tudo, ainda há compensação em relação ao minério importado. Imaginemos o que seria de riqueza se pudéssemos contar com energia elétrica suficiente para processar o minério na própria região e com um sistema de transporte adequado para escoamento do produto.

A Amazônia tem tôdas as possibilidades de vir a ser realmente o celeiro do mundo. Pelo pouco que já se conhece do seu vasto território, somos levados a acreditar em perspectivas as mais otimistas. É, no entanto, um desafio ao brasileiro de hoje que deve mostrar o seu verdadeiro valor, fazendo jus à conservação de tão vasto tesouro.

CONCEITOS BÁSICOS DE IDADE QUE INTERESSAM AOS EDUCADORES

Dr. H. BALLARINY

— ● —

NOÇÕES DE BIOPSIKOLOGIA EDUCACIONAL

CONCEITUAÇÃO DE PERSONALIDADE — A PIRÂMIDE DA FORMAÇÃO E A FACE DA ESTRUTURAÇÃO DA PERSONALIDADE — TIPOS E CARACTERÍSTICAS DA PERSONALIDADE — INFLUÊNCIA DOS ESTÍMULOS E CONSEQUÊNCIA DA MÁ ORIENTAÇÃO EDUCACIONAL NA ESTRUTURAÇÃO DOS CINCO ASPECTOS DA PERSONALIDADE

CAPÍTULO III

Como demonstramos nos capítulos anteriores, tanto a higiene como a educação estão empenhadas na formação, no crescimento e no desenvolvimento da personalidade humana, tendo como objetivo comum a *Educação Integral*.

Portanto, *Educação Integral* é sinônimo de estruturação sadia e eficiente da personalidade.

Uma das melhores conceituações da personalidade é a de Gordon Allport, publicada em 1937, o qual considera a personalidade como: "a organização dinâmica dos sistemas psicofisiológicos individuais que determina a maneira pela qual cada pessoa se ajusta ao meio ambiente".

É uma definição bastante completa porque deixa implícitos:

- a) a interferência dos traços físicos e psíquicos dos seus semelhantes;
- b) a distinção das reações de cada ser humano da dos seus semelhantes;
- c) o dinamismo reacional em permanente estruturação e reestruturação;
- d) a influência marcante dos estímulos ambientais nas suas manifestações.

Personalidade é a reação íntima e total do organismo (considerado como um conjunto físico-sensorio-motor) que responde como uma uni-

dade aos estímulos ambientais e, em particular, às experiências trocadas com seu meio social.

A unidade sensorio-motora responsável pela expressividade da personalidade é o sistema nervoso, o qual estudaremos posteriormente.

Para darmos uma idéia mais objetiva do que seja *personalidade*, concebemos a representação gráfica da pirâmide da formação da personalidade. (Vide figura).

A formação, o crescimento e o desenvolvimento que redundam na estruturação da personalidade dependem, sempre, dos estímulos ambientais, quer eles atuem nos períodos pré-concepcionais, quer gestacionais, trans e pós-natais.

As influências dos estímulos pré-concepcionais, congênitos e transnatais constituem os fatores determinantes da formação da base genética da personalidade.

As influências dos estímulos pós-natais, sobre as cinco faces da base pentagonal da pirâmide, são as responsáveis pelo crescimento e desenvolvimento das mesmas, redundando na estruturação expressiva da personalidade do indivíduo.

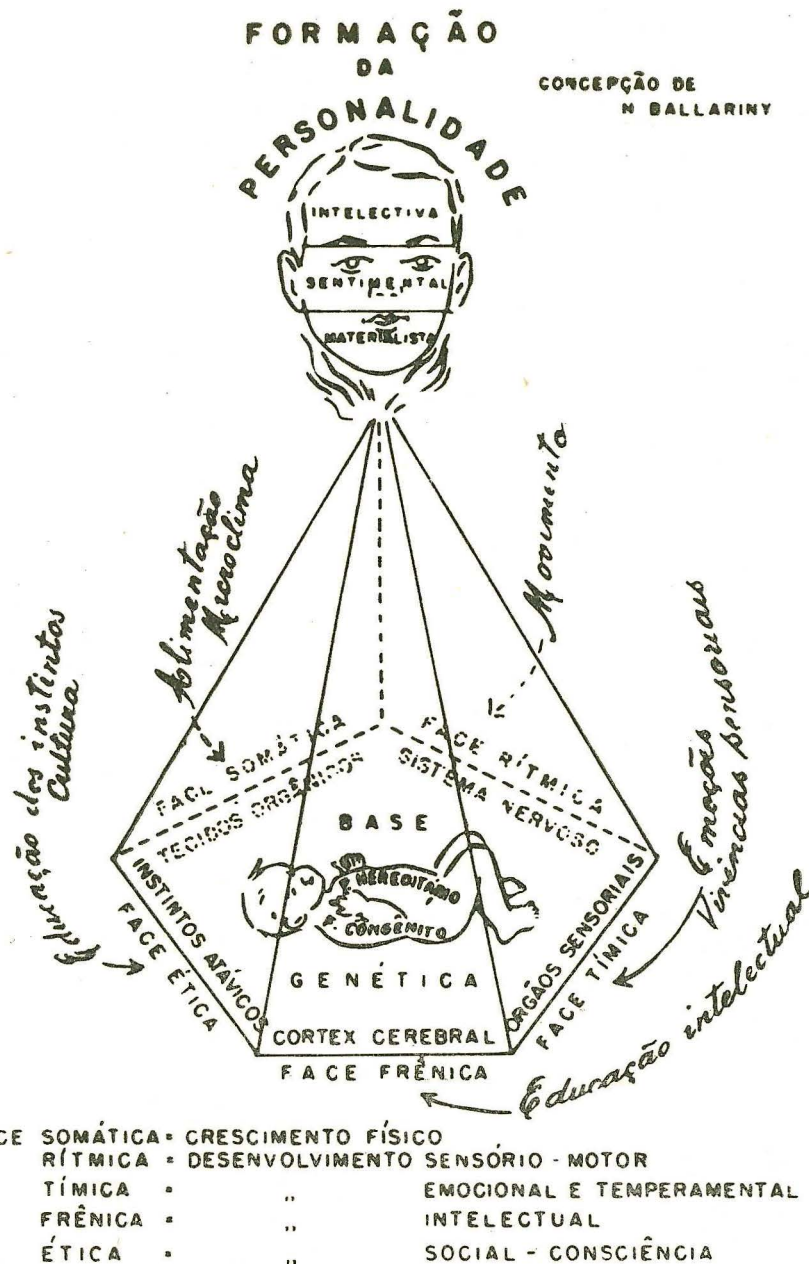
Como podemos ver na concepção do esquema da personalidade, a base pentagonal da pirâmide que representa a base genética ou genótipo (vide figura) é formada por cinco dados que irão crescer e desenvolver-se pela ação dos estímulos ambientais, formando as cinco faces representativas da expressividade.

A base genética, responsável pelo temperamento, ou reação inconsciente ou Id de Freud, é influenciada pelos fatores hereditários, cromossômicos que atuam no momento da fecundação, pelos fatores congênitos que agem durante o período gestacional e pelos fatores transnatais ou obstétricos, que podem lesá-la durante o parto.

O organismo do recém-nascido, que irá reagir como um todo, é constituído por 5 unidades ou faces que passaremos a descrever:

1. Pelos tecidos orgânicos que continuam a crescer, ou seja, a multiplicar o número de suas células, após o nascimento, pela influência da alimentação e do microclima formando a *face somática* da personalidade.
2. Pelo conjunto total de neurônios, que não se multiplicam após o nascimento, e que constituem o sistema nervoso como um todo, e em especial os centros motores neurovegetativos e medulares.

Esses neurônios, ao desenvolverem-se pela influência das vivências motoras, formam as reações condicionadas responsáveis pela motili-



dade, habilidade manual e linguagem, estruturando dessa maneira a face rítmica da personalidade, responsável pela inteligência prática.

Denominamos rítmica porque resulta do fluxo nervoso cíclico-sensitivo de fora para dentro e motor de dentro para a periferia.

3. Pelos centros nervosos localizados no tronco cerebral e em especial, no diencéfalo, e cujos neurônios estão em íntima conexão com os órgãos sensoriais; esses neurônios, ao desenvolverem-se pela influência das vivências emocionais, formam as reações condicionadas responsáveis pelo medo, pela cólera e pela afetividade,

estruturando, dessa maneira, a face tímica da personalidade.

Denominamos tímica anímica porque, sendo sentimento, se prende às coisas do coração e da alma. É uma palavra derivada do vocábulo grego "Thymus" que significa exatamente isso.

4. Pelo conjunto de centros nervosos superiores, localizados na córtex cerebral, cujos neurônios, ao estabelecerem conexões com os outros centros inferiores, transmitem as reações conscientes e intelectivas que caracterizam a inteligência do homem. Esses neurônios corticais, ao desenvolverem-se pela influência da instrução

intelectual, formam a face frênica da personalidade.

Denominamos frênica do grego "Phrenos" relativo à mente-inteligência. É a responsável pela inteligência conceptual ou superior do homem.

5. Pelo conjunto de arcos reflexos incondicionados, estruturados durante a gestação e responsáveis pelos instintos atávicos, ou impulsos dominantes de Gates, ou reações de sobrevivência individual e da espécie.

Essas reações incondicionadas, quando influenciadas pela cultura, pelos métodos educacionais, pelas experiências sociais e pelo desenvolvimento das outras faces, dão margem à formação do caráter ou conduta ético-social, estruturando, dessa maneira, a face ética da pirâmide da personalidade.

O conjunto de todos os estímulos ambientais, agindo sobre a base genética, produz o crescimento e o desenvolvimento da personalidade.

Depende da adequação das vivências educacionais e das experiências sociais a formação e estruturação de uma personalidade equilibrada ou desequilibrada do ponto de vista rítmico, emocional, intelectual ou social. Como consequência da qualidade da alimentação e do microclima, resulta o crescimento eficiente ou deficiente do aspecto físico da personalidade.

Métodos educacionais corretos, agindo sobre uma base genética normal, redundam sempre na estruturação de uma personalidade de alta expressividade, rítmica, tímica, frênica e ética, mormente quando a higiene, sob todos os seus aspectos, contribui, também, para uma boa estruturação somática. A personalidade, pela influência dos estímulos ambientais, vai permanentemente estruturando e reestruturando a sua conduta psico-social.

Nos capítulos seguintes, estudaremos o que são e a influência que têm os estímulos ambientais na formação e estruturação das 5 faces ou unidades reacionais, acima descritas.

Esquematizando a estrutura reacional da personalidade, idealizamos a concepção didática, retratada na máscara ou "persona" usada pelos atores do teatro grego, quando procuravam expressar os sentimentos preponderantes em cada personagem (Ver figura "Estrutura da Personalidade").

A estruturação que aumenta a expressividade da personalidade é o resultante da mielinização e desenvolvimento dos prolongamentos dos

cilindros eixos e dos dendrites dos neurônios que formam os inúmeros centros do sistema nervoso.

Iniciando pelo queixo da face, vemos, representado na fusão do espermatozóide paterno com o óvulo materno, o fenômeno da fecundação, onde a união dos cromossomos marca a influência dos fatores hereditários.

Logo acima, vemos representado um feto na cavidade uterina como o fruto dessa fusão, já em franco processo de crescimento e desenvolvimento, sofrendo as influências do microclima cervical e da alimentação placentária, que constituem os fatores congênicos.

Finalmente, entre os lábios da figura, encontramos um recém-nascido que, após passar pelo traumatismo do parto, ou fatores obstétricos, representa o genótipo ou base genética da personalidade.

Genótipo é o resultado dos caracteres hereditários provenientes dos genes cromossomiais, da influência do microclima e alimentação uterina (fator congênito) e dos acidentes do parto (fator obstétrico).

O genético é constituído pelo somatótipo e pelo psicótipo.

Somatótipo é a parte do genético, formada pelos tecidos orgânicos que crescem sob a influência do microclima e da alimentação pós-natal.

Pela influência das vivências motoras e da higiene, representadas à esquerda da figura, desenvolvem-se no somatótipo as aptidões que se transformam com o auxílio de métodos educacionais, em vocações.

Psicótipo é formado pelo sistema nervoso, neurovegetativo e cérebro-espinhal, cujas células (neurônios) não crescem, apenas se desenvolvem, aperfeiçoando seu funcionamento.

Pela ação dos estímulos ambientais culturais, representados à direita da figura, teremos o desenvolvimento das faces tímica e frênica da personalidade.

As reações incondicionadas do genótipo constituem o temperamento ou reações, instintivas, inconscientes.

O temperamento, que é inato, resulta das reações do somatótipo e do psicótipo, aos estímulos viscerais e cerebrais. É o modo de ser do organismo sem relação com o ambiente exterior. É o modo de reagir do organismo aos estímulos do seu ambiente interior.

O temperamento é o Id de Freud, a parte mais profunda do psiquismo, e que imprime o rit-

mo psíquico da personalidade introvertida ou extrovertida. É o verdadeiro inconsciente. É o receptáculo dos impulsos de Gate ou instintos atávicos.

Instinto, para William James, é a faculdade de atuar de modo que se produzam certos fins sem previsão nem adestramento executivo. É uma reação do ser vivo, cuja base estrutural é inata, e que não requer, portanto, um aprendizado ou formação prévia do reflexo. Para Wood Woorth são os estímulos não apreendidos.

Instinto, para Claparede, é uma resposta imediata a um estímulo caracterizado por um ato realizado de modo uniforme por todos os indivíduos da mesma espécie, sem haver sido aprendido e sem conhecimento do fim a que se destina, nem da relação entre esse fim e os meios empregados para atingi-lo.

Os atos de respirar, mamar, defecar, urinar, chorar, etc. são reações instintivas que dependem, exclusivamente, da estrutura da base genética ou genótipo.

Podemos dizer que as reações do ser vivo aos estímulos interiores são os instintos ou temperamento, cujas características são:

- a) inatas e não-adquiridas após o nascimento;
- b) modificáveis e educáveis pela força do hábito em contrário;
- c) características de cada espécie;
- d) realizadas dentro da mais absoluta ignorância do seu fim, com absoluto automatismo inconsciente.

É importante saber que as reações instintivas atávicas, puramente animais, podem ser modificadas sob a influência de métodos educacionais.

Diferenças entre instinto e reação automática inconsciente e a reação condicionada, aprendida ou inteligente.

Certas vespas, no período da desova (instinto), cavam um buraco na terra, a seguir tapam o orifício de entrada, e saem à procura de um inseto. Encontrada a vítima, metem-lhe o ferrão e, sem matá-la, imobilizam-na com o seu veneno (como os índios fazem com o curare). A seguir, arrastam o inseto paralisado para a cova que abriram. Reabrem o buraco, colocam a vítima no seu interior e depositam o ovo sobre a mesma. Tornam a cobrir a cova de modo que as larvas nascidas do ovo tenham carne viva para devorar no seu primeiro estágio de crescimento.

Tentando provar que toda essa operação é instintiva mecânica inconsciente e praticada sem inteligência, um naturalista colocou outro inseto nas mesmas condições da vítima, ao lado, no chão, durante a operação de entêrra. Quando a vespa terminou de tapar a cova e deu com o novo inseto, desorientada voltou a reabrir o orifício. Mas, ao deparar com o inseto que realmente havia enterrado, novamente tapou o buraco. Ficou repetindo aquela operação, como se fosse um disco quebrado que repete sempre o mesmo trecho da música; cansado, o naturalista desistiu de continuar a observação.

O mesmo acontece com a abelha, que procura encher de mel o favo, para alimentar a larva, mesmo que o favo tenha sido furado. Depois de certa produção padronizada de mel para encher aquele favo, dá a sua tarefa como terminada, mesmo que o favo permaneça vazio de substância nutritiva para a futura larva. Idênticas são as manifestações instintivas das aves no charco, ao chocarem ovos de outras espécies.

Sob a influência de novos estímulos exteroceptivos captados no meio ambiente, a estrutura genética vai condicionando novas reações ou comportamentos: psicomotores subconscientes que, pela influência da cultura dominante e pela ação da educação, se transformam na conduta psico-social consciente.

Se voltarmos a analisar a face (vide figura), podemos observar que a seta do crescimento termina no olho esquerdo onde podemos ler somatopitidões.

Isto representa o resultado do efeito do microclima da alimentação e das vivências motoras sobre a estrutura do somatótipo, que, além de crescer fisicamente, desenvolve as suas aptidões inatas que se transformam em vocações.

Aptidão é a habilidade de fazer alguma coisa por dom natural. Quando a experiência aumenta as aptidões, desenvolvendo a capacidade de realizar certas tarefas sociais, a aptidão transforma-se em vocação.

Da mesma forma, as vivências emocionais e as experiências trocadas com o meio social, através dos órgãos sensoriais, resultam no desenvolvimento cuja seta aponta para o olho direito, onde podemos ler "psíquico emoções".

O psiquismo emocional é o conjunto de manifestações anímicas resultantes das sensações do medo, da cólera e do prazer, e responsável pelo comportamento emocional subconsciente.

O conjunto das reações motoras e emocionais constitui a reação unitária da personalidade, denominada comportamento psicomotor. É

uma expressividade adquirida após o nascimento, significando um aperfeiçoamento das reações inconscientes de sobrevivência.

Constitui as reações subscientes, ou *Ego* de Freud.

O comportamento psicomotor é o resultado das reações do genótipo às influências dos estímulos ambientais. Constituem as reações psicosomáticas e a organização dos reflexos condicionados adquiridos.

É a maneira do subsciente agir sem as restrições da moral e sem observar os ditames da ética social.

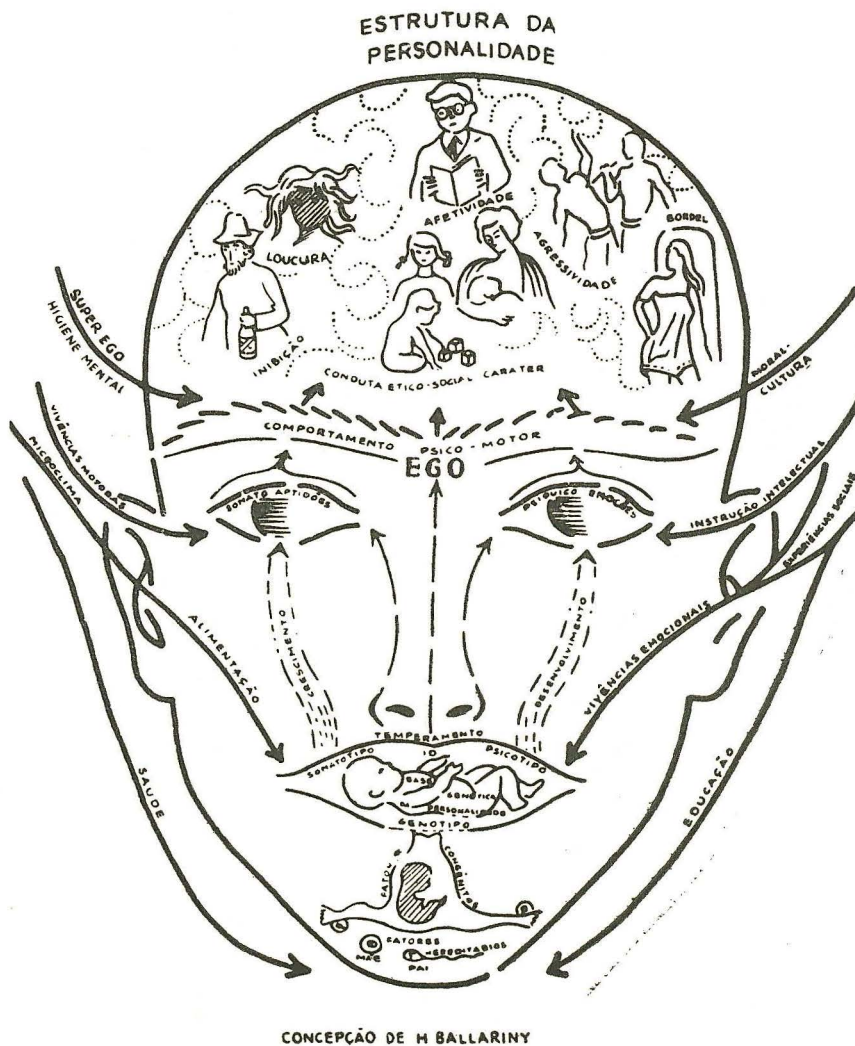
Posteriormente, pela análise e memorizações dos métodos educacionais, da instrução intelectual e da disciplinação ética, o comporta-

mento psicomotor vai-se transformando na conduta ético-social ou caráter.

Caráter, ou Conduta ético-social, seria o resultado da ação da higiene mental e da cultura absorvida pelo indivíduo, sobre o ego, transformando o comportamento psicomotor egoístico, animalesco, anti-social, na conduta ético-social, consciente, altruística e humanitária.

O bom e o mau caráter, portanto, resultam do conjunto variável de tendências instintivas, de reações subscientes agressivas ou medrosas, de reações intelectivas conscientes orientadas pelo culto do afeto e regidas de acordo com as normas morais que dominem no meio social onde o indivíduo vive.

A conduta deve ser diferenciada do comportamento e não usada como sinônimo, porque conduta é o comportamento no seu significado ético e moral.



Consideramos — *Ética* — como a parte da filosofia e da teologia que dita as leis ideais da verdade moral aplicadas às relações humanas.

Quando os métodos educacionais não são regidos pela higiene mental, mas baseados em estímulos anaclíticos de medo, inibição e agressividade, a disciplina do comportamento psicomotor redundará em uma conduta esquizotímica ou uma conduta delinqüente, e teremos então, respectivamente: uma conduta anti-social, não operante, de fuga à realidade; ou uma conduta delinqüente de agressividade às normas éticas que dominam na cultura em que vive o indivíduo (vide a parte superior, esquerda e direita da figura).

Se a higiene mental não vier em socorro de tal personalidade, sem energia psíquica reacional e compulsada pelo medo, teremos o poltrão, o ébrio, o viciado em entorpecentes, ou o doente mental.

Mas, se pelo contrário, o Ego fôr dominado pelas emoções de cólera, em face de u'a moral inexistente, de uma cultura deficiente e de um temperamento extrovertido, teremos um caráter anti-social, onde predominarão a agressividade, o complexo de rejeição, responsáveis pelo crime, pelo roubo e pela prostituição.

Quando a Educação Integral se faz sentir de maneira correta, isto é, através de métodos educacionais afetivos, a conduta expressará uma personalidade equilibrada e construtiva, na qual as reações do *Id* e do *Ego* não entram em graves conflitos com o *superego*.

Neste caso, teremos uma personalidade sem frustrações e sem complexos, dominada pelas emoções afetivas de amor ao próximo, de respeito ao semelhante, cujo paradigma deve ser a família bem constituída (vide parte superior central da face).

Conduta esquizotímica que leva o indivíduo aos vícios sociais, como mecanismo de fuga, é aquela em que o indivíduo procura alhear-se aos estímulos ambientais, vivendo fora da realidade.

É uma predisponente para a esquizofrenia, uma forma da loucura.

Daí, a importância de conhecermos o temperamento reacional do genótipo para adequar os estímulos ambientais, transformando-os em métodos educacionais não-anaclíticos, sempre calçados na afetividade, única maneira de, pela higiene mental, chegar a uma personalidade equilibrada e construtiva, objetivo da educação integral.

Consideramos, pois, que higiene mental é a prevenção das emoções desagradáveis e a racio-

nalização do superego, no sentido de que as reações, as excitações e incitações dêem origem a atitudes ou normas de conduta que não prejudiquem, ou venham a afetar, o perfeito bem-estar físico, psíquico ou social do indivíduo.

Quando o ambiente social sistematicamente infunde medo, ou estimula a agressividade como tônica reacional da personalidade em desenvolvimento, os seus atos conscientes, ditados pelo superego, serão, respectivamente, de fuga aos problemas ou de destruição pela agressividade à sociedade e seus componentes.

Superego, ou reação consciente, é o resultante da ação compulsiva da moral e da ética sobre o *ego*, ou reação subconsciente, e da ação repressiva sobre o *id* ou reação inconsciente, visando a transformar o instinto e o comportamento psicomotor na conduta social.

Um *superego*, que se estrutura excessivamente punitivo e inibitório, leva o indivíduo à timidez, à insegurança, à frustração, ao desequilíbrio da personalidade.

Um comportamento psicomotor excessivamente egoístico, por falta de disciplina, ou pelo emprêgo de métodos educacionais anaclíticos, se fôr estruturado sobre um temperamento extrovertido, desrítmico, superemotivo, dificilmente, estruturará um *superego* de caráter construtivo.

A disciplina do comportamento psicomotor egoístico através da educação integral, baseada em métodos educacionais de predominância afetiva, forma um *superego* sadio, de grande poder criador, característica das personalidades equilibradas e bem desenvolvidas.

Cabe à educação integral estruturar a personalidade, respeitando o temperamento e as características da base genética, através de transformação suave, gradativa e adequada do comportamento instintivo e egoístico, na conduta altruística, pelo afeto ou hedonismo.

Altruismo é a conduta psicológica ou o sentimento que leva o indivíduo a agir sempre em benefício do bem-estar do próximo.

Afeto ou humanismo é o sentimento consciente de prazer que impele o indivíduo a proporcionar satisfação aos outros seres.

O *Psicótipo*, sob a influência das vivências motoras e emocionais, da experiência social e da instrução intelectual, dá lugar ao desenvolvimento das faces rítmica (expressividade motora), tímica (emotividade); ética (caráter) e frênica (cultura).

A energia reacional, proveniente do psicótipo (faces tímica, rítmica, frênica e social), quan-

do orientada para uma conduta que vise a satisfação, prazer, ou auto-afirmação social, nós a consideramos como libido.

Para nós, portanto, libido é uma energia psíquica, gerada pelos estímulos sensuais, hedônicos, não-anaclíticos, que resultam em sensações, ou emoções, ou sentimentos de prazer e bem-estar social.

Não concordamos com as teorias pansexualistas de Freud, que consideram a libido, apenas, como a expressão dinâmica do instinto sexual.

Estímulos sensuais são os estímulos ambientais que geram reação prazerosa. Quando os métodos educacionais se baseiam neste tipo de estímulo, então dizemos que a educação é hedônica.

Quando, pelo contrário, os estímulos ambientais dão lugar às reações desprazerosas de medo, ou de cólera, dizemos que o indivíduo é o fruto de um meio anaclítico.

Os estímulos anaclíticos, baseados em compulsões, são os responsáveis pelas frustrações e complexos que levam ao desequilíbrio a personalidade.

Compulsão é a realização de um ato, por sugestão ou imposição irresistível de um ou vários indivíduos, contrárias aos impulsos ou à vontade daquele que o realiza.

Frustração é o estado de tensão psíquica resultante de sensações que impedem a satisfação hedônica.

Complexo é o grupo de emoções e sentimentos que, reprimidos, no todo ou em parte, levam o indivíduo a reações subscientes de inibição, fuga ou agressividade.

Sensações são percepções agradáveis ou desagradáveis, mal definidas e inconscientes.

Emoções são sensações subscientes que resultam respectivamente em prazer, medo ou raiva.

Sentimento são emoções que se concretizam em afeto, temor e ódio.

Tensão Psíquica é a energia psíquica que, gerada por estímulos sensoriais, não conseguiu expressividade motora em intensidade correspondente.

É a transição entre a tranqüilidade e a intranqüilidade.

É o resultado de um obstáculo na realização de nossos anseios.

Quando os métodos educacionais forem compulsivos, anaclíticos e o temperamento introvertido, o superego será o responsável pelo predomínio da inibição motora. E o resultado será: a inatividade, a falta de iniciativa, o medo, a timidez, a ansiedade, a angústia e a esquizofrenia.

Se a educação compulsiva e anaclítica incidir sobre um temperamento extrovertido, o superego será o responsável pelo aumento da motilidade, da agressividade e da hostilidade, bem como pela conduta anti-social consciente ou pela insanidade mental.

Mas, se a educação, pelo contrário, for hedônica, baseada no afeto, o superego resultante, independentemente do temperamento introvertido, ou extrovertido, será sempre o responsável por uma conduta afetiva, corajosa, altruística, emocionalmente equilibrada e socialmente construtiva.

A educação, no seu objetivo de estruturar a personalidade, deve investigar, reconhecer e adaptar-se aos traços resultantes do que geneticamente já está estruturado; deve, afetuosamente, transformar o comportamento psicomotor egoístico na conduta construtiva ético-social, baseada no amor ao próximo.

Na estruturação da personalidade, todos os problemas psicológicos devem ser equacionados como fruto da reação total e indissociável do organismo como unidade somática — rítmica — tímica — frênica e social.

As manifestações exteriores das reações humanas aos estímulos ambientais, quando não sofrerem a influência do superego, são sempre consideradas atos instintivos ou subscientes e constituem o comportamento psicomotor.

O comportamento psicomotor quando sofre a influência do superego transforma-se na conduta consciente.

A personalidade reestrutura-se, permanentemente, pela influência dos estímulos ambientais, modificados pela higiene e disciplinados pela educação, os quais, agindo sobre o genótipo, provocam o crescimento do somatótipo e o desenvolvimento das aptidões, bem como provocam no psicótipo o aparecimento das emoções de medo, cólera e prazer.

Tanto as emoções subscientes como os sentimentos conscientes de insegurança, de rejeição, de hostilidade, de afeto, originados das sensações, dependem do temperamento intro ou extrovertido, da libido, do comportamento psicomotor ou ego e do superego.

As reações do psicótipo aos estímulos do meio ambiente podem ser resumidas em:

1. extensões e contrações do seu sistema muscular, no que diz respeito à sua face rítmica;

2. as extensões e contrações musculares da face rítmica mais tarde se transformam em emoções ou reações da face tímica: medo, raiva e prazer;

3. as emoções, quando influenciadas pelo desenvolvimento da face frênica, ou vice-versa, em função da maior ou menor erudição, resultam na conduta onde predomina a reação ora de fuga, ora de ataque, ora de posse egoística, ora de criação altruística;

4. as reações às emoções do "*homo socialis*", quando influenciadas pelos códigos de ética (leis, obrigações, costumes, normas, tradições, mandamentos, etc.), transformam-se na quarta força dos "gigantes da alma", o Dever, que determina o comportamento social do homem.

A qualidade e intensidade das contrações musculares de flexão e extensão e das sensações dependem, inicialmente, da dotação da base genética, enquanto as emoções e sentimentos são os resultantes das vivências e dos métodos educacionais a que fôr submetido o indivíduo, posteriormente ao seu nascimento.

A conduta social só pode ser levada em conta partindo da premissa da existência de temperamentos, de reações, emoções, ou melhor, da estruturação genética das faces rítmica e frênica. Assim sendo, a conduta social, ou seja a reação conjunta das 3 faces, adequadas aos códigos de ética, dependem exclusivamente da Educação.

A personalidade pode ser considerada como o conjunto de características desenvolvidas na pessoa que permitem sua diferenciação individual específica e original, quanto às suas reações psico-sociais.

A personalidade é avaliada em termos de traços ou características que se refletem nas atitudes e reações dos indivíduos perante diversas situações.

Dependendo da qualidade dos estímulos ambientais e da base genética, podemos ter os seguintes tipos de personalidade:

a) equilibrada e construtiva ou permanentemente ajustada;

b) desequilibrada ou temporariamente desajustada por erros educacionais, apresentando timidez, agressividade, ansiedade, angústia;

c) psicopática, em face de uma deficiência da base genética, apresentando síndromes maníaco-depressivas, esquizofrênicas, paranóicas, epileptóides e oligofrênicas.

Três são os tipos de personalidade infantil, classificáveis como "crianças problemas":

1. com inferioridades orgânicas, congênitais e pós-natais;

2. mimadas e superprotegidas;

3. odiadas e rejeitadas.

A qualidade dos estímulos ambientais pode imprimir na personalidade em desenvolvimento características positivas ou negativas.

Positivas

- A — Simpatia ou atração física.
- B — Eúrritmia de gestos.
- C — Empatia — Afetividade — Paciência. Equilíbrio emotivo.
- D — Espírito de iniciativa — Engenho — Autoconfiança — Coragem — Perseverança.
- E — Caráter — Altruísmo — Modéstia — Capacidade de adaptação — Cordialidade no trato.

Negativas

- A — Antipatia ou repulsa física.
- B — Desritmia sensório-motora. Hipo ou hipertonia reacional.
- C — Orgulho — Timidez — Impaciência — Inveja — Agressividade — Instabilidade emocional
- D — Apatia — Insegurança — Inferioridade — Covardia — Desinterêsse.
- E — Delinqüência — Egoísmo — Vaidade — Revolta.

Consideramos como personalidade normal aquela que apresenta:

a) um mínimo de conflito mental, com aptidão para chegar a uma decisão sem muita pressa ou demora;

b) capacidade satisfatória de trabalho, sem ter necessidade de mudanças freqüentes, e sem apresentar fadiga fácil, mantendo sempre um ótimo de eficiência;

c) aptidão para amar alguém, que não éle mesmo, encontrando prazer nas relações sociais, conjugais e familiares;

d) não apresentando sintomas de origem neurótica.

Para que os objetivos da educação integral, qual seja a estruturação de uma personalidade desenvolvida ao máximo de sua potencialidade física, psíquica e social, sejam alcançados, é necessário ao educador um mínimo de conhecimentos sobre:

a) a formação da base genética;

b) o funcionamento do sistema nervoso;

c) a influência dos diversos tipos de estímulos ambientais sobre o organismo;

d) o crescimento da face somática, suas anomalias e a repercussão das mesmas na personalidade;

e) o desenvolvimento da face rítmica ou estruturação da expressividade motora, tais como motilidade, locomoção, habilidade manual, e linguagem falada e escrita;

f) a estruturação da face tímica ou o mecanismo reacional emotivo sob o impacto do medo, da cólera e do afeto;

g) o aperfeiçoamento da face frênica ou desenvolvimento da inteligência pela erudição;

h) o aprimoramento da face ética ou a transformação do comportamento psicomotor egoístico na conduta altruística.

Transmitir noções básicas sobre esses conhecimentos é justamente o que tentaremos fazer na descrição dos capítulos seguintes.

As conseqüências da má orientação educacional refletem-se nos aspectos físicos, psíquicos e sociais da personalidade da seguinte maneira:

A) No Aspecto Físico

a) no crescimento da face somática, a alimentação ou o microclima podem acarretar:

falta de crescimento estatural, magreza ou obesidade, doenças nervosas, etc.

B) No Aspecto Psíquico

b) no desenvolvimento da face rítmica, imaturidade da coordenação motora, falta de desenvolvimento das aptidões, as somato-neuroses, a gagueira, os tiques nervosos, etc.;

c) no desenvolvimento da face tímica, as psiconeuroses, as oligotimias ou os desvios da conduta afetiva;

d) no desenvolvimento da face frênica, as oligonótrias ou má escolaridade.

C) No Aspecto Social

e) na estruturação do caráter, as oligotemias, as crianças-problemas, a mentira, a covardia, a agressividade e a delinquência.

Os objetivos da educação integral ou da formação da personalidade ideal são atingir, gradativamente, os graus de maturidade no crescimento e desenvolvimento evolutivo:

a) da face somática — visando à perfeição e à saúde física exteriorizada por estatura, peso, posturas, harmonia anatômica e bem-estar orgânico, dentro dos elevados padrões antropológicos;

b) da face rítmica — possibilitando um perfeito desenvolvimento da coordenação neuromuscular, exteriorizada pela eficiência motora a serviço da sobrevivência e necessária para dominar as hostilidades do meio ambiente;

c) da face tímica — proporcionando bem-estar psíquico através de um equilíbrio emocional caracterizado pelo mínimo de medo, pelo mínimo de agressividade imprescindível à manutenção do evolutivo espírito de iniciativa e pelo dominante traço de afetividade na exteriorização dos sentimentos;

d) da face frênica — proporcionando um sistema de ensino que não prejudique o desenvolvimento das faces tímica e rítmica e que venha a contribuir para o aperfeiçoamento de uma cultura responsável por uma civilização onde o bem-estar social predomine;

e) da face ética — transformando, pacientemente, pelo afeto o comportamento psicomotor egoísta, na conduta ético-social altruística. A personalidade como um todo, em virtude das mais variadas solicitações do exterior, que venham a incidir em maior ou menor intensidade sobre uma ou mais de uma das suas faces, pode vir a sofrer um desequilíbrio.

As reações da personalidade aos estímulos ambientais podem ser:

<i>Ajustadas</i>	por redução positiva de suas atividades agressivas ou de fuga perante o meio.	resultando uma atitude que, embora não satisfaça às necessidades do indivíduo ocasionando-lhe moléstia, é uma atitude adequada socialmente, de concisão e elegância de forma, altruísmo, etc.
	por extensão positiva de suas atividades agressivas dominadoras do meio.	resultando uma atitude de fatores sem prejuízo para a saúde do indivíduo, construtiva para a sociedade, significando pujança de forma, brilho, ideais firmes.
<i>Desajustadas</i>	por redução negativa demonstrando pobreza de espírito, ausência de imaginação.	resultando uma conduta que não satisfaz nem ao indivíduo nem à sociedade, é a forma de frustração neurótica e psicótica; resulta sempre em prejuízo para a saúde do indivíduo.
	por extensão negativa denotando exagêro, luxo, prodigalidade e nocividade social.	resultando uma conduta que satisfaz o indivíduo, mas é socialmente inadequada; é a criança-problema e o delinqüente.

A extensão positiva como reação de ajustamento do indivíduo ao meio ambiente é a mola das grandes conquistas do gênio humano; é desejável e não deve ser combatida pelos educadores.

As reações de extensão positiva são apanágio de incitações celulífugas geradas pelo sistema nervoso e que se desenvolvem sob a influência da segurança e não de insegurança.

As reações de extensão negativa são o resultante da influência da disciplinação pela ira.

As reações de redução positiva são o resultante do medo associado ao dever.

As reações de redução negativa são o resultante da educação baseada no temor exagerado e na insegurança.

O PROGRAMA "GEMINI"

Em nosso número 40 (setembro-outubro de 1966), publicamos o artigo "O Programa Gemini", de autoria do Coronel Daniel D. McKee da Fôrça Aérea Norte-Americana

Lamentavelmente deixamos de esclarecer a sua origem e o fazemos, prazeirosamente, agora. Tal artigo, muito apreciado pelos nossos leitores, foi transcrito da "Air University Review".

OS PRIMEIROS "LOOPINGS" NA HISTÓRIA DOS HELICÓPTEROS

Palm Springs, California — A história da aviação alcançou nova etapa no começo deste ano, quando um helicóptero da Lockheed-California Co., modelo

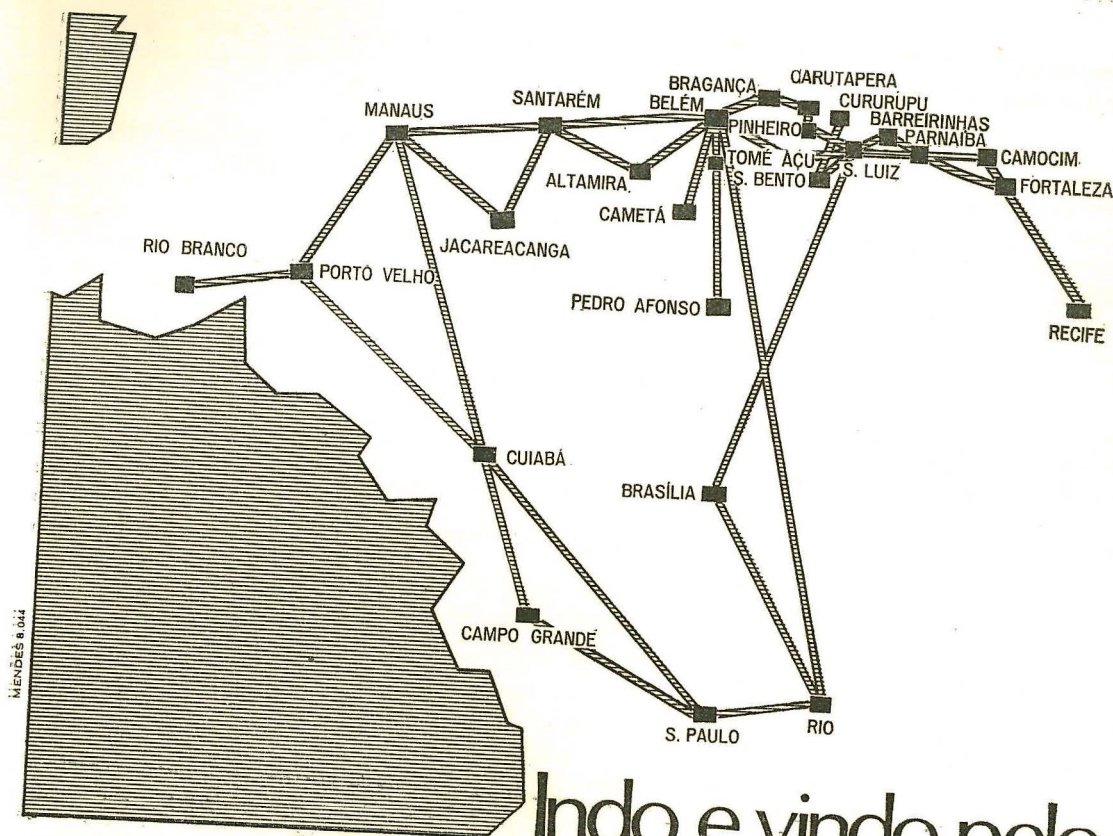
286, de rotor-rígido, fêz sensacionais "loopings", como avião de asas fixas, numa apresentação durante a reunião anual da Associação Americana de Helicópteros, no aeroporto de Palm Springs. O piloto de provas, Samuel Mason, controlou perfeitamente o helicóptero, numa série de acrobacias, com subidas, mergulhos, demonstrando a versatilidade do sistema de rotor-rígido da Lockheed para helicópteros de diversos tamanhos, para diferentes tipos de missão. Foram também comprovadas suas estabilidade, manevabilidade, reações imediatas aos comandos e facilidade operacional. O modelo 286 voou a 331 km/h, durante os "loopings". Esta foi a maior velocidade conhecida já alcançada por um helicóptero de menos de 2 250 kg. O motor é um

Pratt & Whitney PT6-B, construído pela United Aircraft do Canadá.

POSSE DO NÓVO CHEFE

(Conclusão da pág. 9)

o TRABALHO. Para tanto espero contar com a compreensão, a lealdade e a dedicação daqueles aos quais ficará a depender grande parte do acêrto desta chefia. Os sábios ensinamentos que me ficaram da Escola Superior de Guerra servirão de base para as minhas decisões. Finalmente, esforçar-me-ei, auxiliado por oficiais capazes e de alto valor militar, todos integrados no mesmo ambiente de entusiasmo e ardor, em favor da maior grandeza da Fôrça Aérea Brasileira"



Indo e vindo pelo Brasil,
 economize nas passagens para
 aproveitar mais a viagem:
 melhores hotéis, por exemplo,
 mais compras, mais diversões...
 Vá, e volte, pelos aviões
 de tarifa mais reduzida na
 aviação comercial brasileira.



- boa viagem em boa companhia.

NOVAS NO MUNDO...

COMEÇA A TOMAR FORMA O MAIOR AVIÃO DO MUNDO

Atlanta, Georgia — O maior avião do mundo começa a tomar forma, de acordo com o previsto, anunciou a Lockheed-Georgia Company. A enorme empresa localizada nos arredores de Marietta, Georgia, já começou a preparar as estruturas para a montagem, dentro dos planos de lançamento do primeiro C-5A da Força Aérea Norte-Americana para o começo do próximo ano.

As primeiras estruturas montadas são para a fuselagem do tanque extra para reabastecimento do C-5A. Apesar de sua capacidade total de 49 mil galões de combustível, o gigantesco avião possui condições para reabastecimento em voo, facilitando possíveis missões de grande duração a longas distâncias.

A estrutura de aço inoxidável e alumínio para o tanque de reabastecimento, semelhante ao esqueleto de um arranha-céu, e alguns modelos e esboços, ocupam atualmente grande parte do prédio principal da fábrica.

Sendo terminado em fevereiro de 1962, o primeiro C-5A fará sua estréia aérea antes de junho; até dezembro, mais 4 aviões estarão prontos para extenso programa de testes de voo em Marietta.

CONTRÔLE DE CARGA AÉREA POR MEIO DE COMPUTADORES

Boston, Mass. — A carga aérea a ser conduzida pelas aeronaves por volta de 1970 será controlada por computadores, afirmou o gerente de vendas de equipamento para carga aérea da Companhia Lockheed, Sr. W. R. Rhoads.

Este conceito da Lockheed foi exposto aos 5 mil cientistas e engenheiros norte-americanos no novo "War Memorial Auditorium" de Boston, durante o terceiro Encontro Anual do Instituto Americano de Aeronáutica e Astronáutica. O programa de computadores controlando a carga aérea foi denominado CACHE, sigla de "Computer-automated cargo handling envelope".

CACHE consiste num amplo sistema de controle de carga utilizando computadores e o que há de mais moderno no manejo automático de todos os tipos de mercadoria transportada por via aérea. O sistema está sendo planejado para

servir às grandes aeronaves e aos gigantesco jatos cargueiros que estão sendo construídos pela Lockheed.

NOTÁVEL AVANÇO NO TRANSPORTE DE CARGA AÉREO

New York, N.Y. — A Lufthansa transportou dois helicópteros a bordo do Lockheed 200 do Texas até a Alemanha Ocidental, e dois caças a jato da Alemanha à Califórnia, neste fabuloso cargueiro aéreo.

Estes vôos demonstram a versatilidade comercial do transporte aéreo de grande carga a longas distâncias e alta velocidade.

O L-200 é a versão comercial do C-141 Starlifter, utilizado pela Força Aérea Norte-Americana no transporte de alimentos, equipamento e tropas através do Pacífico, no abastecimento das tropas do Exército no Vietnam, onde aterriza em pequenas pistas improvisadas.

A experiência que demonstrou a versatilidade civil do cargueiro foi planejada pela companhia aérea alemã Lufthansa, e pela Lockheed Georgia Company, de Marietta, Georgia.

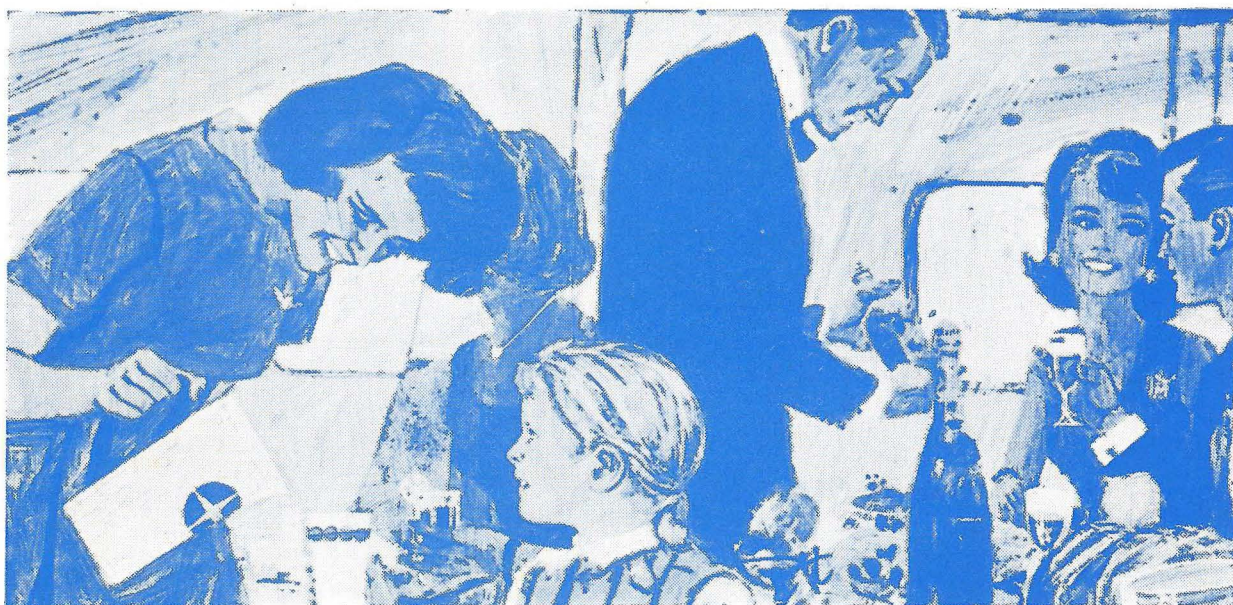
Os dois helicópteros foram transportados em voo sem escalas de Forth Worth (Texas) a Munich (Alemanha), e os dois F-104 Starfighter de Ingolstadt (Alemanha) a Burbank (Califórnia). Os F-104 serão usados para treino de pilotos alemães.

Recordes foram batidos pelos Starlifters em suas viagens de ida e volta do Havaí ao Vietnam, transportando suprimentos e tropas. Assim que os aviões tocavam o solo em Pleiku, as rampas dos C-141 desciam e sua carga era descarregada, permanecendo os aviões em terra cerca de 17 minutos, em média, e alcançando até 4 minutos apenas.

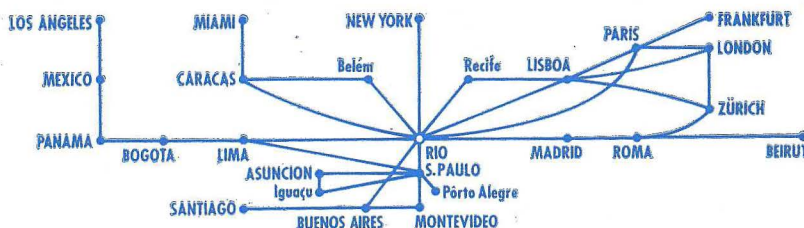
Com capacidade para "soltar" carga e tropas de pára-quedas, o Starlifter estabeleceu o recorde mundial no lançamento de carga pesada. Lançou mais de 30 toneladas em um voo. O C-141 é também o primeiro jato cargueiro de onde saltaram tropas do Exército Norte-Americano.

Atualmente, um Starlifter está levantando voo ou aterrando em qualquer parte do mundo cada 1 3/4 minuto. Até o próximo ano, a Força Aérea dos EE.UU. terá um total de 284 Starlifters operando no mundo inteiro. É o mais novo cargueiro operando na Força Aérea dos EE.UU.

Que há de especial numa viagem pela Varig?



A atenção pessoal das comissárias. Os drinks, os hors d'oeuvres, os menus que elas servem. Viajar é bom. Mas melhor ainda é viajar bem.



CONSULTE SEU AGENTE IATA DE VIAGENS OU

VARIG



QUALIDADE EM
TRANSPORTE AEREO

A PIONEIRA DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL