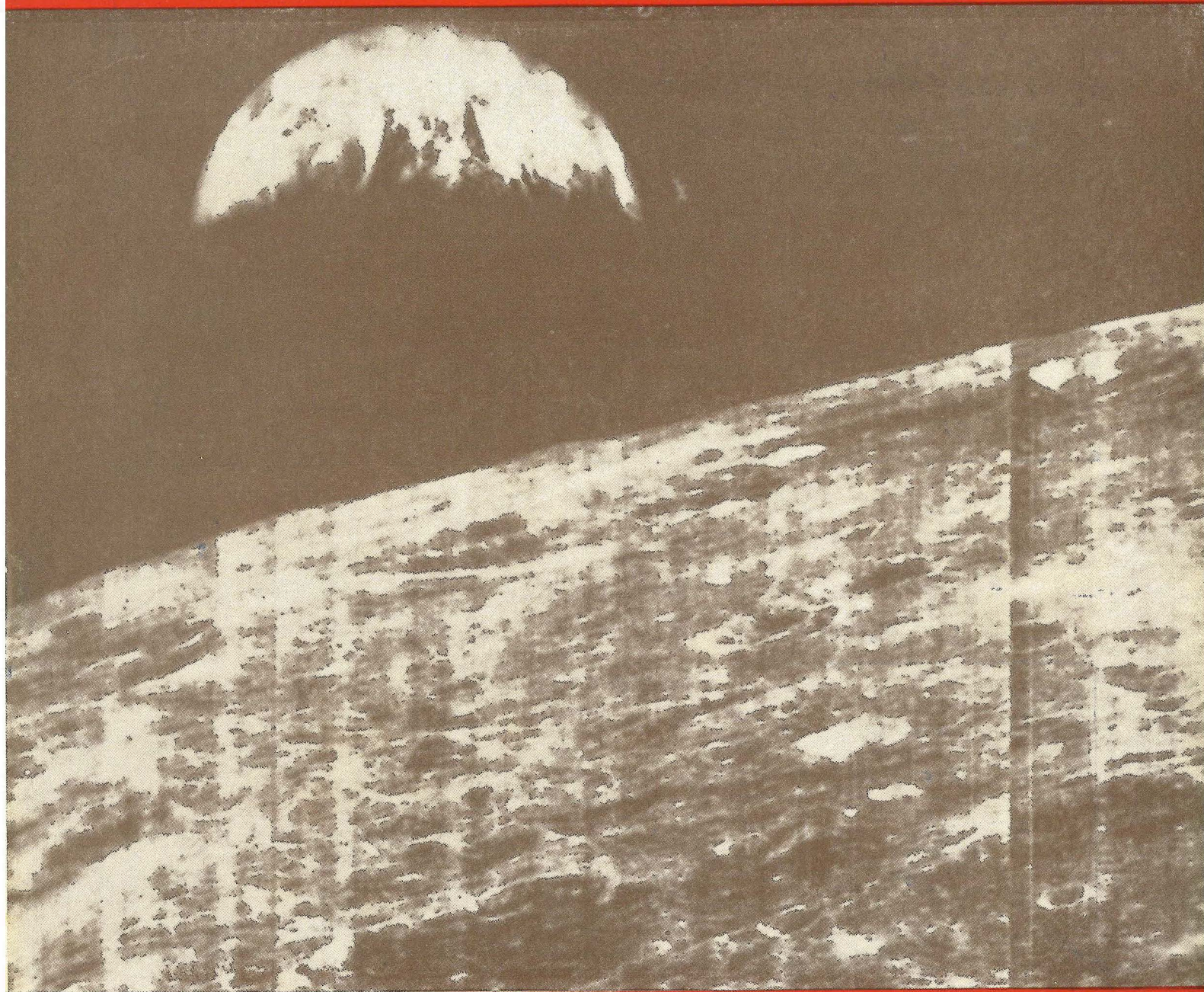


REVISTA AERONÁUTICA



MAIO - JUNHO DE 1967

REVISTA AERONÁUTICA

MAIO-JUNHO DE 1967 - ANO 10 - N.º 44

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 52-2910 — Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor e Editor Responsável:

Marechal A. GUEDES MUNIZ

Redator-Chefe:

Brigadeiro-do-Ar DEOCLECIO LIMA DE
SIQUEIRA

Tesoureiro:

Haroldo Sauer Guimarães - Maj I Aer

Redatores: Ten Brig Dr. Orlivaldo Benites de
Carvalho Lima; Maj Brig Henrique A. Amaral
Penna; Brig do Ar Nelson Baena de Miranda;
Brig Med Drs. Paulo Eugênio Soares e José
Carlos D'Andretta; Cel Av Antônio Getaldo
Peixoto, Geraldo Labarthe Lèbre e Joaquim
Vespasiano Ramos; Ten Cel Av Aloísio Nóbrega;
Eng Flávio Muniz; e Cap Sylvia Continho.

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 — Marechal A. Guedes Muniz	1
Idéias Básicas aos que se iniciam nos Cursos da ECEMAR — Conferência — Marechal Márcio de Souza e Mello	2
Centenário da observação aérea militar no Brasil — Reportagem	9
Um Mártir Altruista — Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley	10
O que os Manuais de Segurança de Vão não contam — Coronel-Aviador Etilio Ramos Figueiredo	11
Relações Públicas Governamentais e nas Forças Armadas — Coronel-Aviador Márcio Cesar Leal Coariri	16
Esquadrão de B 27 de Fortaleza — Major Avião Tarso Magnus C. Frota	21
Psicotécnica e seu emprego — Major-Aviador Nelson O de Almeida	23
Doze de Junho... Epopéia Alada — De Nelson de Araújo Lima	24
Ponte Aérea de Berlim — Tenente-Coronel-Aviador Edgard Monteiro Machado	26
Aniversário do Correio Aéreo Nacional — Reportagem	29
Conceitos Básicos de Idade que interessam aos educadores — Dr. H. Ballariny	33
Algumas Características da Sociedade Humana — Capitão H. Bennatti Júnior	39
Manutenção do COMTA renova C-54 em 120 dias — Reportagem	42
Notícias da Aeronáutica	45

Carta a nossos Leitores

Prezados Leitores.

A nossa Revista conseguiu cumprir uma velha promessa — a de ser publicada em dia, sem atraso. Este número sairá antes do fim de junho, um advento feliz para nós, num esforço que consideramos uma homenagem que prestamos aos nossos leitores neste mês que comemora os 36 anos do Correio Aéreo Nacional, tão cheios de lutas, tão semeados de glórias e de coragens individuais, tão fecundos para o próprio desenvolvimento do Brasil.

Enquanto uns pensam em diminuir a pobreza brasileira, evitando que nasçam mais brasileiros, o Correio Aéreo Nacional preocupa-se em levar o progresso a todos os lares distantes dos poucos brasileiros que se perdem: na solidão imensa dos nossos sertões; na esmagadora presença das florestas amazônicas; nos descampados carrascos das caatingas bravias, quase desertas.

O Correio Aéreo Nacional é a presença da nacionalidade em muitas de nossas fronteiras desprotegidas, abertas à cobiça dos contrabandistas de nossas imensas riquezas inexploradas, por falta de gente e de recursos, ainda tão esparsos porque, na realidade, somos poucos a construir riquezas para o Brasil; somos muito pequenos ainda, como homens, diante do gigante que temos de conquistar, pois a esmagadora maioria de nossa gente é de menores de 18 anos e, por isso, a verdade alucinante é que a real população do Brasil se reduz a menos da metade do que temos, já que os muito velhos também pouco podem produzir, menos ainda do que os muito jovens.

Por isso, o Correio Aéreo Nacional é o nosso orgulho, não só porque preparou e continua treinando pilotos excelentes, que nessas viagens de paz se aperfeiçoam para as eventuais missões de guerra, como sobretudo reproduz em maior escala a penetração dos bandeirantes de outrora, com a única diferença: não vão em busca de riquezas, mas levam para os que estão perdidos na solidão verde das florestas, à beira dos igarapés, o consolo de uma presença amiga, sempre pronta para sanar dificuldades.

O mês de junho, exatamente há 100 anos atrás, foi palco também de um acontecimento histórico, inacreditável.

A ascensão militar de um balão de observação nos campos de batalha dos Exércitos aliados, na guerra contra o Paraguai — em 24 de junho de 1968 — assinalada noutra página desta Revista.

Queiram nossos bravos companheiros receber da nossa Revista e da experiência de um velho o amplexo afetoso de felicitações, pelo dia 12 de junho e pelo muito que seu punhado de soldados do ar soube fazer por tantos brasileiros, pelo Brasil afora.

Sue de Souza

NOSSA CAPA

Grças a uma gentileza do Major-Brigadeiro Oswaldo Balloussier, a cuja visão muito deve a FAB no campo dos mísseis, apresentamos aos nossos leitores a 1.ª foto, histórica, da Terra, colhida de um satélite orbitando em torno da Lua, cuja superfície é vista, em parte, no primeiro plano.

Esta foto foi tirada em 23 de agosto de 1966, pelo LUNAR-ORBITER I, do Programa NASA-BOEING.

Distância da Terra: 232.000 milhas. Altitude sobre a Lua: 730 milhas.

IDÉIAS BÁSICAS

AOS QUE SE INICIAM NOS CURSOS DA ECEMAR EM 1967

Aqui estou para realizar a honrosa tarefa de proferir as palavras primeiras, com as quais os trabalhos do ano letivo de 67 neste Estabelecimento de ensino Superior serão dados por iniciados.

Esta incumbência, que importa em dirigir-me especialmente àqueles que serão os Chefes da Força Aérea Brasileira de amanhã, causa-me uma grande satisfação, mas também me submete ao assalto de uma real emoção.

A primeira dessas reações resulta de que sempre experimento um prazer inenarrável e salutar, uma agradável sensação espiritual e até mesmo de rejuvenescimento em tôdas as oportunidades que se me oferecem de dialogar com os meus companheiros de armas mais moços. As suas idéias arrebatadas ou o empenho em realizar e progredir transportam-me ao Tenente, ao Capitão, ao Major que já fui, e, ainda mais, as suas justas aspirações, ouvidas e compreendidas, mantêm-me integrado, de maneira atualizada, na corporação que muito prezo.

A emoção que me domina neste momento provém de recordações tais como o empenho, o entusiasmo e a ânsia com que se lançou à tarefa empolgante o grupo de oficiais que em 1947 teve a incumbência de organizar esta Escola, hoje um Estabelecimento cheio de tradições, com um acervo respeitável de serviço prestado à Corporação e com uma bagagem de conhecimentos que, sem favor, o colocam no elevado conceito em que é tido.

Conferência realizada na ECEMAR
pelo Ministro da Aeronáutica,
Marechal-do-Ar
MÁRCIO DE SOUZA E MELLO
quando
da abertura do ano letivo de 1967

A história da formação de Oficiais de Estado-Maior na Aeronáutica iniciou-se, com efeito, de maneira inquietante. Em 1941, por ocasião da criação do nosso Ministério, unindo aviadores navais e militares, cursavam a Escola de Estado-Maior do Exército quatro oficiais da então quinta arma, entre os quais me encontrava; a necessidade porém de estruturar em curto prazo o novo organismo deu lugar ao trancamento da matrícula dos mesmos, acontecendo, porém, que durante três anos não foi cogitado retomar tal preparação. Em 1944 e 1945, no entanto e felizmente, esse inconveniente foi sanado com os Cursos feitos nos Estados Unidos, dando-se logo após, em 1946, a criação do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica que funcionou naquele ano em dependências da Escola de Estado-Maior do Exército. Em 1947, isto é, há vinte anos realmente, nasceu este Estabelecimento, com a autonomia, então, conquistada, instalando-se na Rua das Laranjeiras.

Nesses eventos, couberam-me diversas participações e no último tocou-me o cargo equivalente ao do atual Diretor de Ensino. Eis, portanto, como se refletem em mim os vinte anos decorridos, cuja evolução acompanhei com o interesse do obreiro inicial, dando-me azo este lapso para analisar o papel que esta Escola tem representado na elaboração das nossas doutrinas

básicas, no estabelecimento de conceitos fundamentais para a estruturação da corporação e, sobretudo, no aprimoramento profissional e intelectual dos oficiais superiores da FAB.

É este Estabelecimento um laboratório de idéias; aqui nasceram as bases da doutrina que hoje rege as operações e as atividades da Força Aérea Brasileira, fruto, sem dúvida, da cultura, da capacidade, da dedicação e dos conhecimentos técnicos de instrutores e alunos que por aqui passaram, cada qual contribuindo com a sua parcela de esforço em prol do desenvolvimento e da eficiência da Aeronáutica.

Dar a partida para as atividades da ECEMAR repercute em mim como foi dito, mas ainda ocorre outra circunstância mais grave: — não me é fácil fazê-lo, sobretudo nas condições do momento, asseverado como estou pelas familiarizações do começo de uma administração.

O tema central da abertura dos trabalhos escolares neste Estabelecimento costuma versar sobre assuntos de alta transcendência.

Algumas vezes, voltou-se para a estratégia aérea, levando-me de início a pensar nesse campo e a remontar aos primórdios da Aviação Militar, isto é, ao aparecimento das suas primeiras características bélicas, para seguir o fio da meada que conduziu à tática aérea, à logística de aeronáutica e por fim à manobra estratégica do espaço.

Quem não é tão jovem quanto a maioria dos nossos oficiais; quem nasceu no início deste século XX e até mesmo no pró-

prio ano da consagração do veículo mais pesado do que o ar como apto ao vôo; quem, como o orador, tem assim uma vivência maior, traz na memória, por certo, motivações e reminiscências da I Guerra Mundial, no período de 1914 a 1918, que o seduzem e o atraem às considerações retrospectivas. O avião, com oito anos de existência naquela ocasião, ainda tinha, com efeito, muito que desenvolver-se, tanto mais que uma grande dose de empirismo imperava em tudo que dizia respeito ao mesmo. Deflagrada a contenda, porém, e não obstante as suas precárias possibilidades, impôs-se mobilizá-lo para ser empregado, de início, como observatório elevado e móvel.

O Reconhecimento, fruto da observação aérea, foi assim a primeira ação militar da Aeronáutica e com esse procedimento já consagrado, em breve procurou-se lançar, de cima, manualmente, algo destruidor sobre o adversário, ao mesmo tempo em que a necessidade de oposição às incursões verificadas requeria o avião armado apto para o combate no ar. Deuse, assim, naquela época, a gênese do que hoje é a ação aerotática em toda a sua complexidade.

Por certo não houve um salto de lá para cá, e em verdade convém recordar que a sedimentação das normas e dos princípios da tática se deu após o conflito, quando o tempo permitiu a meditação, a análise, os estudos em suma. A missão francesa, chamada à tarefa de modernização do Exército Brasileiro após aquele conflito, trouxe-nos em 1927, já codificados, os conceitos de Tática de aviação e de Tática aérea. Tratava a primeira dos procedimentos de combate próprios de cada uma das especialidades da arma, como eram o Reconhecimento, a Caça e o Bombardeio. A Tática aérea consistia no emprêgo combinado dos diferentes meios, o que redun-

dava por certo na coordenação entre eles e, desse modo, abria o caminho para a conduta da manobra tática. Esse estágio assinalou, também, uma evolução doutrinária importante, pois que a Aviação, considerada de início como um Serviço, sendo submetido às necessidades de outra arma, passava, já então, a constituir um conjunto de meios bem definido, pôsto à disposição dos comandos das grandes unidades terrestres.

Outra modificação foi que a Guerra de 1914 recebeu na época a classificação de Total, visto como, desenvolvendo-se no mar, em terra e no ar, se estendeu a todo o território das nações, pondo por terra as noções de zona de guerra e zona do interior, que antes proporcionavam segurança para os não-combatentes.

Foi também naquele após guerra, como sabemos, que Giulio Douhet e outros precursores lançaram os fundamentos do Poder Aéreo, principiando a descortinar o domínio da Estratégia Aérea.

A Segunda Guerra Mundial, já agora de proporção global, iniciou-se com aquelas noções em baila, mas, não obstante, os alemães que se prepararam para deflagrar o conflito não assimilaram as idéias mais em dia na época e, aferrados estreitamente ao conceito de cooperação tática com as tropas terrestres, tornaram-se impotentes para realizar e manter operações de natureza estratégica contra a Inglaterra. A concepção de guerra relâmpago aluiu com esse erro.

Os aliados, ao contrário e como todos se recordam, souberam efetuar inúmeras missões sobre os centros vitais inimigos. Não obstante, foi também ao final da conflagração que a noção da Manobra aérea estratégica começou a esclarecer-se, permitindo que nela fôssem re-

conhecidos o papel de "fôrça de fixação do inimigo", desempenhado pelas unidades Aerotáticas, e o de "massa de manobra", realizada pela Fôrça Aérea Estratégica. É bem verdade, entretanto, que o uso bélico da energia nuclear fez evoluir, rapidamente, o conceito estratégico geral, até então válido, para a noção de Contenção, como hoje ocorre e da qual resultam implicações naturais na estratégia aérea.

Cabe não esquecer, contudo, que, sendo essa concepção apropriada ao quadro universal, o conflito do Vietnam tem mostrado o quanto será temerário abandonar as outras nações menos avançadas, ante a evidência das contendas regionais, limitadas, como já o fôra a da Coréia.

Os oficiais que hoje iniciam seus trabalhos escolares terão nesta casa, sem dúvida, mais atualizadas, esclarecidas e desenvolvidas as notícias que acabei de aforar, atraído irresistivelmente pelos fatos contemporâneos da minha época de estudante.

Senhores! O tema da liderança tem constituído igualmente o assunto das palestras de abertura do ano letivo nesta ECEMAR, sendo fartamente ventilado sob diferentes ângulos.

Tal assunto como o da estratégia, no entanto, situam-se no patamar superior da escalada, parecendo-me, então, que mais útil aos que se iniciam será ventilar noções que, por sua simplicidade, passam muitas vezes despercebidas aos principiantes, mesmo tendo significação fundamental.

Nessas condições, decidi-me em definitivo por essa preferência, procurando expor sucintamente ao Curso de Estado-Maior a diferença que existe entre o labor tipicamente executivo e a atividade exercida pelo oficial de Estado-Maior;

com vistas ao Curso Superior de Comando, escolhi breves conjecturas a respeito da conceituação do que é comandar, isto é, do que caracteriza tal ação.

Dando curso a esses propósitos, focalizarei, de início, o fato de que o chefe, com a significação mais elementar dê-se termo, surgiu quando dois homens se reuniram para realizar um mesmo trabalho, auxiliando-se entre si. É possível que no começo a ascendência entre ambos fôsse muito inconstante, passando de um ao outro alternativamente, mas, com o correr do tempo, os caracteres dominantes foram-se firmando e aprimorando, até definir nitidamente o de maior autoridade, aquela que de fato seria o Chefe, o Mandante ou Comandante. A evolução que a isso terá conduzido permite-nos vislumbrar, também, que os encargos de um comandante foram da mesma forma objeto de transformação e de expansão, e que, crescendo e multiplicando-se, atingiram a um vulto avassalador, ultrapassando os limites das capacidades individuais; nesse momento o Comandante, para exercer a função, começou a necessitar um auxílio específico a sua pessoa; demandando o concurso de uma ajuda para si; precisando de um reforço capaz de aumentar a sua capacidade de chefiar.

A gênese do Estado-Maior aí se encontra, concluindo-se, portanto, que esse organismo existe, para aumentar a capacidade funcional de uma autoridade mandante.

O Estado-Maior é então como que a extrapolação das capacidades físicas, sensoriais e intelectuais da Autoridade a que serve.

Ele é complemento funcional, não existe por si mesmo, mas sim em decorrência dos vultosos e transcendentais encargos de uma autoridade que o requer.

Segundo o conceito da extrapolação e do ponto de vista físico, o Estado-Maior realiza trabalhos de manuseio e de composição que de outra forma sobrecarregariam o Comandante; sensorialmente ele deve manter a autoridade alertada, ou melhor, permanentemente motivada para cada um dos encargos que pesam sobre seus ombros; intelectualmente cabe-lhe a antevisão, o estudo, a análise, o julgamento dos assuntos atinentes ao Comandante, evitando-lhe surpresas, imprevidências, desacertos, retardos e faltas de oportunidade.

Três princípios, entre outros, foram fundamentais na criação e montagem do Estado-Maior: um, universal, o da divisão de trabalho, pelo qual o organismo se estrutura em seções que labutam simultaneamente em encargos diversos; o outro, de evidência legítima, estabelece que o Estado-Maior deve conter em seus encargos todas as funções atribuídas ao Comandante a que serve; e o terceiro, da coordenação, é a contrapartida da divisão de trabalho pelo que concorre para a composição final das tarefas realizadas separadamente. Este último princípio é o que dá lugar à institucionalização da Chefia de Estado-Maior, a quem cabe dirigir e orientar coordenadamente o órgão.

O que foi dito sobre a gênese do Estado-Maior deixa antever que a natureza do trabalho tipicamente executivo, realizado pelos órgãos que são especificamente de produção ou operação, difere da que incumbe aos oficiais das Seções do Estado-Maior.

Com efeito, o labor executivo trata de pôr em prática as normas, preceitos e métodos estabelecidos pelo engenho, a ciência ou o gênio humano; é por natureza interativo; à força de repetir se aprimora; a habilidade lhe é muito útil, caracte-

riza-se como arte; como aprendizagem, consiste em adquirir uma nova forma de comportamento ou de modificar um comportamento anterior; é passível, assim, de transformar-se em ato reflexo.

O trabalho de Estado-Maior é uma permanente "mensagem a Garcia"; seus fundamentos capitais são o raciocínio e a pesquisa; como procedimento, compete-lhe estabelecer e fixar a relação entre as coisas, da mesma forma que cada uma destas coisas deve ser dissecada e examinada até a evidência, antes de ser adotada ou repelida; todos os requisitos de um bom raciocínio lhe são requeridos em caso por caso; nunca dá margem à repetição, porque sempre haverá uma variação dos fatores no tempo e no espaço, nas causas ou nos efeitos; a preocupação de prever lhe é essencial.

Contrariamente ao trabalho tipicamente executivo, que é condicionado pelas regras que o estabelecem e definem, o labor de estado-maior é amplo e deve estender-se a todas as condições e a todas as hipóteses para que nada escape ao julgamento. Ele deve partir da "Organização do trabalho intelectual" e prosseguir segundo um "método de raciocínio" escolhido.

Com essa comparação que estou fazendo, não quero dizer, sem dúvida, que a inteligência, a cultura e o raciocínio estejam ausentes, por inteiro, na atividade executiva; o que busco ressaltar é a predominância de características. Acentuam-se mais, algumas, nuns casos do que em outros. Acredito que, servindo-me da classificação adotada por Alex Osborn, poderei precisar melhor a minha intenção. Com efeito, em sua ação em prol da criatividade, através de "O poder criador da mente", diz o autor ci-

tado que de um ponto de vista funcional as nossas habilidades mentais podem classificar-se em:

1. Absortiva — habilidade de observar e de aplicar a atenção.
2. Retentiva — habilidade da memória em gravar e lembrar.
3. Raciocinativa — habilidade de analisar e julgar.
4. Criadora — habilidade de visualizar (ou ver mentalmente), prever e gerar idéias.

Pois bem, retomando o cotejo que venho procedendo, direi que no trabalho tipicamente executivo há uma dominância das primeiras operações, em relação às últimas, ocorrendo uma inversão com respeito ao trabalho de natureza de estado-maior, com a dominância das últimas em relação às primeiras.

O pensamento é livre de expandir-se e estender-se, mas também pode deter-se por uma condicionante, qual a moldura de um panorama a interpretar. Nisso residem os dois casos. Quando se trata de a êle dar curso, entretanto, não é impossível acontecer que se contorça e enovele ou acabe incidindo no círculo vicioso; além disso, pode o pensamento surpreender-se e estatelar-se ante um obstáculo de aparência intransponível e então aniquilar-se, mas igualmente pode ocorrer que os obstáculos aparentes agucem a curiosidade e estimulem a procura da passagem para o desconhecido.

O estado de curiosidade e a capacidade de desenvolver raciocínio uniforme e progressivo são condições indispensáveis tanto no labor executivo quanto no de Estado-Maior.

Outro ponto que desejo deixar bem assinalado na oportunidade prende-se à amplitude

sem peias a que me refiro com respeito aos encargos típicos de Estado-Maior, porque, se convém existir tal liberdade de apreciação, pesquisa e conclusão, essa condição não deve ser tida como um descontrôle, uma liberdade estonteante, uma falta de ordem; na realidade, dois fatores capitais opõem-se, de fato, a que haja um desgoverno:

O primeiro consiste em tôdas as qualidades recomendáveis que são exigidas a um oficial de Estado-Maior, pelo que suas atividades devem arrimar-se na dignidade, na sensatez e na lógica; o segundo contensor autêntico é a Disciplina Intelectual, expressão que nos defronta com uma consideração de sobressalente interesse.

Assim, indago, desde logo, o que é disciplina em seu conceito geral e acreditado que seja, em essência, a conformidade com as regras que definem uma ordem.

Esta, a ordem, é, por sua vez, em síntese, a condição da existência, quer dizer é a essência da perpetuidade e, portanto, o fator da vida estável, normal, duradoura.

Existe o cosmos sem dúvida, porque a ordem impera entre os astros. Todos êles lá, com efeito, se comportam com tal regularidade que se tornou possível ao homem deduzir as leis que regem a conduta de cada qual e de todos no conjunto. Há ordem na célula, que é a gênese da vida, nas moléculas que constituem todos os corpos.

A desordem, isto é, a não-observância da ordem, bem sabemos, acarreta a confusão, a instabilidade, a insegurança, o atrito, o desgaste, o perecimento.

Em tais condições, para que um grupo social viva e se perpetue, indispensável se faz que cada um dos seus elementos se conduza no conjunto, obedecen-

do às normas de comportamento que, pela aplicação a todos, geram uma ordem, uma uniformidade de ações que tudo harmoniza e vivifica.

Nos domínios do intelecto, também a disciplina constrói e a desordem confunde, atrita e desgasta. Resta, então, para identificar a disciplina intelectual, identificar a lei segundo a qual o grupo social pertinente se conduz em harmonia.

A vivência e os estudos militares revelam que o preceito da existência, a lei da ordem para um Estado-Maior, consiste em adotar cada qual com empenho e sinceridade a decisão do Comandante, trabalhando obstinadamente em conformidade com a mesma, ainda que anteriormente possa ter sido aflorado um ponto de vista diferente.

O oficial de Estado-Maior realmente pode e deve manifestar livremente a sua opinião sobre as tarefas que lhe são afeitas, até que o Comandante tome uma decisão, a qual passa, por isso, a ser a lei de harmonia e de vida do conjunto. Negligenciar, desprezar ou combater uma idéia diretriz é, pois, quebrar o rendimento, é atrasar, é faltar à ética do grupo, é envenenar a convivência, é falsear a solidariedade. Manda a lealdade que o inconformismo se revele claramente nesse caso, a fim de que a sua exclusão se processe e a harmonia do todo se mantenha.

Outras implicações poderiam ser apontadas com o mesmo fundamento, mas a oportunidade não comporta delongas.

Passo, então, ao assunto que diz mais respeito ao Curso Superior de Comando. Nesse particular, esclareço que tenho meditado e feito pesquisas sobre o tema Comando, sendo que muita documentação encontrei relativamente a sua institucionalização, havendo uniformidade em constituí-lo de Comandante,

Estado-Maior e órgãos destinados a assegurar a vida do Quartel-General.

Fartas são também as opiniões a respeito das qualidades indispensáveis em um Comandante ou sobre as características de comportamento que mais lhe convêm no exercício do cargo.

Poucos, porém, conceituam convenientemente o que é comandar, resultando daí serem deficientes as ilações respectivas e úteis, tais como: o julgamento da capacidade de Comando dos oficiais meticulosamente apreciada; a escolha e seleção de temas a serem debatidos nas Escolas para a sedimentação da concepção e dos julgamentos; a escolha dos indivíduos certos para os encargos adequados, etc.

Para mim, fruto das meditações referidas, Comandar é uma ação que se distingue por dez funções, cada qual podendo ser nitidamente avaliada no decorrer de uma gestão; são elas:

Prever — Decidir — Planejar — Organizar — Coordenar — Instruir — Controlar — Cooperar — Administrar — Criar

Reunindo-as, ficará razoavelmente compreensível a razão de ser de cada uma; dêsse modo, direi que:

Prever é a primeira obrigação de um Comandante, visto como lhe cabe elaborar as diretrizes que nortearão os subordinados na realização das suas tarefas. Um bom Comandante mantém-se projetado no futuro à frente dos seus comandados, para poder orientá-los na direção das suas atividades.

Prever equivale a antever, isto é, a viver o futuro no presente, e esse passo avante não pode ser dado às cegas sem arriscar a integridade e a eficiência da organização. Prever, por isso, pressupõe compreen-

der e conhecer a missão, utilizando sempre informações completas e atualizadas.

Decidir é outra obrigação de tal modo importante que constitui prerrogativa do Comandante. Uma decisão, pelo que vimos anteriormente, reveste-se das características de Lei, de vez que a harmonia do conjunto se regula por ela. O Comandante, sendo responsável pelo cumprimento da missão, tem toda a autoridade para tomar as decisões correspondentes e não se poderá desculpar se falhar.

As decisões são o espelho da personalidade do Comandante, de modo que, somente quando acertadas, despertam a confiança, a estima desinteressada e o respeito dos subordinados. Elas permitem avaliar a envergadura de quem as toma, a firmeza de atitudes, coragem, lealdade, suas convicções, sua autoridade, sua inteligência e sua experiência.

A instabilidade das decisões tumultua a ação de comando, quer seja fruto de uma característica pessoal inconveniente, quer de uma precipitação motivada por condições emocionais perturbadoras.

Planejar, no que diz respeito ao Comandante, não significa uma tarefa pessoal, não é o trabalho de redigir um plano. Consiste no hábito de considerar medidas em conjunto, com antecipação conveniente e que, incorporadas, dão lugar a um plano. É ao mesmo tempo a noção de necessidades futuras, de ordenação, de coordenação e de prioridades a adotar. Baseia-se na lucidez da Previsão e imprime coerência e lógica às Decisões.

Em seu sentido normal, é uma função regularmente realizada pelo Estado-Maior, mas que muito de perto interessa ao Comandante.

Organizar é a habilidade que o Comandante revela ao dispor de forma adequada todos os meios postos sob seu controle, a fim de transformá-los em instrumentos eficientes no cumprimento da missão. É definir os canais de competência e evitar os congestionamentos; implica, também, saber selecionar e designar corretamente os subordinados e estabelecer as relações que devem manter no desempenho de suas atribuições. Os resultados custosos, difíceis, arrastados são índices significativos de organização imprópria.

Coordenar é ação na qual o Comandante revela a sua habilidade em fazer com que, simultâneas ou não, as atividades sob sua responsabilidade se processem na forma devida, no momento adequado e com a eficiência desejada. É compor esforços; é a procura do rendimento. É evitar tumulto. É ter sempre presente as diversas implicações de uma ação e em consequência seriá-las.

Instruir é função que o Comandante desempenha constantemente e se traduz na transmissão de conhecimentos aos seus subordinados qualquer que seja o nome dado a essa atividade: ensino, instrução, adestramento, atualização, palestra, conferência, ou reunião.

Esse instruir tem por objetivo essencial desenvolver a consciência do dever e fortalecer o poder da vontade.

Existam, embora, os órgãos especialmente destinados à formação e ao aperfeiçoamento do pessoal, cabe ao Comandante o treinamento específico, isto é, o que se refere às atividades imediatas do seu campo de trabalho.

É preciso com efeito, ao considerar-se esta função, ter bem presente que há:

— um adestramento básico, o de conhecimentos gerais e ini-

ciais, sobre o qual repousa a educação profissional;

— um adestramento geral, funcional, que será uma evolução do básico e que se processa fora do serviço;

— finalmente, um adestramento funcional direto, que se processa no serviço, por necessidade das suas particularidades e em benefício da sua eficiência. Este adestramento funcional direto é o que atende aos requisitos da produtividade e aquele que visa precipuamente ao rendimento dos trabalhos.

De outra parte, é dever do militar estar sempre técnica e intelectualmente em condições de cumprir a sua missão, e somente uma instrução constante e adequada faz com que este preceito legal seja plenamente obedecido.

Controlar é outra das funções constitutivas da ação de Comando. Controlar consiste em verificar se aquilo que foi previsto foi executado no tempo, na forma e com os meios determinados. Controlar é estabelecer um sistema de medidas — que permita a todo momento constatar qualquer desvio da linha que foi traçada e avaliar a eficiência da organização.

Um controle bem organizado é um instrumento imprescindível ao Comandante, pois lhe permite visualizar e reajustar cada uma das atividades que lhe são afetas, preocupações essas que o pundonor profissional incita ferrenhamente. Tolerar, por ausência de controle, que a ação rotineira faça esmorecer atividades, emperre a produção e torne os processos retrógrados, constitui demérito evidente.

Com o ritmo de vida atual, tão complexa se torna a função de controlar que, hoje, para efetuarla com precisão, torna-se ne-

cessário recorrer a um largo emprego de computadores eletrônicos.

Cooperar — a cooperação, conforme Celso Magalhães, “consiste no auxílio que é prestado a outrem para realização de uma atividade. Há quem a considere a base da coesão social”.

“A cooperação do chefe para com os auxiliares é o apoio, o amparo que lhes deve, na execução de suas atividades. Ela influi, grandemente, nas relações morais, porque dela depende, em grande parte, o entusiasmo da equipe.”

“O chefe tem o dever de estimular seus subordinados ao oferecimento de sugestões em benefício do serviço.”

“Todo chefe é obrigado a cooperar com seus superiores.” “Em verdade, a cooperação resume-se na obrigação que tem todo auxiliar de ser leal para com seus superiores. Essa lealdade exige do chefe que coloque esses superiores a par dos senões de seu conhecimento; que os cientifique da repercussão, na sua equipe, de certos atos e determinações; que lhes solicite a revogação ou modificação de ordens, no seu entender prejudiciais; que lhes sugira, enfim, tudo quanto, a seu critério, poderia incrementar o rendimento do sistema e concorrer para melhorar as relações humanas dentro da equipe.”

“Coopera com a autoridade superior o chefe que não lhe leva à consideração questões da própria alçada e que poderia, legalmente, resolver.”

Administrar — No caso em pauta, é ter habilidade de mandar, é saber conduzir harmoniosamente os indivíduos de uma organização com serenidade, firmeza e justiça. Adminis-

trar é empregar corretamente os princípios de relações humanas. Administrar é também e fundamentalmente gerir com eficiência os recursos de que dispõe a organização. Enfim, administrar é um complexo de atividades que foram bem definidas por Fayol, que ficam sujeitas a pequenas injunções e adaptações na vida militar, mas que não invalidam os seus princípios nem suas normas.

Criar — Finalmente, temos a última das funções de um Comandante. Criar é a preocupação constante de evoluir para evitar a estagnação. Criar é substituir a ação rotineira por trabalho realmente produtivo. É a capacidade capital e, por isso, a que mais distingue os oficiais-generais.

Significa empregar novas técnicas e processos de trabalho na medida do progresso. É ampliar os horizontes da administração. É atualizar regras, conceitos, normas ou idéias, adaptando-as segundo as necessidades ou as condições reais.

No desempenho dessa função, o Comandante supera as deficiências ou limitações impostas pelos recursos disponíveis e procura dar o máximo de si em proveito da organização, tornando-a um instrumento econômico, adequado e eficiente no cumprimento da missão que lhe foi confiada.

Criar é uma função que tem largo emprego na situação atual em que a FAB se encontra, com meios insuficientes para o cumprimento da sua missão constitucional.

A FAB necessita, também com urgência, de novos regulamentos, novas estruturas para as suas organizações, novos métodos de trabalho, novas técnicas e novos instrumentos de controle da sua eficiência.

Cabe às autoridades atuais fazer iniciar desde já essas medidas e tocará à geração dos Comandantes de amanhã assumir esses encargos e levá-los a bom termo, pela continuidade, para transmitir à seguinte uma Força Aérea organizada, equipada, treinada e administrada com toda a eficiência.

A complexidade da ação comandar fica esclarecida pela análise que a decompõe nas funções antes sintetizadas; no entanto, o ato de praticá-la requer ser uno no que tange à responsabilidade e à autoridade de quem a realiza.

Por certo a meta do Comandar é a vitória: vitória sobre o inimigo, vitória sobre as condições adversas, o êxito administrativo, o êxito sempre, não obstante as circunstâncias desfavoráveis que possam ocorrer.

Muitos oficiais da FAB não tiveram ainda oportunidade de exercer o cargo de Comandante. É uma falha que deve ser reparada, com urgência, pois a razão de ser precípua dos oficiais é Comandar.

A diferença de recrutamento dos praças e graduados e dos oficiais é o indício evidente de que uns têm o destino diverso dos outros.

A hierarquia militar, em síntese, compreende soldados e cabos, sargentos e oficiais. Os primeiros são os executantes que realizam as tarefas simples; os sargentos são os dirigentes daqueles; e aos oficiais cabe realizar as tarefas de responsabilidade dos Comandantes, desde os escalões mais baixos.

Uma das falhas da nossa organização é não propiciar que isso ocorra em toda a plenitude, resultando poucas oportunidades para o oficial jovem se exercitar no Comando e adquirir a experiência necessária. A consequência traduz-se no despre-

paro de muitos oficiais quando, nos postos superiores, são chamados para o exercício do Comando.

O exposto revela a conveniência de proporcionar aos oficiais novos o contato direto com os subordinados, a fim de conduzi-los a conhecê-los e compreender o papel que cada qual desempenha na organização.

O desempenho de funções de Comando nos postos iniciais da carreira faz com que o oficial se prepare gradativamente, adquirindo experiência, para assumir responsabilidades maiores, quando no exercício de cargos de maior complexidade e responsabilidade.

Habitado desde cedo a pensar e agir, a decidir e assumir responsabilidades, o oficial amadurece profissionalmente, adquire prática e, progressivamente, vai-se habilitando a assumir Comandos de responsabilidades crescentes, na medida em que sobe na escala hierárquica.

Sendo uma das missões desta Escola preparar oficiais para o Comando, julgo imperioso que seja dada especial ênfase aos assuntos que contribuem para a perfeita formação de um Comandante e que estimulem o senso dessa atribuição. Parece-me, assim, que convirá fazer realizar trabalhos que motivem o assunto e permitam uma avaliação adequada a respeito e a propósito da capacidade revelada pelos alunos nesse particular.

A avaliação dos oficiais-alunos é significativamente importante nesse sentido, para efeito das escolhas futuras.

Os oficiais que para aqui vêm trazem experiência em um ou mais campos ocupacionais, mas nesta Escola adquirem outros conhecimentos sobre os mesmos

campos e os demais. Resulta fatalmente que daqui saem com uma aptidão que os preferencia para o desempenho de determinadas atividades. É assim de capital importância ajuizar a tendência de cada aluno nos diferentes encargos da vida militar, na qual, segundo busquei mostrar, diferem as características adequadas aos executantes, aos oficiais de Estado-Maior e aos Comandantes ou Chefes.

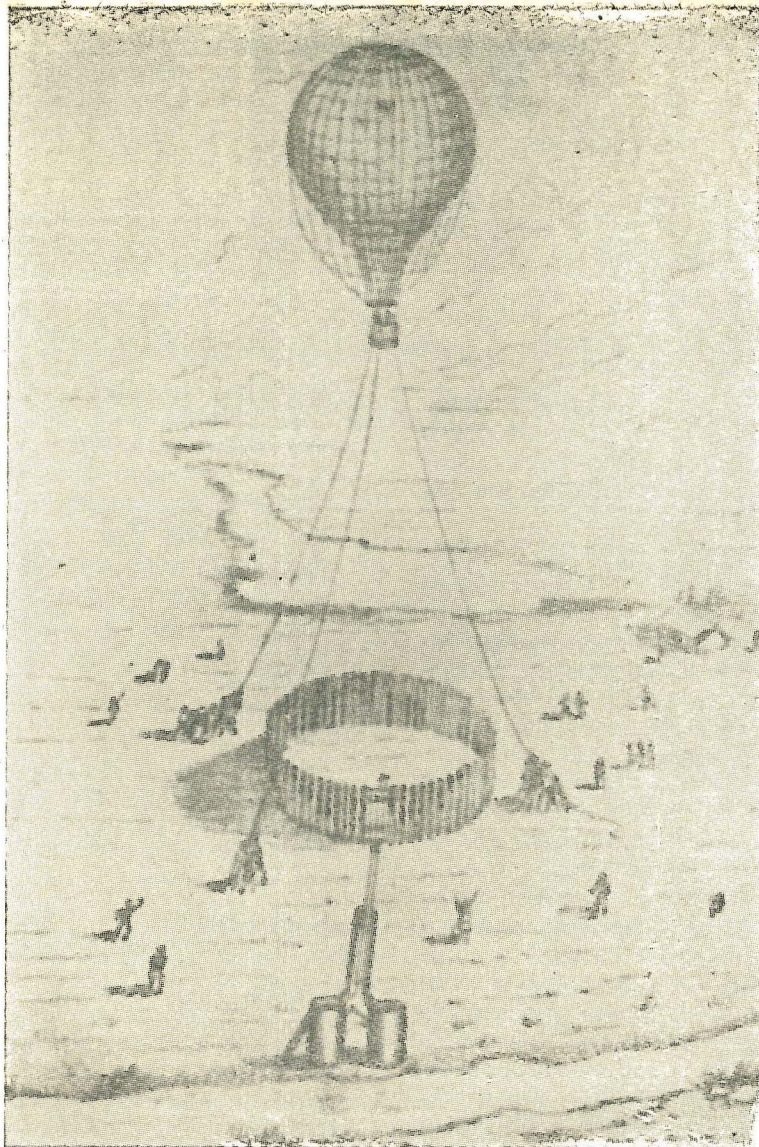
O Ministério da Aeronáutica, em virtude da Reforma Administrativa, passará por uma reestruturação de profundidade e experimentará uma expansão sensível, exigindo dos seus homens toda a capacidade de trabalho nos cargos em que possam oferecer o maior rendimento.

Somos uma Nação em fase de crescimento e de desenvolvimento sócio-econômico-industrial. Nossos maiores problemas já foram reconhecidos, equacionados e num futuro próximo estarão solucionados. O porvir se nos afigura grandioso e desse modo devemos preparar a FAB para, na ocasião, ocupar a posição que lhe cabe no conjunto das nossas Forças Armadas.

Com a Regulamentação relativa ao Ministério da Aeronáutica que acabou de ser assinada, devemos começar desde já a reorganizar a nossa estrutura, a reformular a nossa administração e a planejar para esse futuro que não está tão distante.

Os senhores, como oficiais de Estado-Maior e com o entusiasmo profissional, devem ter as suas idéias lançadas para os anos à frente e, certo, trabalharão para concretizá-las.

A FAB espera que assim seja e confiar-lhes-á essa tarefa que apenas se inicia, com a convicção de que haverão de levá-la a bom termo.



A fotografia que ilustra esta página foi reproduzida do livro "La Victoria de las Alas", de autoria do Brigadeiro Angel Maria Zuloaga, da Fôrça Aérea Argentina

CENTENÁRIO DA OBSERVAÇÃO AÉREA MILITAR NO BRASIL

A FAB comemorou, a 24 de junho, o transcurso do centenário da primeira observação aérea militar realizada por balões.

Nesse sentido, o Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica determinou às Unidades da Fôrça Aérea Brasileira que se fizessem representar nas festividades que foram promovidas pelo 1.º/10.º Grupo de Aviação, sediado em São Paulo, Unidade cuja missão principal é o Reconhecimento Aéreo.

É oportuno transcreverem-se as seguintes palavras do Brigadeiro Eduardo Gomes, com relação àquela data, no seu Prefácio do livro História da Fôrça Aérea Brasileira, de autoria do Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley:

"A 24 de junho de 1867 — há um século — subiu aos ares, no Teatro de Operações de Guerra da Tríplice Aliança, um balão de observação — o primeiro emprêgo militar da Aeronáutica na América do Sul e a semente daquilo que, muito mais tarde, veio transformar-se na Fôrça Aérea Brasileira. A Aeronáutica teve, em nossas terras, destinação militar, pois militar nasceu e se desenvolveu entre militares.

O glorioso caminho, ínvio e difícil às vêzes, desde aquela ascensão até a fase da moderna Aviação — com o reequipamento material, logo após a 2.ª Grande Guerra — é o espaço onde se desenrolam os acontecimentos narrados neste livro.

Os menos avisados julgam que não temos tradições, pois, constituindo a mais jovem das nossas Fôrças Armadas, ainda não terá decorrido tempo suficiente para sedimentarmos esforços e transformá-los em tradições. Puro engano. Nesta obra encontramos fatos que enchem de orgulho e de glória qualquer organização militar. Aqui estão retratados nossos pioneiros, nossos mártires, nossos heróis, que, à custa de sacrifícios inauditos, souberam manter viva a chama de um nobre ideal."

Na obra militar do grande chefe que foi o General Tasso Fragoso, encontramos ainda o seguinte: "Os brasileiros utilizam-se de aerostatos para observar as posições e os movimentos do inimigo. A primeira ascensão fêz-se em 24 de junho. Um dos balões subiu a 330 metros, prêso a duas cordas, que muitos soldados agarravam em terra. No dia 8 de julho, fêz-se outra ascensão. Havia nevoeiro e o tempo prometia melhorar. Subiram dessa vez na barquinha do balão um engenheiro polaco, contratado pelo Exército Argentino, e um para-guaio, conhecedor da região."

UM MÁRTIR ALTRUISTA

Nota da Redação — O presente artigo foi escrito pelo Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley e faz parte do seu livro "História da Força Aérea Brasileira".

Em junho de 1917, em plena I Guerra Mundial, o Ministro da Guerra designou o 1.º Tenente Alzir Mendes Rodrigues Lima e os 2.ºs Tenentes Bento Ribeiro Carneiro Monteiro e Mário Barbedo para estudarem e se aperfeiçoarem nas escolas de Aviação Militar, na França; destes oficiais, o Tenente Bento Ribeiro já se tinha brevetado na Escola Farman, na França, em janeiro de 1915.

Dois anos mais tarde, nas vésperas da inauguração da Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos, os referidos oficiais, designados para servir como instrutores de vôo, procediam a constantes treinamentos, nos aviões recentemente trazidos pela Missão Militar Francesa de Aviação.

Foi nesta ocasião, no dia 12 de maio de 1919, que o Tenente Mário Barbedo sofreu gravíssimo acidente de aviação, que o deixou paralisado durante nove anos, até o seu falecimento em dezembro de 1928.

Nessa época, o Tenente Mário Barbedo deu uma notável demonstração de altruísmo opondo-se a um projeto de lei, que tinha em vista promovê-lo ao posto de Capitão e fazendo o primeiro apelo para que fôsse providenciada uma lei que amparasse as famílias dos militares acidentados ou mortos em acidente de aviação.

Os jornais da época publicaram a carta do Tenente Barbedo ao Deputado Octávio Rocha, que tinha apresentado, no Congresso Nacional, o projeto para

promovê-lo ao posto de Capitão; essa carta, de alto valor moral, estava redigida nos seguintes termos:

"Acabo de ler, nos diários da manhã, o generoso projeto de sua autoria propondo minha promoção ao posto de Capitão, independente de vaga.

Não tenho expressões para agradecer-lhe tão grande bondade, mas sou levado, por questões de princípio, a pedir ao meu ilustre camarada a retirada do seu projeto. A promoção a um posto imediato, por lei do Congresso Nacional e independente de vaga, deve ser justo prêmio a quem se tenha notabilizado por algum feito de heroísmo, ou de alto interesse para o Brasil. O meu caso não é esse. O que fiz? Escolhi a aviação como carreira, aceitando, depois de obter em nossa Escola de Aviação Naval o diploma de piloto, o encargo de ir aperfeiçoar-me na França. Como me cumpria, apesar de sério acidente, lá conquistei em Étampes o "brevet" militar, indo a Avord, onde fiz o curso de aperfeiçoamento.

De regresso ao Brasil fui comissionado para, com a Missão Francesa, formar o núcleo de instrutores da Escola do Campo dos Afonsos. Treinando diariamente, para estar em forma e poder com segurança instruir a primeira turma de candidatos pilotos, sofri um terrível desastre em 12 de maio do corrente ano.

Desde então, paralisado, preso ao leito do Hospital Central do Exército, luto entre a vida e a morte. E, no meio de minhas cogitações sobre o futuro da Aviação no Brasil, sobre a necessidade de cuidarmos de incrementá-la, custem os sacrifícios que custarem, eu me lembro não existir ainda, entre nós, legislação protetora dos aviadores, como o há em todos os países do mundo.

Peço, por isso, ao meu generoso camarada que transforme a sua idéia em projeto de caráter geral que venha servir-me e amparar os meus colegas do Exército e da Marinha que se dedicam aos perigos diários da aviação.

O projeto, em meu fraco entender, deve não só prever os casos de inválidos, melhorando as condições de reforma, como os acidentes mortais.

Um primeiro tenente que falecer hoje, em consequência de desastre de aviação, deixará à sua família pouco mais de cem mil réis.

Queira aceitar, meu ilustre camarada, os mais profundos agradecimentos de quem jaz, há cinco meses e seis dias, no Hospital e que deplora, acima de tudo, não ter podido dar à Aviação todo o seu esforço e toda a sua dedicação, permitindo que se subscrisse, seu camarada, admirador amigo obrigado.

Mário Barbedo"

O martírio do jovem oficial que, além do sofrimento físico, tinha sua carreira irremediavelmente cortada, o desprendimento e o altruísmo do valoroso militar que, acima dos seus inte-

(Conclui na página 48)

REVISTA AERONÁUTICA

O QUE OS MANUAIS DE SEGURANÇA DE VÔO NÃO CONTAM...

Cel Av EDÍLIO RAMOS FIGUEIREDO

Muito tem sido escrito ou falado sobre a segurança de vôo e a prevenção de acidentes aeronáuticos.

Os manuais, regulamentos e diretivas apresentam senão todas, mas quase todas as respostas às perguntas: Que é segurança de vôo? De que se constitui um programa de segurança de vôo? Quais os deveres de um oficial de segurança de vôo?

Porém pouca ou nenhuma menção tem sido feita sobre os problemas que os manuais de segurança de vôo não prevêm, oriundos que são da experiência vivida dia a dia, e com os quais, certamente, se defrontará todo provável oficial de segurança de vôo. A sua ausência nos tópicos ou nos "briefings" de segurança de vôo tão freqüentemente se explica, porque, emanados da própria experiência, só serão encontrados no exercício efetivo da função de oficial de segurança de vôo de uma Unidade.

São problemas que terão que ser superados e aprendidos, às vezes, pelo caminho mais difícil, para se poder vir a possuir um bom e efetivo programa de segurança de vôo.

RELAÇÃO CMT-OFFICIAL DE SEGURANÇA DE VÔO

A maioria dos organogramas de uma Unidade mostra que o oficial de segurança de vôo possui subordinação direta ao Cmt. Pessoa menos avisada poderá supor que isto seja o único re-

quisito para manter e estabelecer um contato íntimo com o Comandante.

Basta o organograma dizer "Subordinação direta ao Cmt".

E é bem fácil de se fortificar essa suposição, quando os acidentes ou incidentes aeronáuticos são mínimos e as operações parecem ir às mil maravilhas. Mas um oficial de segurança de vôo combativo não permitirá que esse "falso aspecto" persista, a despeito do que diz o organograma da organização, a média de acidentes ou incidentes ou, ainda, o nível das operações.

Ele compreende que a sua subordinação direta ao Cmt exprime a mais importante ligação íntima de qualquer estrutura organizacional e deve estar constantemente atento para melhorá-la sempre.

Tal como um oficial de EM, o oficial de segurança de vôo deve ter em mente que: sua subordinação direta ao Cmt é mais do que uma simples relação entre oficiais, é uma intercomunicação de interesses, visando ao alto rendimento da organização.

Por que então o constante esforço? Enquanto que o oficial de segurança de vôo tem a obrigação de planejar sempre adiante, o Cmt fica dirigindo e supervisionando os esforços de seus oficiais e subalternos. Os problemas de um Cmt aparecem com uma freqüência 10 vezes maior do que em qualquer

outro setor da organização e vão desde as situações de alerta até as queixas de rancho.

Se, no entanto, o Cmt se esquece, ainda que propositadamente, de seu oficial de segurança de vôo, ele dará, algumas vezes, a impressão muito comum em nossos dias de "deixar os problemas para amanhã".

Deixar sem atendimento esse "amanhã" poderá, em dias ou até em semanas, ainda que levemente, "arranhar" um bom programa de segurança de vôo e fazer cair o índice de operacionalidade da Organização. Tudo isso pode acontecer e acontecerá se o oficial de segurança de vôo também assumir essa mesma atitude, isto é: — "Deixemos que a segurança de vôo vá até amanhã, ou se o Cmt não está preocupado com a segurança de vôo, por que devo eu estar?"

Em qualquer dos casos, o objetivo, através de um esforço continuado, não foi perseguido.

Quais são, então, as linhas de ação recomendadas para ligar intimamente o Comandante e o Oficial de segurança de vôo?

Inicialmente, e sem se levar em consideração o programa de segurança de vôo a ser seguido, ambos devem conhecer-se bem.

Cada um deve conhecer os pensamentos do outro. Quais as suas diferenças ou divergências? Eles desejam as mesmas coisas? São eles capazes de se expressar em relação a tão im-

portante problema? Na ausência de um deles, pode o outro falar sobre assuntos de segurança de vôo, expressando o pensamento único do Comando?

Esses atendimentos não são o resultado de uma conversa casual de cinco minutos uma vez por semana, mas os esforços de muitas conversas tão frequentes quanto o tempo o permita. À medida que novos problemas vão aparecendo, eles devem dar aos mesmos suas atenções imediatas e combinadas. Eles devem ser capazes de falar francamente entre si, sobre as habilidades e capacidades dos pilotos, mesmo quando questionando ou criticando as suas próprias ações.

Em segundo lugar, não deve existir uma barreira sobre o que ambos desejam: — supervisionar, ao mesmo tempo, um programa efetivo de prevenção de acidentes.

Os oficiais de segurança de vôo não devem cometer o descuido de tratar de um assunto com o Cmt, numa reunião em que estejam todos os pilotos. Este não é um lugar para debater ou estabelecer doutrinas, mas para difundi-las. Opiniões divididas nessa reunião contribuem mais para frustrar o programa do que uma ação mal sucedida no decorrer de sua aplicação.

Nem o Cmt nem o oficial de segurança de vôo devem arbitrariamente rejeitar uma proposta qualquer, oriunda de um dos Componentes da Unidade, sem antes testá-la.

Permitir que um expresse suas idéias, enquanto que o outro toma uma atitude receptiva e apreciativa, é uma forma de cortesia que reforça as relações Cmt-Oficial de segurança de vôo.

Finalmente, a mais importante é o apoio individual que um dá aos programas e às ações do outro. Realmente é o resultado final.

Se eles se entendem, podem conversar, francamente, sobre os seus programas e doutrinas a adotar; se se respeitam mutuamente, então poderão contar com o apoio um do outro.

Não há outro caminho a seguir. Se, ainda que por um instante, um sentir que o outro não pode apoiá-lo, terá desaparecido, como por encanto, a subordinação direta, íntima e estreita.

Os oficiais de segurança de vôo devem acreditar que o preparo de seus próprios programas, a atualização de seus arquivos e a realização de questionários são as tarefas mais importantes em relação ao seu trabalho.

Conquanto cada um destes itens seja necessário e tenha lugar relativo de importância, eles devem ser secundados pelo estabelecimento de uma relação íntima entre o oficial de segurança de vôo e o Cmt. Contudo, uma vez estabelecida, os problemas se iniciam.

É a manutenção dessa ligação que parece influenciar positiva ou negativamente, na maioria dos programas de segurança de vôo. O oficial de segurança de vôo, e não o Cmt, é o encarregado de liderar a manutenção dessa relação.

Se o programa fracassa em sua execução, ele não deve, de forma alguma, procurar lançar ou situar a culpa em outros setores ou no Cmt, por não ter apoiado esse programa.

Parece ser melhor atribuir a si mesmo, como oficial de segurança de vôo, essa falha em manter um esforço constante.

RELAÇÕES PILOTOS-OFFICIAL DE SEGURANÇA DE VÔO

Quando um oficial é designado para as funções de oficial de segurança de vôo, recebe, de pronto, de seus companheiros,

uma série de apelidos. Para a manutenção ele poderá ser o "espião" ou o "fazedor de ondas". Para os pilotos poderá passar a ser conhecido como o "criador de casos".

Ainda que o oficial de segurança trabalhe intimamente com a manutenção, cujo papel na segurança de vôo é essencial, ele deverá, em primeiro lugar, desfazer a impressão que lhe foi atribuída. Ganhar-lhes o respeito e a confiança talvez requeira seis meses ou um ano. É claro que isto não aparece, somente, através do trabalho. Deve e tem que ser conquistado.

Certamente que ele poderá fazer a si mesmo uma pergunta que, a princípio, lhe parecerá estranha: Por que concentrar esforço em ganhar o respeito e a confiança dos pilotos de minha própria organização? Por que eles simplesmente não me aceitam como oficial de segurança de vôo agora, como me aceitavam antes?

Este fenômeno é comum em qualquer organização, quando mudanças, nos diversos setores, são feitas.

O indivíduo que assume uma função deve entender que passará por um período de teste. E que isto se torna mais real e verdadeiro, em se tratando de um oficial de segurança de vôo.

Quer se goste, quer não, haverá sempre uma grande animosidade entre o oficial de segurança de vôo e os pilotos. Por que essa animosidade?

Em primeiro lugar, uma seleção para oficial de segurança de vôo não é considerada como "mero acidente". Foi e deve ser realizada após muita deliberação e ponderação por parte do Comandante e considerando, entre os oficiais possuidores do "Curso de Segurança de Vôo", aqueles que apresentem maior capacidade e confiabilidade para tal função.

Em segundo lugar, porque, excluindo o Comandante e o Subcomandante, todos se submeteram à seleção para ocupar essa função. Uma seleção acurada estimula a curiosidade.

Que possui ele que eu não possuo? Quais as qualificações que ele tem, se ambos temos o mesmo curso? Os degraus das dificuldades estão assim formados para o oficial de segurança de vôo.

Normalmente a primeira atitude negativa aparece durante as sessões de treinamento. O oficial de segurança de vôo pode estar, totalmente, com a razão sobre determinado procedimento, seqüência de acontecimentos ou apresentação de fatos; mas, para os pilotos, somente com a idéia, pensam eles, de pegá-los desprevenidos. Isto é parte do teste. Pode o oficial de segurança de vôo pensar e falar consigo mesmo à vontade, ou sucumbirá a essa oposição?

O teste continua na medida em que são discutidas a validade e a solidez de certos procedimentos de emergência.

Os manuais têm respostas para muitas questões e áreas de indecisão, mas ainda sobram muitas decisões para o Cmt.

Quando áreas não definidas são estabelecidas e as filosofias promulgadas, aí, então, existirão aqueles que sempre falam, ainda que deles mesmos. "Não funcionou como eu esperava, quando tive a minha falha" ou "Isto não funcionará se você estiver 100 pés acima e 15 nós mais veloz" — são os comentários típicos de uma palestra sobre procedimentos de emergência.

Não existe uma regra rígida ou rápida a seguir, mas julgamos útil dizer: "Faremos isto desta maneira até que estejamos preparados para mudá-la". Claro que o faremos com muito tato e diplomacia.

O maior teste e a maior crítica aparecem na fase de vôo. Geralmente, o oficial de segurança de vôo é o "número 5" em uma Unidade, o que indica poder ser ele o substituto do líder de uma formação. Ele está sempre presente em todos os "briefings" e, conseqüentemente, exposto a uma quantidade anormal de dúvidas e de oposição. É durante os "briefings" que o oficial de segurança de vôo será pôsto à prova para consigo mesmo. Como piloto, o oficial de segurança de vôo deve esforçar-se para obter os melhores índices durante todo o treinamento, a despeito do tipo da missão. Isto somente é possível se o oficial de segurança de vôo planejou cuidadosamente a etapa de treinamento e voou o tempo todo, tal como ele a havia planejado.

Ele deve conhecer todos os procedimentos de emergência. Seus "briefings" devem refletir uma firmeza de atitudes em relação a esses procedimentos.

Ele deve recomendar linhas de ação e não citar meramente fatos e diagramas dos quais os pilotos extraem possíveis soluções e escolhem uma que melhor lhes caiba.

Ele deve exibir uma excelente disciplina no ar e exigí-la dos outros membros da Unidade.

A atitude em tratar cada vôo, como se fôra o primeiro, na seqüência de treinamento, a despeito de sua linha de conduta operacional, infunde uma impressão favorável entre os pilotos.

A ênfase e a repetição durante os "briefings", algumas vezes negligenciadas pelos instrutores de vôo, fornecem uma excelente oportunidade para gerar interesse e motivação. Todas as fases do vôo devem ser discutidas — áreas onde mais trabalho e mais esforço são necessários, os maus e bons pontos. Não se esquecer nunca dos bons pontos! É aconselhável que se

conclua a revisão de um "briefing" com a certeza de que os pilotos o apreciaram. Tal como o Cmt, o oficial de segurança de vôo sozinho tem a responsabilidade de ganhar o respeito e a confiança dos pilotos. Ele fixa sempre a forma pela qual deseja que o programa de segurança de vôo progrida. Mas, o mais importante, ele, e somente ele, será o fator decisivo se tal linha de conduta tiver que ser realizada. Se o programa atrasar, ele não deve apressar-se em culpar os pilotos.

Pode ser um fracasso dele mesmo em se comunicar com eles; uma falha que não deve continuar. Apesar de tudo, eles voam os aviões e controlam os homens que Nêles trabalham. O oficial de segurança de vôo deve tê-los ao seu lado.

AÇÃO DISCIPLINAR

Muitas vezes durante as inspeções, o oficial de segurança de vôo terá que determinar se a falha de uma pessoa de terra foi ocasionada por descuido ou negligência. Por exemplo: o operador de um trator de reboque de aviões dirige o seu veículo de encontro à fuselagem de um avião. Condições meteorológicas, hora e tempo de operação em serviço não foram considerados fatores contributivos, mas os danos foram realizados e a aeronave estará indisponível por 2 ou 3 dias.

Nessas circunstâncias, as pessoas são inclinadas, automaticamente, a prejudicar um mau julgamento do operador do trator e recomendar ação disciplinar. Se, no entanto, ele vier a merecê-la, a discreção deve prevalecer.

O procedimento correto e justo estabelece que a ação disciplinar não deve ser recomendada até que o acontecimento tenha sido completa e inteiramente investigado. Áreas tais como: qualificações do operador, saúde, responsabilidade de

supervisão devem ter a atenção devida. Mais comumente do que se espera, deverá haver circunstâncias subseqüentes que trarão novas luzes sobre o assunto, especialmente na categoria "Supervisão" (o oficial de segurança de vôo deveria ser, particularmente, um crítico, quando investigando esta área). Se a investigação mostrar que o inquérito foi mal conduzido, e, conseqüentemente, recomendar nova ação disciplinar, um precedente foi estabelecido, um precedente que deve ser seguido no futuro. Ele deve ser explicado e perfeitamente entendido por todos aqueles que estão em posição de recomendar ou relevar uma ação disciplinar. Se ele não for seguido, uma queda de interesse aparece, com a resultante de uma queda no moral, e, eventualmente, a segurança e o nível das operações também sofrerão.

Uma recomendação, a despeito de quão curta e eventual a falha possa parecer, é que o oficial de segurança de vôo deverá desencorajar o Comandante de estabelecer punição até que todos os fatos tenham sido apurados.

Os comandos devem abster-se de promover punições por infrações leves, justamente para dar um exemplo ao indivíduo que as cometeu. Isto é a aproximação negativa à liderança. Pode e deve ser evitado, se o oficial de segurança de vôo estabelece, inicialmente, sua política de ação.

Alguns chefes de departamento ou órgãos têm a tendência de resolver a situação que pertence aos órgãos subordinados. Conquanto este procedimento possa ser realizado para certas situações, ele obsta o oficial de segurança de vôo de investigar completamente cada e todo incidente. Quando o dano é muito leve e não há evidência de supervisão insatisfatória, o Comandante deve ser informado do que o oficial de segu-

rança de vôo descobriu sobre o fato.

Se um pequeno escritório, de determinado escalão, está executando supervisão de nível equivalente a outro de menor escalão, então medidas deverão ser tomadas para explorar as possibilidades de conduzir o seu alcance ao seu nível estabelecido.

Tudo isto pode e deve ser determinado pelo Comandante, mas o seu julgamento justo e oportuno só é possível se ele se consubstancia na investigação imparcial e completa do seu oficial de segurança de vôo.

DISSEMINAÇÃO E CRUZAMENTO DE INFORMAÇÕES

O único problema que não foi antecipado e que é sempre considerado há muitos anos envolve controvérsias, com a relutância de vários órgãos em "isto não é comigo".

No setor de atividade de uma Unidade, todo oficial de segurança de vôo sabe que todos os esforços para dirigir um programa bem sucedido dependem do cruzamento e da disseminação de informações.

As informações usadas em parte, novas idéias e novos procedimentos desempenham importante papel nos programas de prevenção de acidentes. Sem essa troca de informações, todos estão numa situação de julgamento e erro, perdendo preciosas horas que ao mesmo tempo são propiciadoras de novas condições de acidentes.

É sabido que as pessoas relutam em submeter informações por três razões básicas. O oficial de segurança de vôo pode pular por essa relutância, através de um programa educacional bem desenvolvido sobre a importância dessas informações. A maioria dos jovens oficiais e subalternos são endotrinados em grande parte das Unidades de instrução sobre o

programa de prevenção de acidentes. Foi-lhes dito que devem voar com segurança.

Eles não entendem, porém, as implicações do programa, e o que causa o sucesso ou a falha. O entendimento deve partir do oficial de segurança de vôo.

Ele deve relatar os objetivos do programa em relação à rotina diária, mostrar como ele funciona, explicar as responsabilidades do comando no programa e descrever a posição de cada homem dentro dele.

Que pode fazer pelo programa cada homem? De modo geral, isto está restrito a duas tarefas: adicionar para si mesmo procedimentos de segurança e assegurar que todas as informações de segurança e relativas ao programa sejam enviadas a pessoas habilitadas.

O oficial de segurança de vôo não deve esperar que uma NPA geral corrija todos esses defeitos. Deve lembrar que só um programa continuado e através de palestras pode conseguir sanar esses defeitos. Para enfatizar seu ponto de vista, o oficial de segurança de vôo deve usar exemplos específicos, mostrando onde informações cruzadas e vinculadas em tempo abortaram um acidente.

Enquanto que a não-observância do que foi dito acima reflete a falha de entendimento, a sua conservação mostra o resultado de uma atitude positiva.

Ouve-se muito o pessoal observar: "É o tipo de acidente que acontece quase diariamente; para que relatá-lo?", ou "Este é o tipo de falha que é peculiar somente a este comando, não a todas as Unidades". É surpreendente o número de indivíduos, sejam oficiais ou subalternos, que têm essa atitude.

É muito fácil a um homem da manutenção espalhar esse sentimento ao restante do pes-

soal. Ele é contagioso e difícil de ser curado. Sempre deve ser repellido o seu início. Este é o tipo de falha que, acoplada a uma semiconduzida emergência, pode causar um acidente grave.

Normalmente, essa situação é corrigida, se um bom endoutrinamento foi levado aos oficiais e chefes de linha de manutenção. Eles talvez possam replicar-lhe "Por que se aborrecer em submeter para cima uma ocorrência, se nunca se observou uma ação tomada nesse assunto?". Isto pode bem ser uma verdade, e, se for, indica uma deficiência do oficial de segurança em "passar a palavra" no sistema cruzado de informações. Não importa de quem seja a culpa; os esforços do oficial de segurança de vôo em solicitar e disseminar a informação deve ser contínuo.

Deverá haver um programa que assegure que uma ação imediata e positiva é sempre tomada em toda ocorrência submetida.

Novas idéias e procedimentos submetidos, tanto pelos oficiais como pelos subalternos, devem ter o máximo de publicidade.

A razão final para não submeter as informações e as implicações que ela causa é que elas embarçam mais do que uma queda no programa de segurança de vôo.

É na relutância que se tem de agir, por medo de que se descubra alguma coisa sobre nós mesmos.

Todos têm receio de uma possível ação contra si mesmo, especialmente os homens da manutenção; e, assim, vem a dúvida do que acontecerá quando um problema, ainda que pequeno, extrapolar. Esse sentimento envolve mais do que um programa de segurança de vôo possa definir. Ele reflete uma deteriorização da

liderança, e, se o oficial de segurança de vôo descobre que essa atitude existe, deve chamar a atenção do Comandante imediatamente.

Em relação aos assuntos de segurança, essa atitude pode ser dissipada se o pessoal for endoutrinado no sentido de que não há muito interesse em se saber "quem o fez", mas sim "o que causou tal situação".

Que podemos aprender dessa falha, se ela puder prevenir ocorrências futuras desse tipo? É mais comum que os menos graduados tenham dificuldade de entender essa aproximação. Eles são inclinados ao velho preceito: Quem vai sofrer com isso? Esta atitude pode continuar, indefinidamente, se o oficial de segurança de vôo falhar em sua ação.

Assim, procuramos jogar alguma luz sobre os problemas que aparecem, oriundos que são da vivência dia a dia e com os quais todo oficial de segurança de vôo terá que se haver durante o período em que tiver o exercício dessa função.

Esperamos que esta apresentação possa prover um pequeno lembrete aos novos oficiais de segurança de vôo.

Contudo, eles não esperam que os problemas, com os quais terão que se haver, lhes sejam apresentados da mesma forma com que aqui foram descritos, mas estejam certos de que irão encontrá-los quando exercendo a função de oficial de segurança de vôo.

"P O U T - P O U R R I" **UMA ESTÓRIA DE SEGURANÇA** **DE VÔO...**

VINHO OU ÁGUA

Uma importante celebração foi planejada numa pequena cidade da Espanha, há tempo atrás, e, para assegurar aos participantes um bom divertimento, um grande casco foi cons-

truído e combinado que cada cidadão colocasse nêla uma garrafa de seu melhor vinho.

Um deles, então, pensou "Se eu encher a minha garrafa com água e colocá-la na pipa, a mistura será tão fraca que ninguém notará".

Quando a festa começou e a pipa foi aberta, os participantes verificaram que a mesma só continha água. Todos na cidade pensaram daquela mesma forma — "minha pequena quantidade de água não será notada".

Claro que isto é somente uma estória, mas façamos a sua comparação com a prevenção de acidentes.

Espera-se que cada homem contribua com a sua pequena porção para a prevenção de acidentes. Ele, normalmente, sabe COMO e QUANDO um trabalho deve ser feito, dentro de um padrão de segurança. Temos a certeza de que haverá muitas pessoas que têm idéias iguais às daquelas pessoas da pequena cidade espanhola. "A minha pequena quantidade não será notada". Mas, tal como os participantes da festa, qualquer programa de prevenção de acidentes depende inteiramente da contribuição de cada um.

Se nós mudarmos a palavra "casco" por "tarefa", cada um, então, que falhou em contribuir com sua pequena porção para a tarefa de prevenir acidentes, subtraiu muito de sua eficiência. Infelizmente, ainda há pessoas em todos os postos "enchendo suas garrafas com água", deixando de emprestar seu esforço à prevenção de acidentes.

Acidentes nascem da complacência, incompetência, falta de interesse, perda do espírito de grupo e negligência em geral.

Descubra um modo de interessar todos em torno de um problema, e, sem dúvida alguma, você terá encontrado uma tarefa a ser realizada com o máximo de segurança.

INTRODUÇÃO

Julgamos necessário, antes mesmo de iniciarmos o nosso estudo, tecer algumas considerações, de ordem doutrinária e filosófica, sobre a forma com que interpretamos esta nova e ainda muito discutida atividade que é Relações Públicas, bem como quanto à sua identificação com a ação governamental e em particular com a das Forças Armadas.

Sendo, Relações Públicas, considerada, hoje em dia, uma Função Administrativa, resulta ser automática a justificativa da necessidade de sua existência como parte integrante de qualquer estrutura organizacional moderna, seja nas entidades particulares, seja nas paraestatais, de capital misto ou governamentais.

Por outro lado, a ação de Relações Públicas, pela sua própria natureza e objeto, incide diretamente sobre a Opinião Pública, procurando influenciá-la de tal forma que a torne favorável e simpática aos seus propósitos. Assim, a Opinião Pública é como um eixo em torno do qual gravita o trabalho do Especialista em Relações Públicas.

A maioria dos negócios deve a sua sobrevivência, quase que exclusivamente, à aprovação do público. Ele tem o poder de condenar ao fracasso qualquer sistema ou organização, seja comercial, seja industrial, mercantil, pública ou privada.

Relações Públicas, hodiernamente, representa uma tríplice atividade que consiste em:

1) Informações dadas ao público.

2) Persuasão dirigida ao público, a fim de modificar ou alterar atitudes e ações.

3) Esforços no sentido de integrar atitudes e ações das instituições para com seu público e do público para com as instituições.

É um misto de ciência, de arte e de filosofia, um pouco de tudo, procurando harmonizar os interesses daquele que oferece uma idéia ou efetua uma venda, com os dos que vão receber a influência da idéia, ou se servir do produto vendido.

É claro que isso não será fácil, pois os interesses, em geral, se encontram em choque. Em Relações Públicas, porém, não podemos nem devemos agir unilateralmente, mas procurando

Observa-se, pois, que na própria essência do trabalho de Relações Públicas se deve dar destaque àqueles que irão, de alguma forma, participar dos empreendimentos e que, por isso, se sentem com o direito de se pronunciar, favorável ou desfavoravelmente, sobre os mesmos.

Por outro lado, a tecnologia moderna criou problemas de grande envergadura, não existentes anteriormente, distanciando chefes de subordinados, havendo, portanto, necessidade do estabelecimento de um ponto de contato entre os primeiros e os últimos, a fim de não se manterem inteiramente divorciados, o que seria, inevitavelmente, prejudicial. De um lado o volume e a heterogeneidade da produção, desenvolvidos com a criação da máquina, e de outro o crescimento das estruturas organizacionais das entidades,

RELAÇÕES PÚBLICAS GOVERNAMENTAIS E NAS FORÇAS ARMADAS

atender sempre aos dois lados. Além disso, no exercício da atividade de Relações Públicas, devemos ter sempre em mente que nenhum negócio, nenhum empreendimento tem o direito de existir se não tem capacidade de concorrer, de alguma forma, para melhorar as condições de vida de seus componentes e daqueles a quem se destina servir.

des evidenciaram, desde logo, a necessidade imperiosa de manter o público informado e esclarecido quanto aos artigos de consumo e às políticas das instituições com as quais deveriam estar em contato; daí ter surgido a criação de um elo entre as entidades e os seus públicos, consubstanciado no que se chamou de Relações Públicas.

MÁRCIO CESAR LEAL COQUEIRO - Cel Av

A sua principal função tem sido criar um bom entendimento entre patrões e empregados e uma relação cooperativa entre a política institucional e as atitudes de seus públicos, transformando, desenvolvendo e aprimorando ambas, a fim de atingir um "desideratum" harmônico e que resulte no bem comum.

Relações Públicas baseiam-se nos princípios mais sãos e leais da compreensão humana em prol do bem-estar geral; seu propósito é cooperar para vencer as barreiras econômicas e sociais, impulsionando ainda mais o desenvolvimento tecnológico da humanidade.

Observa-se claramente o seu **valor social** no fato de facultar serem trazidos a público, com toda clareza e espontaneidade, fatos e idéias de utilidade altamente social.

A fim de bem entendermos Relações Públicas, devemos sempre ter em vista êsses aspectos de compreensão, cooperação e esclarecimento entre as partes interessadas, em benefício do desenvolvimento e do bem-estar geral, pois êles constituem um alicerce sólido, de ordem moral, que muito dignifica o trabalho do Especialista de Relações Públicas.

Entendemos Relações Públicas como:

a) "um trabalho objetivo e contínuo no sentido de estabelecer e manter um entendimento mútuo e permanente entre a entidade e seu público, de tal forma que resulte em proveito para a entidade e em benefício para o público"; ou

b) "uma função administrativa por meio da qual se avaliam as atitudes do público e se identificam as diretrizes de procedimento das entidades para com o público".

IDENTIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES

Relações Públicas compreendem todas as atividades e normas de conduta que tendem a determinar, guiar, influir e interpretar, de forma contínua, as realizações de uma **organização**, a fim de conformar a mesma com o bem-estar e o interesse do seu público. Assim, **seu objetivo** é estabelecer e desenvolver uma base de boa-vontade entre os indivíduos ou grupos de indivíduos e a organização que os atende ou com os quais está diretamente relacionada.

Assim a própria natureza da atividade de Relações Públicas identifica-a com a exercida pelo **governo**, principalmente aquele dito democrático que se exerce, por definição, pelo povo e para o povo, isto é, tendo em vista a comunidade nacional, o grande público formado por todos os públicos da Nação.

Comparemos, inicialmente, os dois tipos da atividade de Relações Públicas, nas entidades particulares e nas governamentais para melhor compreendermos sua aplicação nesta última.

Existem nítidas diferenças entre as entidades particulares e as governamentais, embora, dia a dia, elas se aproximem cada vez mais, não só nos métodos de trabalho como também nas suas próprias estruturas. Entre outras diferenças, podemos citar: a existência de maior regulamentação na administração pública; a participação na administração particular é voluntária, enquanto que na pública é compulsória; a administração particular ainda se baseia na premissa de que a "alma do negócio é o segredo", enquanto que a administração pública deve ser exercida de portas abertas e com ampla divulgação dos fatos; e, finalmente, quanto aos lucros que uma e outra administrações esperam auferir, são nitidamente diferentes os seus objetivos.

Ambas empregam capitais nos seus empreendimentos com vistas, é claro, em algum lucro, dividendo ou juros. Nas entidades governamentais, porém, os juros recebidos não são contados propriamente em lucros materiais, mas em benefícios sociais que suas realizações trazem à comunidade. Nas entidades particulares, os juros são calculados em termos de lucros materiais ou comerciais, em sua maior parte.

Relações Públicas, por conceituação e por seus objetivos, visa a ações humanamente lucrativas, pois sua atividade procura trazer sempre um acréscimo, como resultado das relações humanas que mantêm entre os indivíduos e grupos de indivíduos com as instituições. A êsse acréscimo chamamos de "lucro humano". **Daí a perfeita identificação do trabalho de Relações Públicas com a atividade governamental cuja finalidade é a mesma, isto é, "lucro humano"**.

As entidades particulares também se interessam pelo "lucro humano" e, portanto, compreende-se Relações Públicas em seu âmbito, mas, na realidade, onde ela se situa perfeitamente é na entidade governamental; ali todos os esforços são canalizados no sentido do bem-estar social, ali o público é o principal beneficiário, ali a integração entre a instituição e seus públicos internos (funcionários) e externos (comunidade) é perfeita.

A existência de um elemento de ligação entre as organizações particulares ou governamentais e seus públicos se impõe atualmente. O conceito arcaico de que ... "The public be damned" ... (Vanderbilt) de há muito caiu em desuso. Hoje, "o público não mais deve ser ignorado, mas reconhecido, e, principalmente, deve ser informado" (Ivy Lee).

Se a acepção é válida para as entidades particulares, ao considerarmos, então, as públicas, e mormente aquelas pertencentes aos governos democráticos, com muito maior razão verificamos ser imprescindível a existência de um Serviço de Relações Públicas junto aos órgãos governamentais.

O reconhecimento do cidadão como elemento atuante participante dos negócios do Estado e do Governo, através de pagamento de impostos, deve constituir o princípio básico de qualquer administração democrática e honesta.

Em um regime democrático, o governo deve representar a vontade do povo, necessitando, assim, conhecer os seus desejos e os seus anseios, pois fala e age em seu nome. Há sempre, pois, um dever de manter êsse povo informado sobre o que vem sendo feito em benefício do seu bem-estar, e há sempre uma necessidade de se conhecerem as reações dêsse mesmo povo às atitudes e às ações governamentais.

A atividade de Relações Públicas, nos governos democráticos, através de suas funções de informar e manter o contato com os públicos, vem concorrer plenamente para a sua integral realização, pois atende aos requisitos acima citados. É preciso, porém, que essa função de informar não se desvirtue em mera propaganda do ocupante do posto de governo, como ocorre normalmente.

O grande perigo para Relações Públicas, nos governos democráticos, é ver-se envolvida por manobras políticas que, por interesses pessoais ou partidários, transformam e deturpam suas finalidades e colocam Relações Públicas em situação de "propagandistas" dos atos do governo, em choque com seus objetivos e mesmo em detrimento de sua principal característica que é a lealdade.

O Serviço que preconizamos é, em bases leais e honestas, o exercício da atividade de Relações Públicas em toda a sua plenitude e fiel às suas características e aos seus princípios éticos. Nessas condições, julgamos imprescindível a sua existência junto às entidades governamentais.

Pelo exposto, podemos concluir que Relações Públicas se enquadra perfeitamente como atividade administrativa dentro das entidades governamentais.

OBJETIVOS A ATINGIR

Os objetivos de um programa de Relações Públicas no âmbito governamental podem ser resumidos nos seguintes:

a. Demonstrar a existência de u'a mentalidade governamental, humana, democrática, nos métodos e nos processos administrativos e políticos, principalmente nas relações entre governantes e governados.

b. Estabelecer, manter e desenvolver um melhor entendimento entre êsses dois grupos através de esclarecimentos e informações sobre as diversas atividades governamentais, de forma que os cidadãos possam compreender melhor as complexas funções do governo e acompanhar mais de perto o esforço desenvolvido para melhor desempenhá-las em seu benefício, enquanto que o governo, de sua parte, possa sentir com mais precisão as reações da comunidade aos seus atos.

c. Estabelecer meios apropriados, os mais acessíveis e automáticos possíveis, a fim de permitir aos cidadãos fazer chegar às autoridades responsáveis pela administração pública os seus pontos de vista e opiniões pessoais.

d. Conseguir boa receptividade e concordância do povo em geral (comunidade nacional, estadual ou local) e do legislativo

para as novas leis e reformas ditadas pela necessidade de uma evolução periódica nos métodos técnicos e sociais de trabalho, conforme interpretação dada pelo governo a seus auxiliares técnicos administrativos.

e. Prover os eleitores, ansiosos por conseguir uma decisão inteligente, durante as eleições, de informações reais e honestas, que lhes permitam fazer as suas escolhas e se sentir satisfeitos.

f. Assistir e ajudar aos cidadãos no esclarecimento e na interpretação das leis e normas administrativas, ressaltando os benefícios advindos e buscando a compreensão para a necessidade de seu cumprimento em prol do bem-estar da coletividade.

h. Cristalizar o sentimento da Opinião Pública, com referência aos atos e atitudes do governo e das autoridades administrativas, a fim de que o conhecimento das reações do público permita tirar conclusões que conduzam ao estabelecimento de melhores políticas.

Em resumo, poderemos dizer que os objetivos das Relações Públicas governamentais devem sempre ter em vista o interesse do cidadão, que paga impostos, em tomar conhecimento do emprêgo dessa sua quota de sacrifício.

Por outro lado, todos os homens de negócio têm também um grande interesse no governo, como fonte de informação, pois, para a maior parte dos negócios, constitui o governo uma ilimitada reserva no que diz respeito à informação.

RELAÇÕES PÚBLICAS NAS FÔRÇAS ARMADAS

As Fôrças Armadas absorvem uma grande parte dos orçamentos das nações, e o povo, que paga seus impostos, sabe disso e, como é natural, deseja tomar

conhecimento de como estão sendo aplicados, pelo governo, esses recursos, para os quais concorreu.

Considerando que o pagamento de impôsto implica sempre um sacrifício para o contribuinte, é necessário que este, pelo menos, se convença da necessidade de fazê-lo e ao mesmo tempo tenha confiança em que seu dinheiro seja empregado conscientemente.

Por outro lado, temos de considerar que o poderio das Forças Armadas não reside unicamente nos seus planos militares e nas suas armas de guerra, mas deve estar alicerçado pela resistência física e moral dos cidadãos do País, a qual é perfeitamente mensurável através da opinião pública.

Precisamos levar em conta que, nos países de índole francamente democrática, o povo, em geral, não é militarista, e as Forças Armadas necessitam levar a termo, permanentemente, um trabalho que anule ou diminua essa atitude negativa a seu respeito.

Na verdade, a razão básica da existência dessa dificuldade é que o militarismo aparenta ser, de certa forma, a antítese da doutrina democrática. As demonstrações e realizações militaristas do nazismo e do fascismo bem o demonstraram e concorreram para esta aceção.

Ciente dessa concepção foi que o Secretário de Defesa dos Estados Unidos da América do Norte assim se pronunciou, de certa feita, a respeito das Forças Armadas: "Não conheço tarefa mais complexa, exceto, possivelmente, a do próprio exercício do governo, que a de incutir na mentalidade democrática de um povo atitudes apreciativas com referência às Forças Armadas. Assim, a responsabilidade de um Especialista de Relações Públicas das Forças Armadas é enorme. Ele terá de lutar contra fatores que antes mesmo de iniciar o trabalho já

lhe apresentam pontos negativos e que terá de transformar em resultados positivos."

A magnitude de um programa de Relações Públicas para as Forças Armadas é imensa, bastando dizer que, já em 1952, os Estados Unidos, através de seu Departamento de Defesa, utilizavam nada menos que 3 800 funcionários (civis e militares) em atividades de Relações Públicas e correlatas. Isto bem mostra a importância dada pela grande nação ao trabalho, junto à opinião pública, no sentido de torná-la favorável às Forças Armadas.

Em nosso País, o esforço nesse sentido é mínimo. Os ministérios militares mantêm isoladamente Serviços de Relações Públicas ainda incipientes e o Estado-Maior das Forças Armadas nada possui nesse sentido. Nas Unidades de Tropas, esporadicamente e por iniciativa própria dos comandantes, são tomadas providências, de caráter de assistência social ou mesmo de Relações Humanas no trabalho, mas que, em geral, pecam pela falta de continuidade.

Organizado, podemos dizer que nada existe a respeito. Há mesmo certa indiferença e apatia sobre o assunto, considerado como desnecessário por alguns e mesmo improdutivo e contrário à disciplina militar por outros.

Acreditamos ser de toda a necessidade, em nossas Forças Armadas, a compreensão da importância do esclarecimento ao público para aumento de seu prestígio. Isso só poderá ser conseguido através de um Departamento de Relações Públicas de cúpula, e com ramificações por todas as organizações militares. Esse Departamento ditaria a política institucional das Forças Armadas no sentido da comunidade nacional e mesmo no de sua repercussão junto às Forças Armadas estrangeiras.

Finalmente, temos de considerar que, nas Forças Armadas,

como aliás nas demais instituições, mas nelas principalmente, tendo em vista o simbolismo que o uniforme imprime ao homem, cada indivíduo, desde o recruta aos oficiais dos mais altos postos, todos têm uma grande responsabilidade de bem representar a sua instituição. Assim, nas Forças Armadas, Relações Públicas é da responsabilidade de todos e de cada um. Tudo aquilo que é dito ou é feito, em público, por um homem trajando um uniforme, não repercute favorável ou desfavoravelmente para ele, mas para toda uma instituição, e isso deve ser sempre lembrado por todos. Para conseguirmos caminhar um pouco nesse sentido, uma série de providências deveriam ser tomadas imediatamente. Se não, vejamos:

PROGRAMAS GERAIS DE RELAÇÕES PÚBLICAS NAS FORÇAS ARMADAS

a. Visando a aumentar o prestígio das Forças Armadas:

(1) Desenvolver ao máximo as relações com a comunidade através de atitudes e ações de cooperação, de participação e de contribuição para com a mesma, em todos os seus problemas e dificuldades.

(2) Produzir e tornar públicos filmes informativos.

(3) Desenvolver programas de exibição e demonstrações de equipamento militar.

(4) Promover a divulgação da história militar.

(5) Promover apresentações da banda militar em retretas.

(6) Promover programas de rádio e de televisão com fins puramente informativos e educacionais ou instrutivos, através dos diversos órgãos governamentais.

(7) Promover exposições e exibições de material produzido pelas indústrias militares implantadas no País, por iniciativa do governo, e de material

empregado nos diversos serviços técnicos militares.

(8) Promover obras e campanhas de assistência social, mormente para as classes e grupos sociais menos favorecidos.

(9) Dar publicidade da cooperação prestada pelas Forças Armadas por ocasião de inundações, incêndios, terremotos, enfim, nos acontecimentos de calamidade pública, ou em que se tornar necessário o seu auxílio à comunidade.

(10) Manter contato permanente com os representantes do povo e do Poder Legislativo, a fim de esclarecê-los continuamente sobre as políticas governamentais, ao mesmo tempo que se colhem as reações apresentadas a essas mesmas políticas, antes do seu pronunciamento oficial.

b. Visando a conseguir o reconhecimento do público:

(1) Identificar os líderes e manter contato com eles.

(2) Aumentar o fluxo de material de publicidade para a imprensa.

(3) Explorar, em caso de guerra, os feitos heróicos.

(4) Dar publicidade do material e do equipamento utilizados em combate, em caso de guerra.

(5) Dar publicidade sobre as atividades rotineiras das Forças Armadas em prol da comunidade (Correio Aéreo Nacional, Construção de Estradas, Transporte Marítimo).

c. Visando a desenvolver a confiança do público:

(1) Procurar aumentar o prestígio dos oficiais.

(2) Procurar aumentar o prestígio do pessoal subalterno.

(3) Manter os comandantes alertados sobre a necessidade de desenvolver boas Relações Humanas e atitudes de Liderança para com os seus comandados.

(4) Dar publicidade, pormenorizada, a respeito das novas

armas, equipamento e treinamento do pessoal (sempre que possível).

(5) Dar publicidade ao tratamento e às condições de vida dos novos recrutas.

(6) Dar publicidade ao cuidado e à manutenção necessários com o equipamento e o material militares.

(7) Dar publicidade sobre as reuniões dos chefes militares das três Forças Armadas, salientando o bom entendimento e a união existente entre elas.

(8) Criar Serviços de Informações em todas as repartições que lidam diretamente com o público. (Nota — Não confundir com seções de protocolo ou informações sobre o andamento de processos, mas órgãos de esclarecimento e de auxílio ao público.)

(9) Procurar facilitar ao máximo o contato das partes com os funcionários responsáveis pelos serviços, eliminando os "guichês" e as separações gradeadas, ou envidraçadas, muitas vezes pouco funcionais e até humilhantes.

(10) Dar publicidade pormenorizada, clara e sincera das novas realizações governamentais, suas dificuldades e seus prazos reais de execução e custo.

(11) Desenvolver entre os cidadãos da comunidade a compreensão pelas Forças Armadas, suas finalidades, suas necessidades e políticas institucionais.

(12) Manter boas relações com a imprensa.

(13) Dar publicidade das necessidades das Forças Armadas.

(14) Alertar os comandantes sobre a necessidade de organizar boa recepção e adequada orientação aos novos recrutas.

(15) Dar publicidade aos compromissos militares assumidos com outros países.

(16) Suprir, com a continuidade necessária, o público com informações de interesse, claras e honestas.

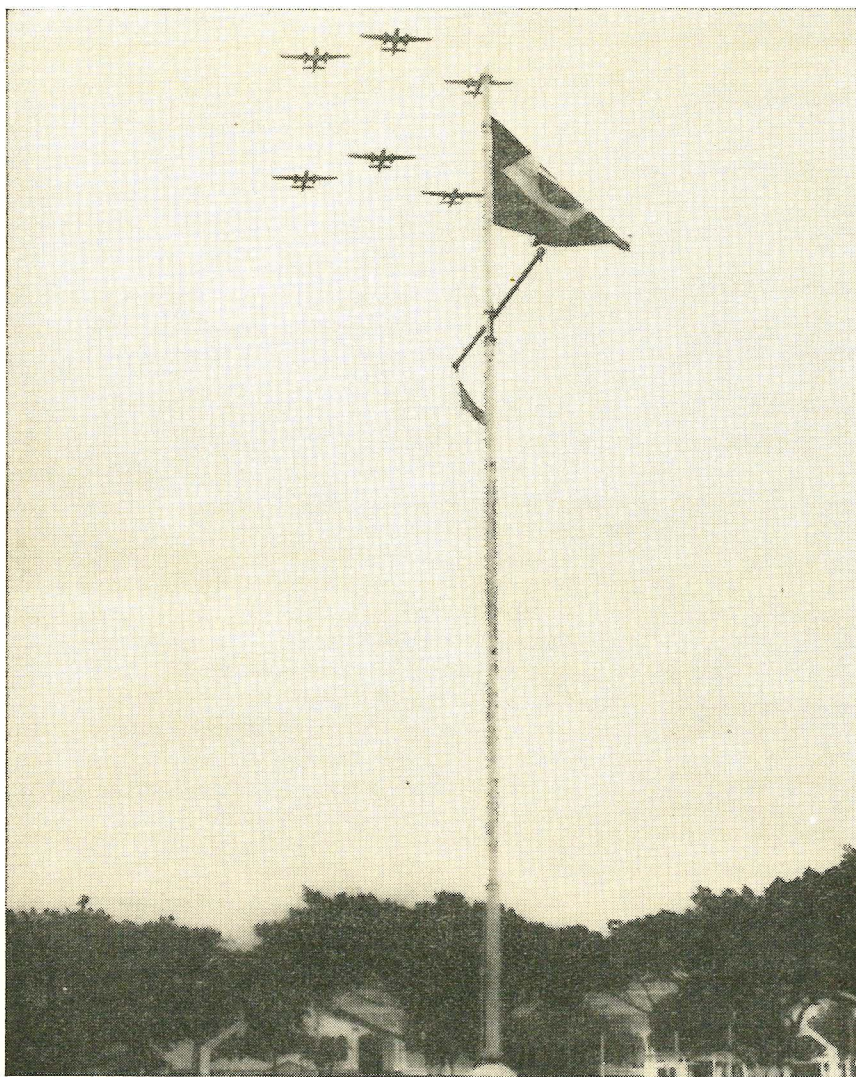
(17) Dar publicidade das atividades escolares das Forças Armadas, principalmente das campanhas contra o analfabetismo.

CONCLUSÕES

As Forças Armadas durante muito tempo estiveram indiferentes à opinião pública. Essa mentalidade para ser modificada necessita de um endoutrinação que deve ter início nos cursos de formação e desenvolver-se durante toda a vida do militar, através dos cursos a que fôr chamado a realizar.

Há necessidade de um trabalho de estreita colaboração entre os Oficiais de Informações e de Relações Públicas, a fim de que o primeiro libere o maior número de informações de interesse geral, exceto aquelas que realmente impliquem em segurança nacional, para que o segundo possa transmiti-las ao público sempre ansioso por tomar conhecimento do que está ocorrendo.

O General Hoyt S. Vandenberg, das Forças Aéreas Americanas, interpretando o seu pensamento sobre a necessidade de Relações Públicas, assim se expressou: "Sem a compreensão e a confiança do público e o seu apoio, não podemos realizar eficientemente a nossa missão de prover a nossa nação de um poder aéreo superior ao de qualquer outra. A fim de que possamos continuar obtendo o apoio do público, devemos ter uma organização de Relações Públicas, cujo dever principal seja orientar nossas ações, dentro dos limites da segurança das informações, a fim de manter o público bem informado. É meu desejo que os comandantes reconheçam a importância dessa função de Estado-Maior, utilizando-a continuamente, no planejamento de suas atividades."



O ESQUADRÃO DE B-25 DE FORTALEZA

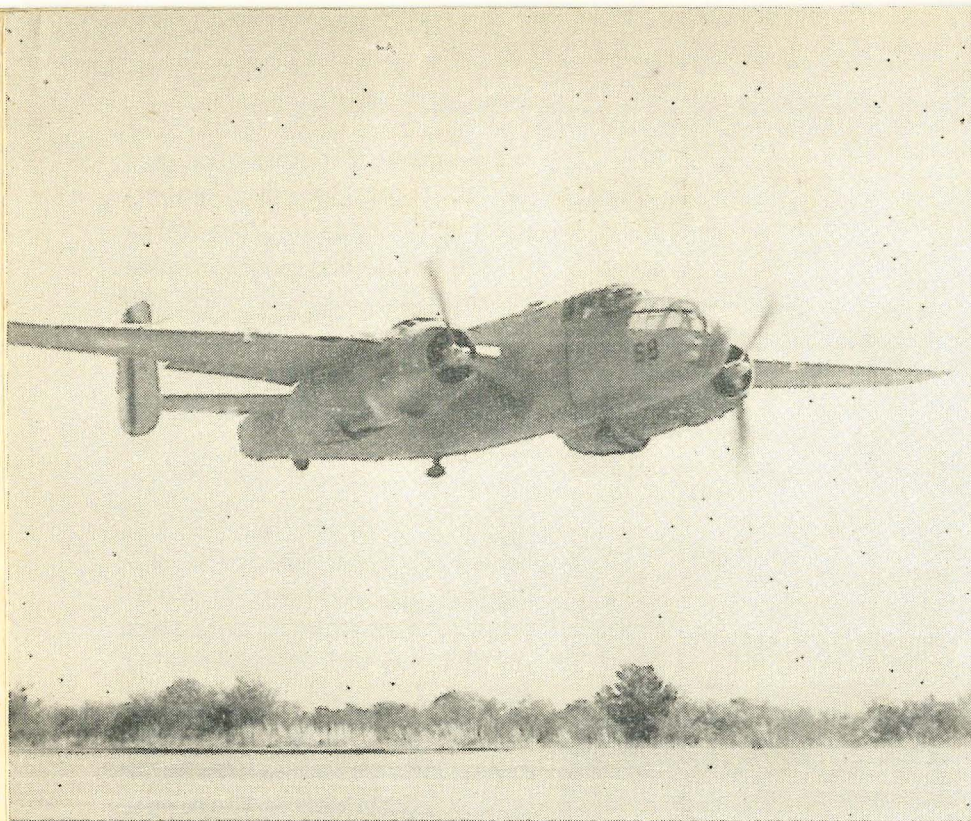
TARSO MAGNUS C. FROTA - Maj Av

Passaram-se alguns anos, e o antigo Esquadrão de Bombardeio, estacionado na Base Aérea de Fortaleza, aos poucos vai-se esvanecendo na memória do pessoal da Fôrça Aérea. Criado em 1947, foi ativado com a denominação de 1.º/4.º Grupo de Aviação.

Equipado com avião tipo B-25, ministrou instrução aérea nos padrões da Aviação de Bombardeio, aproximadamente para 10 (dez) turmas de Aspirantes da Escola de Aeronáutica, além de outros Oficiais de postos mais elevados, que nêle também, se adestraram na arte militar de bombardeio. Em 1956, foram seus aviões transferidos para Natal, passando o 1.º/4.º Grupo de Aviação à Unidade de Caça até os dias de hoje.

Caracterizava-se o 1.º/4.º, de então, pelo alto espírito de corpo reinante em todos os seus elementos. Cumprindo anualmente, com exatidão absoluta, a instrução aérea a que era obrigado, criou em cada piloto formado mística tal que, na rotina do tempo, aqueles que nêle exerceram atividades aéreas, sempre que possível, recordam com viva satisfação a Afinidade e a Amizade, que foram apanágios daquela saudadosa Unidade Aérea.

É difícil aos pilotos formados no velho esquadrão que, na oportunidade de encontro, não recordem os bons tempos vividos num ambiente altamente salutar, notadamente o famoso “bate-papo” da Sala dos Pilotos, onde se resolviam todos os pro-



blemas da FAB e mesmo do Brasil, nas horas de lazer.

Como escola de pilotagem, foi das que mais ajudou no ensinamento do voo por instrumentos. Numa época em que voar por instrumento e viajar à noite causava pasmo a muita gente, a antiga Unidade de bombardeio, dentro de perfeita doutrina e padronização, ensinava à mocidade Fabiana o voo em moldes atualizados. Na época, o Correio Aéreo Nacional resguardava a primazia do voo em qualquer tempo; nas demais unidades de voo, iniciava-se o voo por instrumentos, ainda com muitas reservas.

Assim é que, transpondo lentamente a barreira dos "mistérios do voo cego", o velho esquadrão formou pilotos de categoria elevada, ajudando a criar uma nova mentalidade aérea, nota-

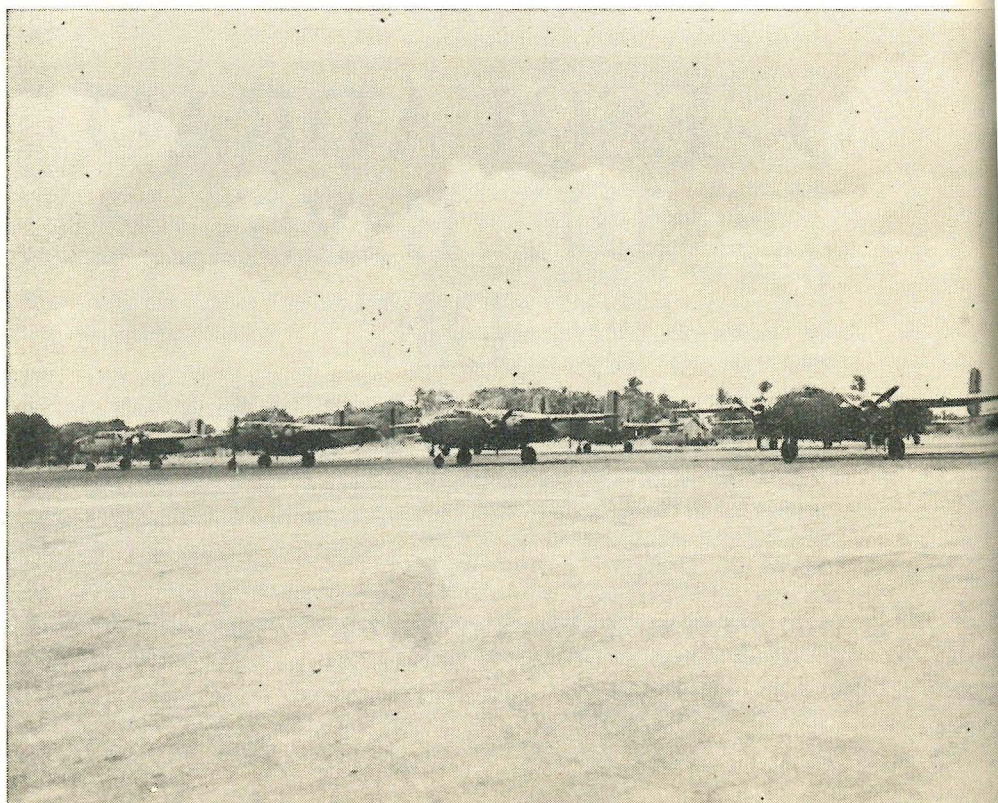
damente no que concerne ao voo por instrumentos.

Na FAB de então, avultavam em importância: o CAN, os Esquadrões de Bombardeio da 2.^a Zona Aérea e a Aviação de Caça.

O CAN, na sua atividade, cumpria, como nos dias de hoje, as missões de transporte e atendimento às mais longínquas regiões do País. A Caça, treina-díssima, há pouco chegada das lutas nos céus da Itália, era, como ainda o é, uma alta escola de aviação, formando pilotos de alto nível, aliada a um forte espírito aéreo de combate.

Os Esquadrões de Bombardeio, estacionados na 2.^a Zona Aérea, caracterizavam-se ainda pelo treinamento de combate de que eram possuidores; voando o B-25, veterano das lutas da 2.^a Guerra Mundial, empregaram o avião em toda a sua plenitude, desde o Tiro-Foto ao Tiro das Tôrres. As competições de tiro e bombardeio, realizadas pelas Unidades da 2.^a Zona Aérea na época, estreitavam a camaradagem de pilotos e tripulantes, e, acima de tudo, ajudavam a criar um acentuado espí-

(Conclui na página 28)



PSICOTÉCNICA E SEU EMPRÊGO

Maj Av NELSON Ó DE ALMEIDA

Sempre tive vontade de ler uma notícia que dissesse :

PROGNÓSTICO DE APROVEITAMENTO NAS ACADEMIAS MILITARES, ATRAVÉS DA BATERIA DE CLASSIFICAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS.

Visando a cobrir as necessidades de recrutamento para as Escolas de Formação, vêm de ser levantados os "pontos de corte" num "resultado composto", extraído da Bateria de Classificação das Forças Armadas (BCFA).

Tabelas apresentando diversos "pontos de corte" permitem prognosticar, ao nível de .01, o aproveitamento de candidatos testados pela BCFA.

Introduziu-se, ainda, a possibilidade de aproveitamento de candidatos potenciais sem a escolaridade prevista completada, desde que, nessa Bateria, ultrapassem os "pontos de corte" previstos.

Ainda não foi publicada a "notícia" acima, mas poderia vir a sê-lo, num futuro não muito distante, já que nos faltam, apenas, u'a Bateria de Classificação das Forças Armadas, algum numerário para a indispensável pesquisa, um Centro de Processamento de Dados, e... muita fibra. A técnica e o "know how" existem entre nós. Existe até um exemplo edificante: passemos a êle.

Desde 1958 a Fôrça Aérea dos Estados Unidos estuda um programa de seleção de candidatos, no qual emprega uma bateria de seleção-classificação: a célebre "Airman Qualifying Examination". Essa bateria fornece, através de resultados compostos, quatro "índices de aptidão", respectivamente nas áreas "geral", "mecânica", "administrativa" e "eletrônica".

Tais índices são obtidos através da composição dos resultados obtidos pelos testandos nos dez subtestes que compõem a "AQE", num sistema muito semelhante ao empregado em nossa conhecida "BTAG".

Normalmente, os candidatos às Escolas de Formação da USAF devem ter o "High School" completo; mas nem sempre o número de voluntários tem preenchido as necessidades de recru-

tamento, e, assim, a USAF aceita o voluntário "non-graduate", i.e., homens sem o "High School" completo, utilizando a mesma Bateria e os mesmos "pontos de corte".

Tabelas simples permitem determinar um "ponto de corte" correspondente à percentagem desejada de aproveitamento, tanto dentre os "graduates", como os "non-graduates". Pôsto em execução, tal processo foi plenamente validado com o critério externo, que é o completamento do curso de formação.

Parece-nos desnecessário expor o alcance dêsse procedimento, se adotado aqui — preferimos dizer: quando adotado aqui — mas vamos "sonhar" um pouco mais sôbre as possíveis conseqüências que dêle adviriam...

O "Exame de Admissão", cheio de conotações apavorantes, poderia ser substituído, com grande vantagem, pela aplicação simples da BCFA e a apresentação dos Diplomas de escolaridade necessários.

Candidatos potenciais que eventualmente não tivessem completado a escolaridade prevista poderiam ser submetidos à BCFA e aproveitados, se alcançassem os "pontos de corte" estabelecidos, complementando a escolaridade "a posteriori".

Mesmo para as Academias Militares, um "ponto de corte" pode ser determinado, eliminando o "exame de admissão", o que se tornaria de certa forma em atrativo, sem baixamento de nível.

E se não existe — insistimos em dizer "ainda" — a Bateria de Classificação das Forças Armadas, temos outras tantas, validadas e boas... e sempre existiram as "equações de regressão" e muita "prata da casa" capaz de executar tal sonho.

Mas, é missão para organismos do tipo "Centro de Estudos de Pessoal" do Exército ou, quem sabe, o "Serviço de Seleção e Orientação" da Diretoria do Ensino, ou o "Instituto de Seleção da Marinha", ou mesmo órgãos melhores... se houver!

"Homens da minha terra!... Eu vos quero contar
 A história original, a história singular,
 Do Correio Aéreo Militar
 Vencedor das montanhas da Serra do Mar!...
 A epopéia imortal dos velhos "Curtiss",
 Que enrolaram quilômetros nas hélices,
 Que alisaram o relêvo das paisagens
 Selvagens,
 Que romperam o nevoeiro
 Traícoeiro
 E que abriram rasgões,
 Das nuvens, nos colchões,
 Onde a luz do sol dormia
 Suspensa entre o infinito e a cordilheira
 Que, lá em baixo, ondulante, se estendia
 Desenrolando a terra brasileira!...
 Eu vos quero contar a linda história
 De sangue, fogo, sacrifícios e glória,
 Para que, ouvindo, a juventude sinta
 Muito orgulho em vestir a mesma farda
 Que vestiu, no passado, a velha guarda
 Do tempo do "Morane 130"!...
 Quero exaltar, nos versos que componho,
 O patriotismo, a intrepidez e o sonho
 Dos que lutaram por glorificá-lo...
 E foi por um prodígio de energia
 Que, deixando os "Afonso", certo dia,
 Um "Curtiss" decolou, rumo a São Paulo,
 Levando algumas cartas em seu seio.
 Era o início da história do Correio Aéreo Militar
 Que ia vencer o vento, o tempo, a serra
 E unir outros irmãos de nossa terra
 Que as distâncias queriam separar.
 Rio-São Paulo e... ampliando o vôo audaz
 A recônditas plagas de Goiás
 E a longínquas regiões de Mato Grosso,
 Sôbre o mapa colosso,
 Numa epopéia que se não define,
 Os "Waco C.S.O." e os de cabine
 Continuaram, mais tarde, o excelso poema
 Por sôbre selvas cheias de mistério,



CURTISS C-1



WACO CABINE



WACO F



BEECHCRAFT C-43



BEECHCRAFT C-45

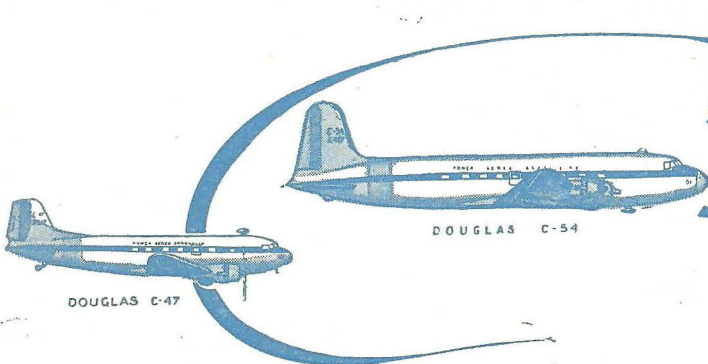


MOORDUYN C-64

Nesta página, prestamos u
 reio Aéreo Nacional, pela pa
 da realização do seu primei
 Alada", do poeta Nelson de Ar
 servia, como Cabo, na antiga

junho...

Abrindo as asas do Correio Aéreo,
Do Tocantins ao Paranapanema!...
Uns bateram na serra, outros, em chamas,
Os corpos seus tiveram calcinados...
Todos êles, porém, como soldados,
Puseram, muito acima dêsses dramas,
A honra militar... Souberam crer
Nos destinos da Pátria e, de alma forte,
Trilharam, mesmo defrontando a morte,
O sagrado caminho do dever!...
Hoje que os "North American", possantes,
Rompem céus do Brasil, de norte a sul,
E que os "Beechcraft", novos bandeirantes,
Abrem outros caminhos pelo azul,
Recorda aquele "Curtiss" veterano
Que mais se assemelhava a um planador...
Com cem gramas de cartas nas entranhas
E "cavalos" cansados no motor,
Tardo a planar zombando das montanhas,
Assustando o silêncio das quebradas
E arrastando, no solo, a sombra escura
De suas grandes asas fatigadas!...
Hoje, que os campos se multiplicaram
E as linhas do Correio se entrelaçam,
Quando as garbosas esquadrilhas passam
Na manhã colorida,
Fico a pensar em asas do passado,
Noutros motores cheios de escarcéu...
Velhos motores que silenciaram...
Asas que se fecharam para o céu!...
Ó "Curtiss" "challenger" dos céus de outrora!...
Onde descansas, veterano, agora
Que já do recolher ouvistes o toque,
E outros aviões adejam nos confins
Do Paranapanema e Tocantins,
Do Jaguarão às margens do Oiapoque?...
Tu que foste o pioneiro do Correio Aéreo Militar
Se não existes mais, na terra, creio
Que muito longe, no passado, alheio
Ao presente e ao futuro, és sombra a voar
Quando, à noite, vens dar o teu passeio
Pela Serra do Mar!..."



na singela homenagem ao Cor-
sagem de mais um aniversário
o voo, publicando a "Epopéia
újo Lima, que a compôs quando
Aviação Militar.

May, comandante da Força Aérea Americana na Europa, foi imediatamente iniciada a 26 de junho de 1948, dois dias após o bloqueio, a operação VITTLES, com a missão de abastecer Berlim Ocidental. Em virtude da surpresa do bloqueio e da rapidez da resposta que o problema exigia, a operação foi iniciada empregando os aviões Douglas Dakota (C-47), únicos aviões de transporte existentes sob seu comando na Europa. Entretanto, até que aviões do MAC (então MATS) comesçassem a ser desviados de suas várias missões naquele continente para atenderem àquela operação, os velhos C-47 transportaram 80 toneladas de leite, farinha de trigo e medicamentos. Felizmente, já na primeira semana entravam em operação os aviões SKYMASTER (C-54), aumentando consideravelmente a tonelagem diária transportada. Empregando-se ao máximo, conseguiram logo nos primeiros dias elevar o índice de entrega para 384 toneladas por dia, o que foi obtido a 29 de junho, três dias após o início da operação. Contudo, a necessidade diária era de muito mais. Deveria ser transportado, até 20 de julho, um total de 1 500 t/dia, o que parecia ser uma tarefa impossível, pelo menos assim esperavam os líderes soviéticos. No entanto, cinco dias antes do prazo, ou seja, a 15 de julho, aquela cota diária foi atingida e até ultrapassada em 30 toneladas.

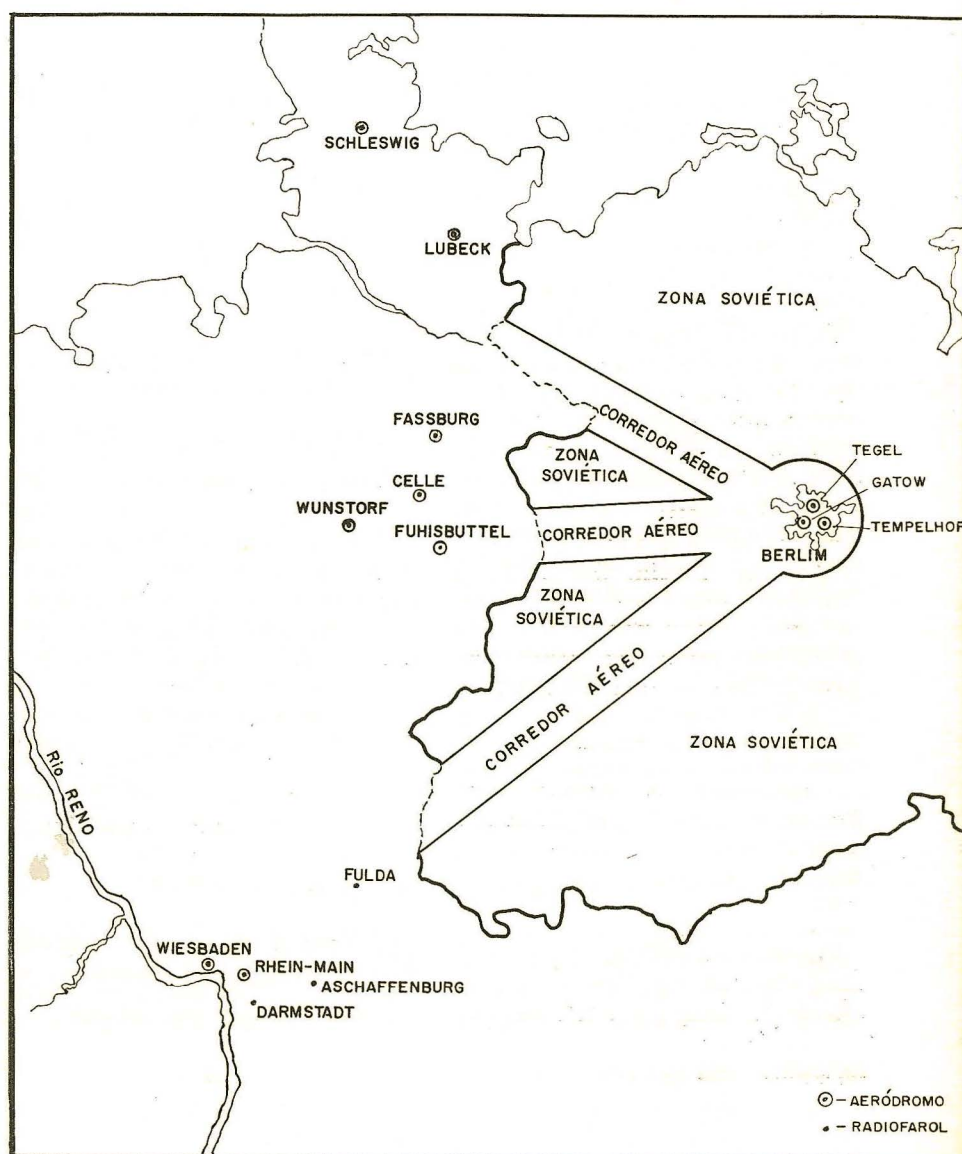
Tendo em vista a grandeza da operação, o MAC, a 23 de julho, assume o comando da mesma com o General William H. Tunner, o qual instala seu quartel-general em Wiesbaden, na Alemanha (1). Aplicando sua larga experiência, pôde o Gen Tunner

(1) O General Tunner foi o comandante da operação "Hump", na qual foram transportadas 2 365 t/dia sobre as montanhas do Himalaia, em socorro dos chineses, quando os japoneses interromperam o tráfego pela estrada de Burma, em Nov 944.

transformar o impossível numa realidade e, dentro de pouco tempo, era atingida a formidável cota de entrega de 5 000 t/dia. Para os berlinenses aquela fila interminável de aviões que pousava de três em três minutos no aeroporto de Tempelhof, no coração de Berlim, representava mais do que o apoio material de que careciam para não morrer de fome e de frio. Representava a garantia de manter sua cidade e seu povo livres do horror comunista.

A técnica usada foi simples. Foram estabelecidos cinco níveis diferentes de voo. O mais baixo ficava na altitude de 1 500 metros e os demais se estendiam com intervalos de 150 m até 2 100 m. Os aviões de um mesmo tipo voavam em uma mesma altitude, porém intervalados de

quinze minutos. Ao decolar, de um dos oito campos (Rhein-Main, Wiesbaden, Fassberg, Celle, Wunstorf, Lubeck Fuhisbuttel e Schleswig), cada piloto mantinha a proa até atingir 300 metros, ocasião em que podia aproar para Darmstadt. Durante a subida, a velocidade era mantida em 160 mph e a razão de subida em 105 m/min. Após contornar o radiofarol de Aschaffenburg, afastado de Darmstadt 32 milhas, o piloto seguia até o radiofaixa de Fulda e daí direto a Berlim. Fulda era o último auxílio-rádio existente antes de entrar no lado sob domínio soviético e até atingir Berlim. Ao alcançar este ponto, cada piloto reportava a hora sobre o mesmo, facultando ao avião que lhe seguia controlar sua própria posição na "fila". Caso houvesse algum atraso ou



adiantamento, deviam os mesmos ser corrigidos, de maneira que cada avião abandonasse o radiofarol de Fulda exatamente três minutos após a passagem por esse ponto do avião que lhe antecedia. Dêsse ponto em diante, era imperioso manter a velocidade indicada de 170 mph. Também durante toda essa parte do voo era imperioso manter-se perfeitamente dentro do estreito corredor de 20 milhas, sob pena de violação do espaço aéreo soviético. Somente quarenta minutos após a passagem por Fulda, entravam em contato com o controle do aeroporto de Tempelhof, em Berlim. Nessa ocasião, recebiam um ajuste de hora e de altímetro para pouso em um dos três aeródromos existentes (Tempelhof no Setor Americano, Gatow no Setor Inglês e Tegel no Setor Francês). Desde o início da descida até o pouso, passavam por cinco pontos de controle que os faziam contornar os obstáculos da área, bem como descrever uma trajetória que evitava o atraso que naturalmente decorreria da execução de um problema de descida convencional. Uma vez no chão, as filas do corredor aéreo eram também obedecidas na ordem de descarga e de táxi. Na área de estacionamento, além das operosas equipes de berlineses que se encarregavam da retirada da preciosa carga, encontrava a equipagem, junto ao avião, três carros especiais. Um com refeições quentes reembolsáveis, outro com os oficiais de operações e de meteorologia que lhes colocavam a par das próximas manobras a executar e das condições meteorológicas. O terceiro carro trazia uma equipe de manutenção pronta para executar qualquer reparo de emergência. Desta forma, poucos minutos após o pouso, cada avião estava pronto para decolar e repetir a operação.

Por esses dados, podemos ter uma idéia do rigor e do grau de eficiência exigidos em todas as

manobras, quer do pessoal de voo, quer do pessoal de terra (infra-estrutura montada para a operação que atingia desde o controle de tráfego aéreo até a prioridade e distribuição da carga pelos aviões).

Para uma rápida idéia do volume de material e pessoal envolvidos, basta saber que o MAC empregou 4 000 homens (entre oficiais e subalternos) e 300 aviões C-54. Além deste total, foram empregados ainda: 19 aviões C-54 usados nos Estados Unidos para treino de tripulações em uma rota simulada Frankfurt—Berlim; os C-47 da RAF e da USAF, iniciadores da operação; e os Constellation (C-121), que juntamente com os Globemaster (C-47), transportaram dos Estados Unidos para Frankfurt a carga destinada a Berlim.

A operação VITTLES, iniciada em junho de 1948, só foi desativada em agosto de 1949, muito embora o bloqueio tenha sido suspenso a 12 de maio de 1949.

Um balanço total mostra:

Carga transportada
2 231 600 toneladas

Total diário transportado ...
5 579 toneladas

Vôos realizados — 275 544

Média de Vôos por dia — 700

Confiado na eficiência de sua força de transporte, assim se expressou o Gen Tunner, quando interrogado até que data poderia manter aquela operação:

“Continuaremos com a operação VITTLES por tanto tempo quanto o governo dos Estados Unidos desejar”.

Referência utilizada:

“The story of the Military Air Transport Service” — por Stanley M. Ulanoff.



O ESQUADRAO DE B-25 DE FORTALEZA

(Conclusão da página 22)

rito de corpo, tão necessário às atividades Aéreas Castrenses de uma Força Aérea bem doutrinada.

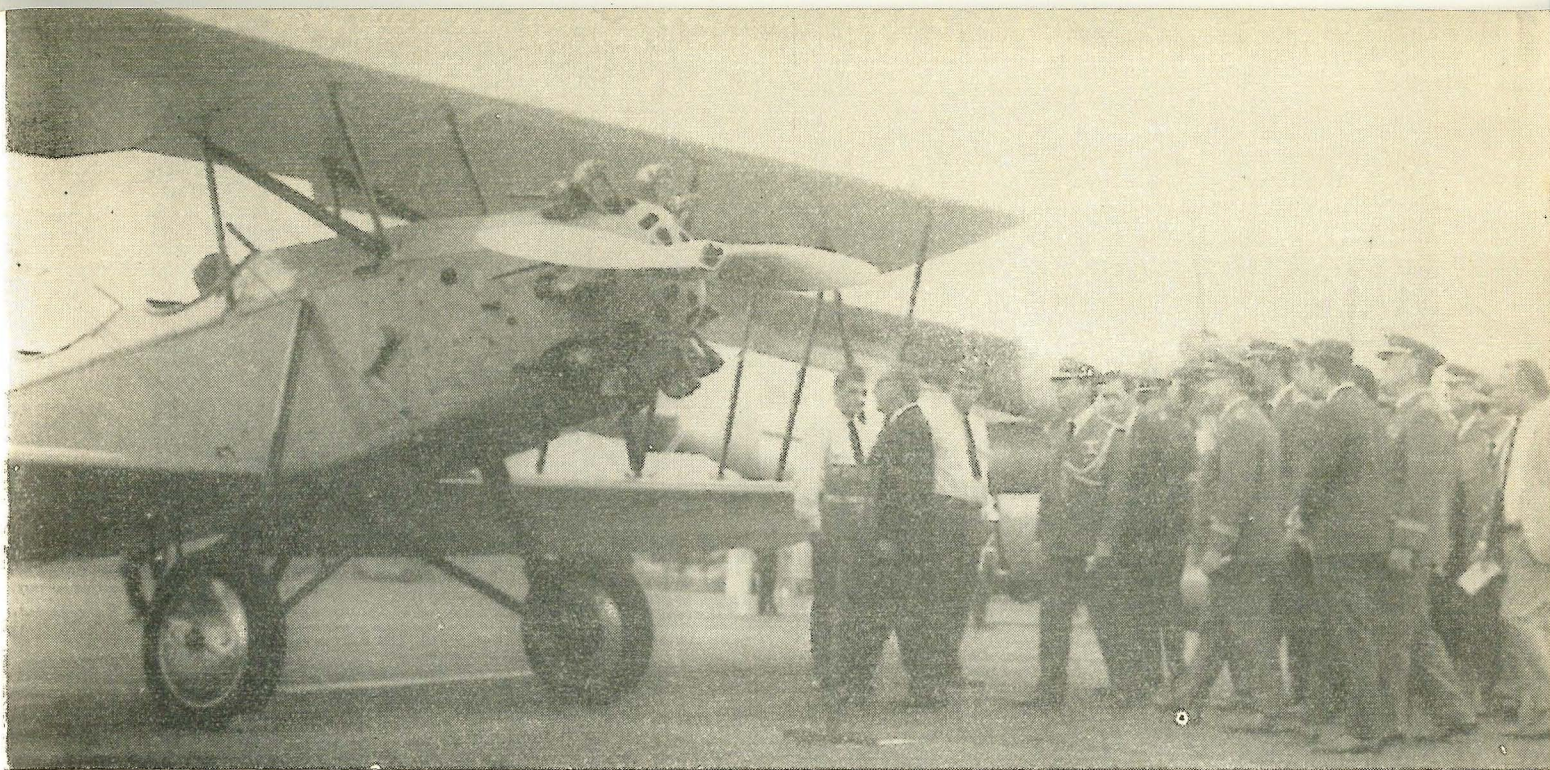
Buscamos, nessas linhas, recordar uma fase da vida profissional da FAB, que deixou nítidas recordações em todos os que militaram no I.º/4.º Grupo de Aviação, ao tempo do B-25; é um despretenso trabalho, moldado tão-somente na saudade e amizade de bons companheiros de profissão.

“Recordar é Viver” e o estamos fazendo, em reconhecimento à antiga Unidade pelo muito que fez pela Força Aérea Brasileira.

Assinalamos seus antigos comandantes — BURNIER, DANTE, MÁRCIO, PAULO COSTA, GUIMARÃES DE MATOS, CALDEIRA, SALGUEIRO — que, sem dúvidas, muito deram de si para que a aviação militar adquirisse os padrões dos dias atuais.

Que o velho Esquadrão continue no coração de todos!

Nossa saudade e nossas homenagens ao B-25, pelo muito que fez e ensinou a gerações hoje já maduras, com reflexos vivos, nas mais diversas atividades da Aeronáutica militar do Brasil.



O Presidente Costa e Silva examina, atentamente, a cópia do avião que realizou o 1.º voo do Correio, em 12/6/31. Nota-se, à direita, o Ten Brig Wanderley, que, em companhia do Brig Montenegro, efetuou aquele voo

Aniversário do Correio Aéreo Nacional

Com a presença do Presidente da República, dos Ministros de Estado e de altas autoridades nacionais e de países amigos, a Força Aérea Brasileira comemorou, no dia 12 de junho, o 36.º aniversário do Correio Aéreo Nacional.

Meia hora após o encerramento da missa campal oficiada pelo Capelão-Chefe do Serviço Religioso das Forças Armadas, Monsenhor Valdemar Resende, precisamente às 10:25 chegou o Presidente da República, sendo recebido na Base Aérea do Galeão pelo Ministro da Aeronáutica, Marechal Márcio de Souza e Mello, passando a seguir revista à tropa formada em sua honra.

Logo após, foi lida a "Ordem do Dia" do Ministro Márcio, na qual afirmou que "a grandeza continental da nossa terra, delineada pelo empenho desbravador dos nossos antepassados, vem encontrando um elemento decisivo de crescente coesão no esforço missionário que identifica e confraterniza, sob a égide do mesmo ideal, os heróicos tripulantes do Serviço Postal Aéreo Militar, do Correio Aéreo Militar, do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Nacional".

Um avião "Universal", inteiramente construído no Brasil, pilotado por

Brasilício Freire Neto, piloto de provas, realizou evoluções sobre a área, tendo uma "Fortaleza" B-17, em voo rasante, colhido um flagrante fotográfico do Presidente da República no palanque, deixando-o cair, logo depois, revelado e copiado a bordo da aeronave. Aviões da FAB em esquadrilhas de três aparelhos, tipos C-47, C-82, C-54, C-119, C-130 e B-17, fizeram passagens diante do palanque, sendo a demonstração aérea encerrada, com brilhantismo, pela Esquadrilha da Fumaça.

O Presidente Costa e Silva visitou a exposição de aviões que reuniu trinta e quatro tipos de aeronaves em uso na FAB ou fabricadas no Brasil e o "stand" do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico da Aeronáutica, de São José dos Campos, com inúmeros instrumentos de aviação, ali desenvolvidos. Entre os aviões expostos, figurava uma cópia do velho "Curtiss-Fledgling" que fez o primeiro voo do CAN, no dia 12 de junho de 1931.

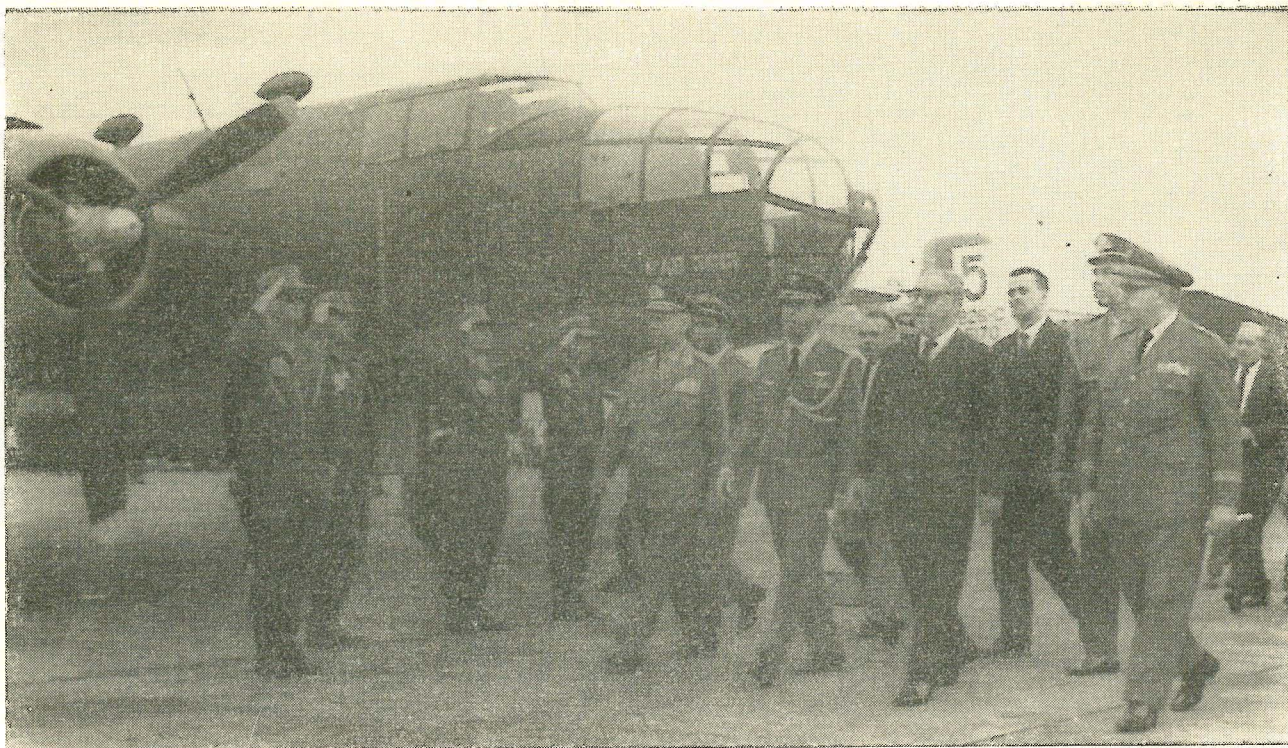
DISCURSO DO PRESIDENTE

No almoço que lhe foi oferecido, na Base Aérea do Galeão, o Presidente Costa e Silva pronunciou, de improviso, o seguinte discurso:

"Esta reunião assume um caráter simbólico. Simboliza a união, a coesão, a estreita compreensão das Forças Armadas do Brasil em torno do Chefe dessas mesmas Forças. Fora eu ou não, aqui está o Comandante-em-Chefe das Forças Armadas brasileiras, e esta autoridade se sente plenamente realizada e segura no cumprimento do seu alto dever, quando recebe, nesta solenidade simples, a demonstração clara e insofismável de apoio da Força Aérea Brasileira.

"Ontem, o Exército, lá na Vila Militar; depois, a Marinha, a bordo do navio "Custódio de Melo", com a mocidade esperançosa partindo para sua viagem de instrução; hoje, a Aeronáutica. Não me vanglorio vamente por isto, porque eu, em última análise, nada sou em face da grandeza do cargo que ocupo, e, para que o Brasil possa, com firmeza, com dignidade e com eficiência, progredir, é necessário que prevaleça a autoridade do Governo. E autoridade se traduz, no que tange às Forças Armadas, nesta coesão, nesta compreensão mútua de todos os elementos que as constituem.

"No campo político, há a certeza de que existe um partido que compreende a importância do momento que vive na história universal. Ou o Brasil atravessa esse momento crucial da



O Presidente da República inspeciona, em companhia dos Ministros do Exército e da Aeronáutica, a mostra dos aviões da FAB expostos na pista da Base Aérea do Galeão

sua história, ou ele naufraga. E o partido político que me apóia, ou por outra, que apóia o Governo da República, está convencido da importância da sua missão. Desta forma, temos esta aglutinação perfeita das Forças Armadas e da política brasileira, dos homens políticos, no interesse da Nação. Pouco vale o homem que chefia; o que vale é o símbolo da autoridade. O Brasil há de vencer dentro desse conceito, dentro desse contexto.

“Meus senhores.

“Anunciaram por aí que o Presidente da República faria um pronunciamento. Pois bem, o pronunciamento é este: estamos certos e seguros de que existe uma verdadeira aglutinação em torno da autoridade do Governo — políticos e militares. E há de prevalecer a autoridade civil do Governo apoiado nas Forças Armadas, como há de prevalecer, também, a autoridade militar do Presidente apoiado nas autoridades civis.

“Meus amigos.

“Eu queria falar sobre o CAN, eu deveria dizer-lhes o que é essa maravilhosa organização. Eu a vi nascer. Eu era capitão e amigo do então Ministro da Guerra, General Leite de Castro. No gabinete do Ministro, ser-

via um homem que já se havia projetado na História do Brasil como Tenente, entre aqueles Dezoito do Forte, em 1922. Era Eduardo Gomes, então Major. E eu sei do seu interesse, da verdadeira batalha que travou para que fosse constituído o então Serviço Postal-Aéreo Militar. O primeiro avião se lançou do Campo dos Afonsos com dois atrevidos Tenentes — Wanderley e Montenegro. Atravimento, sim, porque aquele biplano modesto que ali estava levaria cinco horas e vinte minutos do Rio de Janeiro a São Paulo. Cinco horas e vinte minutos, levando duas cartas. Era o Correio Aéreo Militar, que é hoje o Correio Aéreo Nacional, a percorrer 23 cidades do Brasil, cerca de 20 capitais da América e da Europa, levando sempre a mensagem do Brasil aos filhos do Brasil que se encontram no sertão, ou nas capitais européias, ou lá em Suez, defendendo o Brasil, elevando o nome do Brasil, no cumprimento exato das suas missões.

“Meus amigos.

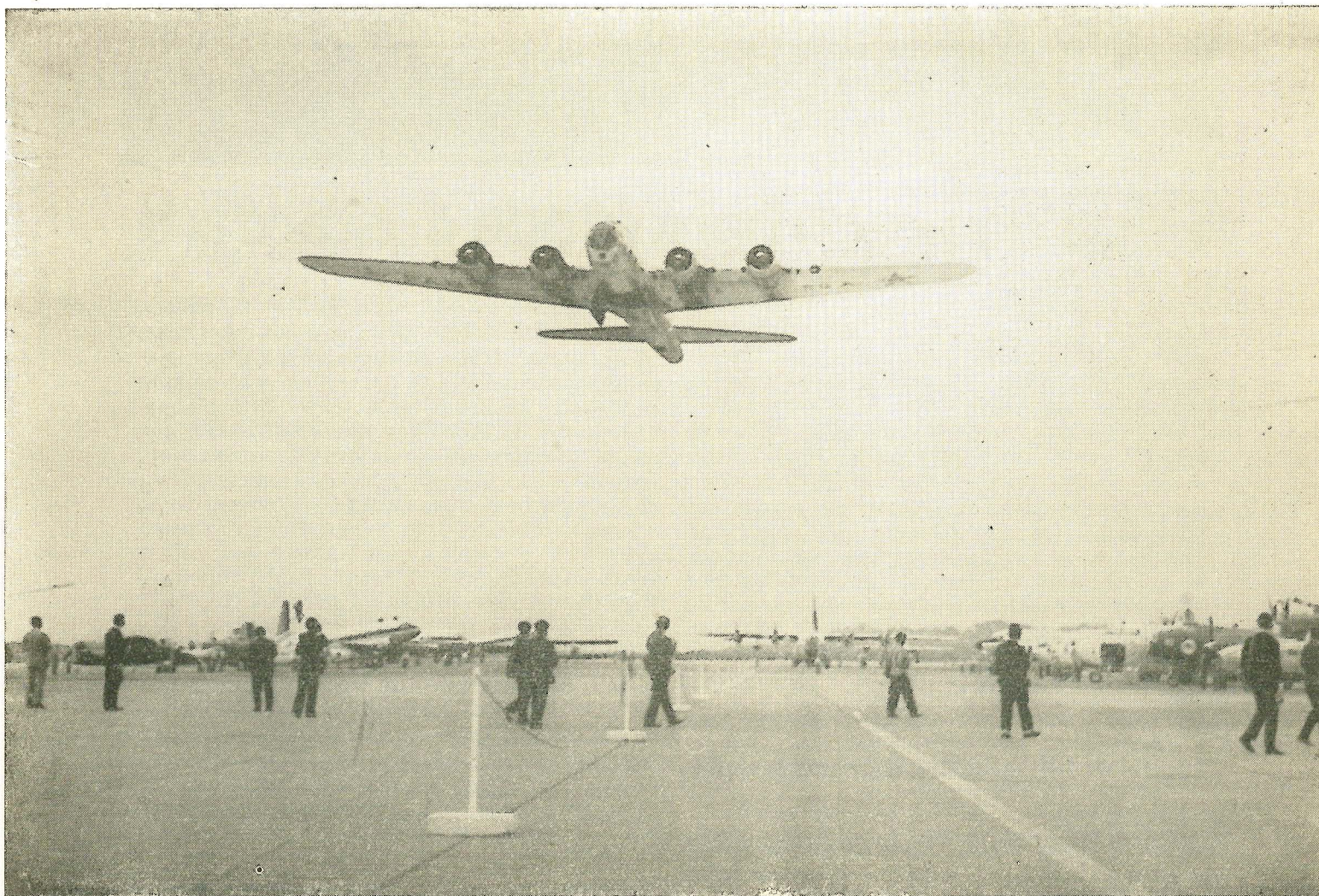
“Quero dizer-lhes que este é um momento emocionante para mim, porque eu venho de 22 com Eduardo Gomes, de 22 com Alberto Ribeiro Paz, então Cadete. E a mesma geração de 22 é a que batalhou em 30, com Mamede e tantos outros, como Eduardo Gomes. São os persistentes na jornada. Chegamos a 64, que recolocou o

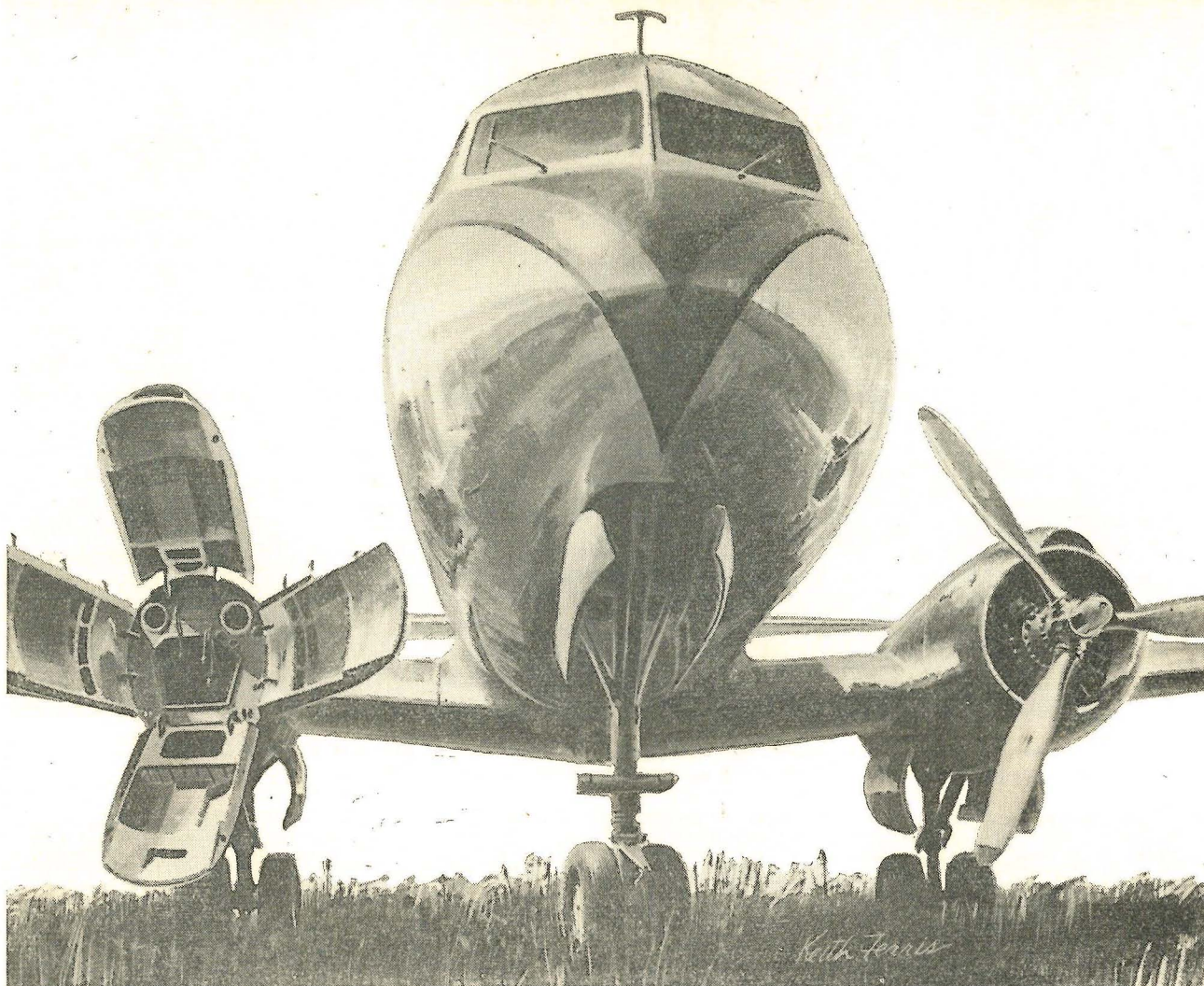
Brasil no seu verdadeiro lugar, e há de prosseguir nessa luta, há de prosseguir nesse caminho, quer queiram, quer não queiram aqueles que não compreendem a grandeza deste País. Havemos de vencer; nada valem os pessoalmente, mas valem os como um símbolo de uma era e de uma mentalidade nova.

“Agradeço esta homenagem, agradeço o respeito demonstrado ao Chefe do Governo, e podem ficar certos de que o Chefe do Governo aprecia muito essa solidariedade, porque ele precisa de força, ele precisa de apoio para cumprir a difícil missão que lhe confiaram. Quero dizer-lhes, encerrando esta solenidade, que a luta do CAN, que teve o privilégio de marcar uma nova dimensão na irresistível vocação histórica da unidade do nosso povo, está carregada de grandeza e de altruísmo. Tem sido heróica no melhor sentido — o do tranqüilo cumprimento do dever, sem alarde, sem propaganda, sem jactância. Heróica sempre pela coragem, pelo pioneirismo, pela assistência aos nossos irmãos. Ao soldado do CAN, nesta data feliz, rendo a homenagem do Brasil, contemplando os horizontes da esperança dos heróis anônimos que escrevem e que escreveram, na batalha do desenvolvimento, as páginas tranqüilas do dever cumprido. Era o que eu tinha a dizer.”



Em cima: Flagrante tomado durante o almoço, a que compareceu o Exm.^o Sr. Presidente da República, ladeado pelos Brigadeiros Eduardo Gomes e Márcio de Souza e Mello. **Em baixo:** A Fortaleza-Voadora, em vôo rasante, deixa cair as fotografias do Presidente, tiradas poucos minutos antes. Estacionados na pista, os diversos tipos de aviões da FAB





Peça de preço baixo pode custar caro

Ao procurar peças para motor de avião, evite aquelas "mais baratas" ou as que lhe proporcionam descontos muito grandes. Elas podem lhe custar muito mais em interrupção de vôos ou consertos extras.

Eis a verdade: somente peças genuínas da UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL podem manter por mais tempo no ar os motores a pistão mais seguros do mundo. Isto porque são fabricadas com as melhores ligas metálicas, calculadas para suportar as mais altas temperaturas e tensões e rigorosamente testadas para que não apresentem qualquer falha ou pontos fracos por microscópicos que sejam.

Certamente, no princípio, nosso equipamento genuíno pode custar um pouco mais... mas a

verdadeira economia é obtida da maior vida útil e melhor desempenho da sua aeronave, que operará por mais tempo. Há também maior segurança incorporada na melhor mão-de-obra e controle de qualidade. A hora de decolagem não é o melhor momento para se descobrir que peças "mais baratas" não suportam o esforço.

Para maior duração, maior rendimento do investimento em sua aeronave, na sua próxima aquisição de material exija equipamento genuíno PRATT & WHITNEY. Ele poderá ser obtido prontamente através do mais próximo representante da UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL. Esse é o único meio de V. ter certeza de que está adquirindo peças legítimas.

United Aircraft International

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

U
A



REPRESENTANTE DE:

PRATT & WHITNEY AIRCRAFT - HAMILTON STANDARD - SIKORSKY AIRCRAFT - NORDEN - UNITED TECHNOLOGY CENTER - VECTOR - CORPORATE SYSTEMS CENTER - UNITED AIRCRAFT OF CANADA LTD.

REPRESENTANTE DA PRATT & WHITNEY E PRODUTOS NO BRASIL:

ROBERTO DE SOUZA DANTAS - Av. Rio Branco, 133 - 15.º andar, sala 1505 - Tels.: 42-7975 e 52-4518 - Rio de Janeiro - GB.

CONCEITOS BÁSICOS DE IDADE QUE INTERESSAM AOS EDUCADORES

Dr. H. BALLARINY

— ● —

NOÇÕES DE BIOPSIKOLOGIA EDUCACIONAL

CAPÍTULO IV

COMO TEM ORIGEM E COMO SE FORMA A BASE GENÉTICA DA PERSONALIDADE

A base genética da personalidade tem origem no momento da fecundação, quando a cabeça ou núcleo do espermatozóide (gameta masculino) penetra no protoplasma do óvulo (gameta feminino).

O processo de fusão dos 23 cromossomos de cada núcleo dos gametas (cada gameta possui 22 autossomas e 1 genoma x ou y) constitui a "cariocinese" do óvulo (óvulo fecundado).

CROMOSSOMOS — São segmentos do filamento de cromatina do núcleo constituído por condensação de genes.

GENES — São partículas materiais do cromossomo, ou melhor, são ácidos animados, os quais encerram os múltiplos caracteres hereditários.

CARIOCINESE OU MITOSE — É o processamento da multiplicação celular, iniciado com as modificações e duplicação do grânulo protoplasmático denominado áster, corpo central, ou centro-motor da célula.

A cromatina, a parte mais importante do núcleo, é constituída por filamentos de substância protéica altamente corável, apresentando condensações, isto é, os genes.

A posição e forma dos filamentos da cromatina variam com as diversas fases da vida de cada célula. Quando a célula atinge a maturidade ou quando se dá a fecundação, a cromatina condensa-se, forma uma faixa, a seguir uma espiral e, finalmente, divide-se em bastonetes ou cromossomos.

O número de cromossomos em cada célula animal ou vegetal é característico da espécie. Assim, nas células do áscaris (verme intestinal) o número de cromossomos é de 2; na mosca "drosophila", encontramos 8; no gafanhoto 12; nas células da cebola e do trigo e nas da cobaia e do pombo foram constatados 16; na rã e no rato 24; e no HOMEM 46.

Em 1878, descobriram que os gametas ou células da reprodução sexuada de cada espécie possuem cada um a metade dos cromossomos encontrados em qualquer célula dos tecidos componentes dos organismos que as geraram após a fecundação, por ocasião da fusão dos 2 núcleos. Os dois gametas que dão origem ao óvulo passam a apresentar o número característico de cromossomos da espécie. Assim, os 23 cromossomos do espermatozóide se fundem com os 23 do óvulo, resultando nos 46 cromossomos encontrados no óvulo humano.

Tôdas as células dos tecidos humanos possuem 46 cromossomos, com exceção dos gametas fabricados pelos tecidos do ovário e do testículo, os quais, através de um processo de condensação da cromatina, somente possuem a metade, ou seja, 23.

A multiplicação das células do nosso organismo, ou cariocinese, processa-se através de 4 fases bem estudadas pelos especialistas em genética.

Tanto no espermatozóide como no óvulo existe um par de cromossomos que encerra os genes responsáveis pela futura formação dos órgãos genitais, isto é, determinantes do sexo do embrião.

O par de cromossomos responsáveis pelo sexo apresenta-se ao ultramicroscópio com formas definidas. No óvulo, o 23.º cromossomo tem sempre a mesma forma; foi denominado como cromossomo X ou homozigoto. Em alguns espermatozoides, apresenta-se, não em forma de um bastão reto, mas sim com a forma de gancho numa das extremidades, e quando isto acontece ele se denomina cromossomo Y ou heterozigoto.

Assim, o 23.º cromossomo X do óvulo combinando-se com o 23.º Y do espermatozóide dará sempre um embrião feminino.

Quando acontece de um espermatozóide possuir um Y, a fusão com o X do óvulo resultará sempre um embrião masculino.

Por essa razão, podemos dizer que o sexo é uma característica genética, como o serão tôdas aquelas que dependerem das combinações dos genes masculinos e femininos.

Baker-Holdane e Huxley realizaram experiências visando a descobrir por que razão, dentre

os 600 000 espermatozoides expelidos numa ejaculação, contendo todos eles o 23.º cromossomo, uns com a forma de X e outros com a forma de Y, o 1.º a penetrar no óvulo poderá ser umas vezes o portador do cromossomo X, outras vezes o transportador do Y.

Baseados na hipótese de que o fenômeno fôsse conseqüente da predominância de uma carga elétrica de pólo positivo ou negativo, colocaram espermatozoides vivos em tubos de vidro contendo óvulos. Os tubos continham líquidos com propriedades físico-químicas icênticas àquelas dos líquidos encontrados no aparelho genital da fêmea. A seguir, faziam os espermatozoides nadarem em direção a uma corrente elétrica, ora no sentido do pólo positivo, ora no sentido do pólo negativo.

Quer numa alternativa, quer neutra, era indiferente a ordem de chegada dos espermatozoides. Ora era um X, ora um Y que fecundava o óvulo, independentemente da corrente ser de pólo negativo ou de pólo positivo.

Felizmente, isto deixa patente que a determinação do sexo conseqüente da miscigenação dos genomas está fora da vontade humana, o que justifica, através dos tempos, a manutenção do sábio equilíbrio social, quanto ao número de homens e mulheres de uma comunidade.

Alguns efeitos resultantes da miscigenação dos genes, dos demais autosomas, responsáveis pelos caracteres hereditários dominantes, recessivos e não-dominantes, apresentados pelos fenômenos da cariocinese, foram explorados com as experiências de Mendel, feitas com plantas, e de Morgan, pesquisando as alterações provocadas nos cromossomos da Mósca do Vinagre, a "Drosophila Melanogaster".

Mendel foi um monge agostiniano, filho de chacareiros, que tomava conta da horta do convento de Brunn, onde procedeu a importantes experiências de cruzamentos de vegetais. Partindo de suas experiências, lançou as leis da hereditariedade e definiu os caracteres herdados. Três são as principais leis da hereditariedade, de Mendel:

- 1.ª lei da uniformidade dos descendentes, em conseqüência dos caracteres dominantes;
- 2.ª lei da diferenciação dos descendentes, em virtude dos caracteres recessivos;
- 3.ª lei da independência dos caracteres, pela combinação livre dos genes dando os caracteres não-dominantes.

A combinação dos genes dos cromossomos é, pois, o segredo da hereditariedade. A formação de genes nos gametas, sob as influências do

meio interno, resultaram na concepção moderna de que a hereditariedade de hoje é o resultado do meio ambiente de ontem.

A Mósca "Drosophila Melanogaster" que possui, nos gametas, cromossomos gigantes, com menor número de genes, permitiu a Morgan determinar, pela combinação dos genes, o aparecimento dos caracteres hereditários.

Com o uso do estilete microscópico, Morgan conseguiu provocar alterações nas combinações dos genes cromossomiais, gerando, dessa maneira, modificações dos caracteres hereditários, produzindo mósas com anomalias congênicas.

Dos estudos de Morgan, foi possível figurar, num mapa, até onde os genes responsáveis pelos caracteres hereditários determinantes, recessivos e não-determinantes, estão localizados com precisão.

O mesmo já foi feito com outros insetos de sobrevida curta.

Nos mamíferos e entre eles o homem, o problema é muito mais complexo, e as tentativas de organizar o mapa cromossomial têm resultado em fracasso.

Resumindo, podemos dizer que da maneira dos cromossomos se combinarem e da qualidade dos genes que os compõem dependem os caracteres hereditários da base genética da personalidade. Uma vez processada a cariocinese, inicia-se a fase de intensa multiplicação celular, ou período embrionário da formação da base genética da personalidade. É nesta fase que os fatores congênicos começam a atuar. O microclima da trompa e logo a seguir o da cavidade uterina passam a influenciar na estruturação da base genética da personalidade.

Durante muito tempo acreditou-se que a maior parte dos defeitos da base genética dos recém-nascidos eram devidos a alterações dos genes e cromossomos das células sexuais precedentes dos pais. Porém, hoje em dia, sabe-se que muito das anomalias congênicas é conseqüente de fenômenos físicos, químicos e biológicos ocorridos durante a gravidez, e que agem diretamente sobre o crescimento e o desenvolvimento do embrião.

Modernamente, acredita-se, também, que estados críticos de tensão emocional ocorridos durante a gestação e provocados por conflitos psíquicos incidindo sobre a genitora provocam certas anomalias da base genética da personalidade.

Experiências de laboratórios, feitas com ratos prenhes, não deixaram dúvidas a respeito da influência de conflitos psíquicos no aparecimento

urara separação das células congênicas. As anomalias apresentadas em submetidas a forte tensão emocional, qual seja a presença de focinho de um gato faminto, espreitando e tentando caçá-las através das grades da gaiola, onde as futuras mães estavam encerradas. O tipo de anomalias apresentadas pelos descendentes dependia da época da gestação em que as mesmas eram submetidas à experiência.

Durante a 1.^a semana de gravidez, a forte emoção da experiência podia ocasionar o nascimento de monstros sem cabeça. Se a experiência fosse realizada somente após a 2.^a semana de gravidez, resultavam gêmeos siameses.

Quando as experiências tinham início no momento em que as estruturas dos folhetos embrionários já estivessem mais bem desenvolvidos, as anomalias eram de menor monta.

Assim, se estabelecida a inquietude emocional após a 4.^a semana, o resultado eram crias com fístulas, cataratas, céu-da-bôca partido, lábios leporinos, perda de aptidões instintivas, dificuldades do desenvolvimento pós-nasal etc.

Está provado que inflamações ginecológicas, infecções durante a gravidez, tais como, rubéola, sífilis, viroses, e também falta de sadia alimentação e de boa oxigenação, e presença de tóxicos no sangue materno etc., são causas congênicas de anomalias da base genética.

Com o fim de diminuir a incidência de defeitos congênicos, a Escola de Saúde Pública da Universidade de Harvard sugere uma série de medidas profiláticas, entre as quais proporcionar à mulher, antes da gravidez, preparação adequada, quer física, quer psiquicamente.

O exame pré-nupcial perfeito resolveria as influências negativas da estrutura somática. Uma preparação psicológica da mulher, antes do casamento, que ao mesmo tempo esclarecesse sobre inquietações e temores resultantes da ignorância e dos falsos tabus e visasse ao equilíbrio emocional da futura gestante, afastariam as consequências dos conflitos psíquicos maternos para o recém-nascido.

Vejamos, a seguir, como se processa a estrutura orgânica durante a gestação, sob os imperativos dos genes e a influência dos fatores congênicos.

Terminados os fenômenos da cariocinese com a 1.^a divisão do ovo em duas células contendo cada uma 46 cromossomos, inicia-se uma fase de intensa multiplicação celular, denominada Mórula, onde as duas células se multiplicam em quatro e rapidamente em 16 — 64 — 256 — 1 024 etc.

Quando, na fase de Mórula, o conjunto de células se fende parcialmente, ficando estas ligadas por um ponto, teremos os gêmeos siameses. Se, pelo contrário, a separação da Mórula for completa, teremos os gêmeos normais, univitelinos.

Logo a seguir, começa a aparecer no interior da Mórula uma cavidade central com um líquido; é a fase da **Blástula**. A Blástula vai-se alongando, perdendo a forma globosa e achatando-se para dar lugar aos folhetos embrionários, pela fusão da parte superior com a parte inferior.

Dessa fusão originam-se 3 folhetos:

- 1 — Superior, que se envagina no centro e envolve os outros dois folhetos, dando origem ao actoderma ou folheto externo.
- 2 — Médio, que fica entre o externo e o interno, dando origem ao mesoderma.
- 3 — Inferior, que volta a tornar-se tubular, dando origem ao endoderma ou folheto interno.

As células de cada um desses três folhetos, possuindo os genes específicos oriundos dos cromossomos iniciais dos gametas, continuam a multiplicar-se, dando origem aos diferentes tecidos e órgãos do nosso organismo.

Assim, o crescimento das células embrionárias que formam o ectoderma, ou folheto externo, dá origem a:

- 1) epiderme e anexos da pele: folículo piloso, pêlos, unhas, glândulas sebáceas, sudoríparas e mamárias;
- 2) epitélio da boca, glândulas salivares, esmalte dos dentes;
- 3) epitélio, ou mucosa, da metade inferior do reto e parte terminal da uretra masculina;
- 4) epitélio dos órgãos dos sentidos:
 - a) olho, retina, cristalino, córnea e conjuntivas;
 - b) ouvido, labirinto membranoso, conduto auditivo externo;
 - c) epitélio olfativo, cavidade nasal e seios acessórios do nariz;
- 5) sistema nervoso central e periférico;
- 6) glândula pineal, lóbulo anterior e posterior da hipófise, camada medular da supra-renal;
- 7) músculo liso da íris e das glândulas sudoríparas.

O folheto médio, ou mesodermo, dará origem aos seguintes tecidos e órgãos:

- 1) tecido conjuntivo em geral, inclusive ossos e cartilagens; derma, olhos etc., corda dorsal;
 - 2) membranas ditas serosas: pleura, pericárdio e peritônio; bôlsas sinoviais e bainhas tendinosas.
 - 3) músculos estriados e cardíacos, e o restante da musculatura lisa, com exceção dos músculos lisos da íris e das glândulas sudoríparas;
 - 4) endotélio do coração, dos vasos sanguíneos e linfáticos;
 - 5) sangue, medula óssea e baço;
 - 6) tecido linfóide, gânglios linfáticos e amígdalas;
 - 7) dentes, exceto o esmalte;
 - 8) córtex da glândula supra-renal;
 - 9) "Dura mater" e microglia;
- de fatores hereditários e congênitos, agindo:
- 10) órgãos urinários e genitais, excetuando as mucosas de revestimento.

O folheto interno, ou endodermo, dará origem a:

- 1) epitélio do tubo digestivo e suas glândulas anexas, com exceção das salivares;
- 2) epitélio da traquéia e de toda a árvore respiratória;
- 3) tireóide, paratireóide, timo;
- 4) mucosas da próstata, bexiga e uretra.

A esta altura, por volta da 8.^a semana, chegamos ao término da fase embrionária do desenvolvimento da base genética da personalidade.

Continuando a multiplicação que transformou o zigoto, respectivamente de ovo primitivo, na Mórula e na Blástula, passamos pela fase de embrião, e entramos na fase fetal, quando, entre a 28.^a e a 40.^a semana após a fecundação, ocorrerá o parto, com a expulsão do então recém-nascido.

As influências da má qualidade dos genes ou dos fatores ambientais do período gestacional podem ocasionar, respectivamente, durante este período, as anomalias hereditárias ou congênitas do crescimento e do desenvolvimento da base genética da personalidade.

Anomalias da base genética por influência de fatores hereditários e congênitas, agindo:

A — No crescimento e desenvolvimento do folheto interno ligados à face somática:

a) — Anomalias viscerais — inversão da posição das vísceras, estenose do esôfago, imperfuração anal, lesões valvulares do coração etc.

b) — Disfunções da tireóide, diabete etc.

B — No crescimento e desenvolvimento do folheto médio ligados à face somática:

a) — Na cabeça-macro-micro e estenocefalia, lábio leporino etc.

b) — No aparelho ósteo-músculo-locomotor — acondroplastias, esteogêneses imperfeitas, espinha bífida, sindactilia, amiotrofia muscular progressiva etc.

c) — Icterícia hemofílica familiar — hemofilia.

C — No crescimento e desenvolvimento do folheto externo:

a) — Na pele, nos fêmoros, nas mucosas ligadas à face somática, disfunções hipofisiárias e da camada medular da supra-renal, catarata, calvície, daltonismo.

b) — No sistema nervoso, ligados à face rítmica — paraplegias, paralisia (apatia cerebral, cegueira, epilepsia, surdez, mioclonias, coreatetoses etc.).

c) — No sistema nervoso ligados à face tímica, híper e hipotímica (apatia ou nervosismo), introversão, extroversão, tipos de temperamento etc.

d) — No sistema nervoso, ligados à face frênica, às diversas gradações de oligofrenia, imbecilidade, idiotice, debilidade mental, mongolismo, superdotados etc.

Também os traumatismos ou acidentes do parto podem acarretar ao recém-nascido as anomalias de origem obstétrica, quer no esqueleto, por traumatismo, quer no sistema nervoso, por pressão, ruptura ou anoxia (falta de oxigênio).

Sabemos que as crianças se assemelham, do ponto de vista somático, aos seres que as precederam, remotamente, na escala filogenética e, muito de perto, ontogeneticamente. Mas, em matéria de hereditariedade das características psicológicas, embora nossos conhecimentos sejam escassos, podemos concluir que a criança será ela mesma, e terá um comportamento psíquico social próprio, fruto da reação de seu ser aos estímulos ambientais. Esses estímulos ambientais nunca serão os mesmos para pais e filhos, pois estão em constante e variada mutação.

O temperamento, em virtude da dotação celular do sistema nervoso, é, inegavelmente, fruto dos cromossomos do óvulo e do espermatozoide dos progenitores e dos fatores congênitos; entretanto, o desenvolvimento das ligações dos dentrites e dos cilindros-eixos dos neurônios, bem como as interações entre o meio ambiente, após o nascimento, são frutos das próprias vivências culturais dos descendentes.

A imutabilidade de todas as variedades de traços do comportamento psicomotor e da conduta social, atribuída pela crença popular à hereditariedade, deve ser combatida.

Ela não existe, pois o comportamento psicomotor é o fruto da influência do meio sobre a estrutura da base genética, que reagirá de acordo com a sua capacidade fisiológica. As crianças com inferioridade da base genética, não compensada mediante uma educação adequada, só terão na vida dificuldades, que os métodos educacionais anaclíticos tendem a exagerar.

Anomalias físicas são, predominantemente, hereditárias, embora o meio (microclima e alimentação) possa modificá-las. Ex.: alta estatura dos japoneses imigrados para os U.S.A. Certos caracteres físicos de origem cromossômica, tais como cor dos olhos, tipo de cabelo, certos sinais da pele etc. são imutáveis e independentes da influência do meio.

Quanto às exteriorizações da conduta motora, ligadas à face rítmica, dependem inicialmente da estrutura do sistema nervoso, mas o seu desenvolvimento irá depender das experiências motoras que o meio lhes proporcionar. A coordenação motora, embora dependa da estrutura do sistema nervoso, só pode ser alcançada com treinamento; portanto, não é congênita. Assim, podemos considerar que o desenvolvimento da face rítmica depende 50% do meio ambiente.

As condutas afetiva e emocional são resultados do meio ambiente, sendo essencialmente frutos da educação. A falsa noção de que a hereditariedade é fato inexorável na exteriorização de comportamento afetivo e das qualidades de caráter do indivíduo constitui um notável travesseiro para a preguiça pedagógica, ou uma justificação para a falta de competência e o egoísmo da grande maioria de pais e educadores. O desenvolvimento da face tímica depende 99% do ambiente cultural.

De modo geral, podemos dizer que a face frênica da personalidade desenvolve-se 80% às custas da estrutura genética do córtex cerebral e 20% pela influência cultural do meio ambiente.

Se o meio não oferece ao adolescente as mesmas oportunidades de formação das memórias adquiridas pelos ancestrais, memórias essas de

localização cortical, que geram as incitações responsáveis pelos atos intelectivos, é óbvio que a expressão intelectual dos filhos não será semelhante à dos pais. A prova disso são os quinze talentosos compositores repartidos pelas cinco gerações da família Bach, onde, ao lado da maior dotação celular da zona parietal do córtex, aquelas crianças foram encorajadas e exercitadas na música desde a mais tenra idade. O córtex bem dotado, a iniciação e o estímulo musical, bem como a imitação influenciaram no aparecimento de tantos talentos naquela família de músicos. Já o mesmo não aconteceu com filhos de grandes gênios, como Pasteur, Oswaldo Cruz, Napoleão e outros, porque, como pais, eles não proporcionaram aos filhos as mesmas vivências específicas, criadoras daquelas memórias corticais que lhes possibilitaram as realizações que os consagraram como vultos históricos. Muito ao contrário, a permanente ausência física e afetiva daqueles pais geniais, ou as consequências negativas do ambiente do lar durante o período de suas realizações geniais poderiam até ter impedido o desenvolvimento daqueles centros corticais de seus filhos, mesmo que eles possuíssem condições natas para a formação de memórias semelhantes às dos progenitores.

Nos casos dos filhos de Napoleão, Pasteur e Oswaldo Cruz, teremos que levar em conta, também, os cromossomos maternos, que, ao contrário do caso da família Bach, não possuíam as mesmas aptidões paternas, razão da menor semelhança de dotação genética entre pai e filho.

Outro exemplo de dotação genética da face frênica e do meio influenciando harmonicamente é o casal Curie, cujas filhas seguem a mesma trilha dos seus ilustres progenitores.

No caso dos fatores hereditários, não podemos esquecer os caracteres reversíveis, das leis de Mendel, que pulam gerações, só aparecendo em netos ou bisnetos, constituindo exceções à regra.

Além dos fatores hereditários cromossômicos, não podemos deixar de levar em conta os fatores congênitos, influenciando na dotação da base genética da personalidade.

Um feto bem dotado hereditariamente, sofrendo o impacto de uma infecção ou de qualquer outra afecção materna, pode sofrer uma degeneração do sistema nervoso que irá influir, definitivamente, na estrutura psico-social da base genética do recém-nascido.

Já a disciplina dos instintos de conservação, individual e da espécie, visando à formação da face ética da personalidade, depende 10% da perfeita funcionabilidade dos reflexos condicionados do recém-nascido e 90% dos métodos

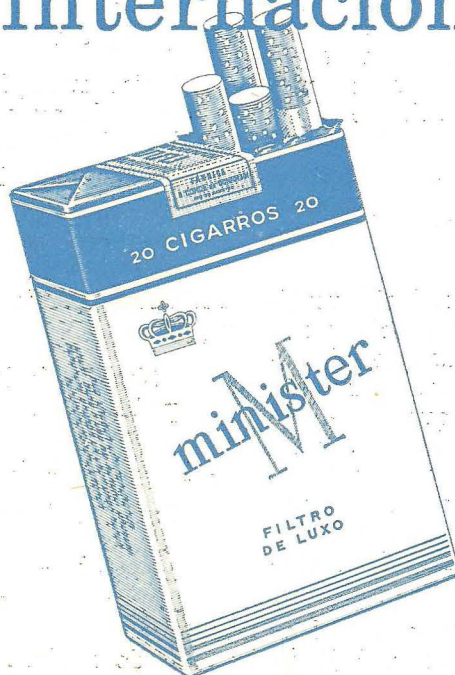
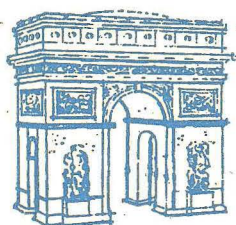
educacionais empregados na formação cultural do indivíduo. Ninguém nasce como criminoso, bêbado ou amoral. Porém, um meio hostil, uma educação inadequada às dotações de uma base genética deficiente, a falta de compreensão e de afeto de seus semelhantes infalivelmente irão gerar um indivíduo muito agressivo e de conduta anti-social.

Paul Osterrieth e inúmeros outros autores são de opinião de que não se herdamos o saber, a possibilidade de concentração, a preguiça, a virtude, o senso de negócios, como se herdamos um colar de pérolas ou uma baixela. A hereditariedade não assegura a transmissão de características psicológicas ou morais, feitas e acabadas, como ordinariamente se acredita. É, sem dúvida, acertado pensar que aquilo que se transmite são disposições, sensibilidades ou insensibilidades, as quais permitem, no curso da vida, a aquisição de certas facilidades ou de certas características de comportamento. Ainda assim, cumpre que as circunstâncias lhes dêem a possibilidade de manifestar-se e lhes ofereçam as formas nas quais

se vazarão essas disposições. Cumpre, talvez, lembrar que, na realidade, organismo e meio estão em interação continuada, e, segundo as características do meio, certas propensões hereditárias serão não apenas autorizadas, mas favorecidas, e realizar-se-ão, pois, em aptidões ou em traços de caráter, enquanto outras serão inibidas e não aparecerão, conseqüentemente, senão de forma distorcida, e outras, enfim, jamais serão despertadas, e as razões concomitantes, portanto, jamais virão a constituir-se. Inversamente, segundo as disposições hereditárias, os estímulos do meio serão mais ou menos atuantes e produtivos, desde que o organismo responda a eles; ou ainda, ao contrário, desde que não encontrem sensibilidade alguma no indivíduo e não alimentem qualquer propensão, tais estímulos permanecerão estéreis e vãoos.

No capítulo seguinte, procuraremos dar noções de como se estrutura funcionalmente o sistema nervoso, parte do nosso organismo, essencial à captação dos estímulos ambientais e à expressividade reacional da personalidade.

um cigarro de agrado internacional



Minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ

ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DA SOCIEDADE HUMANA

CAP. H. BENNATTI JR.
Prof. no ITA

O fato mais evidente, a partir do qual podemos iniciar o estudo da vida coletiva dos seres humanos, é a convivência: os homens convivem, isto é, vivem juntos, conhecem-se, discutem, conversam, reúnem-se, concordam ou discordam. O primeiro e grande problema de todos quantos se interessam pela análise dos agrupamentos humanos — problema que cresce de importância na evolução dos tempos — é compreender a sua natureza. Filósofos, sociólogos, psicólogos, políticos, economistas, todos têm apresentado suas “análises do homem” e dos agrupamentos que ele forma. E cada interpretação tem as suas conotações e denotações, que têm servido para fundamentar as ações de indivíduos e de grupos, em todas as esferas da vida nacional. Se pudermos, portanto, contribuir com alguns esclarecimentos sobre o que caracteriza a Sociedade Humana, mesmo que seja, à sua vez, também um ponto de vista, certamente e no mínimo, estaremos ajudando aqueles que não tiveram a oportunidade de estudar melhor o problema, ajuizar, com mais segurança, as muitas argumentações relativas ao assunto.

Não apenas os homens formam sociedades, mas também outras espécies, como as formigas, os macacos, os pássaros, as abelhas, para citar apenas alguns exemplos.

Quando reunimos seres humanos, formando agregados sociais, três tendências podemos estabelecer, nas tentativas de classificá-los:

1.º — considerá-los como “coleções”, simples somas das partes, intercambiáveis à vontade;

2.º — considerá-los como “organismos”, onde a soma das partes resulta em algo maior, ou diferente, mas estas não são intercambiáveis e sim, fixas, de acordo com as funções que desempenham;

3.º — considerá-los como algo “sui generis”, maior e diferente que o somatório das partes, mas estas são intercambiáveis, dentro de limites bem amplos, tanto nas suas posições, como nas suas funções. (1)

Uma sociedade não é nem uma “coleção”, “aglomerado” ou “agregado”, e nem é um “organismo”; está mais próxima, porém é mais complexa do que uma coleção; é mais ampla e menos complexa do que um organismo.

A reunião de indivíduos, ocasionada por estímulos externos (tropismos) ou internos (apetites), mas onde cada um trata de seu próprio problema, sem influência dos outros indivíduos, constitui simples coleção ou agregado. Como exemplo, citamos mariposas em torno de uma fonte luminosa, o gado em volta da manjedoura e, no estágio inicial, seres humanos reunidos em um coletivo urbano, em uma loja de fazendas ou presenciando uma briga na esquina. Porém, desde que haja influências recíprocas, desde que o encontro desencadeie ações e reações mútuas, estaremos, então, nos limites externos de “sociedades”. (2) A sociedade estará bem caracterizada quando houver ajuda mútua, de tal modo que o trabalho coletivo seja maior que a soma do trabalho das partes, e cada indivíduo dependa da cooperação de outros, para continuar a viver. Quando nossos antepassados mais longínquos se reuniam para abater os gigantescos espécimes animais, formavam sociedades.

A concepção colecionista tem as seguintes implicações: não há subordinação das partes ao todo, cada um trata de si, sob as ações de forças físicas, químicas ou biológicas. Ao contrário, na concepção organicista, a subordinação das partes ao todo é completa e funcional, mas ainda predominam os mesmos tipos de forças. O ponto de vista intermediário mantém que a sociedade é algo especial, onde as partes e o todo mantêm um equilíbrio de subordinações, onde as partes funcionam dentro de limites variáveis. Na sociedade humana acrescenta-se à presença de forças morais, a capacidade de atribuir um sentido às coisas, de usar símbolos arbitrários, de empatia. Não há partes insubstituíveis, embora haja funções, posições sociais, “status”. Algo de tipo inexistente no mundo físico, químico ou orgânico; campo das ciências sociais.

Independente do tipo de sociedade considerado, as seguintes necessidades consideram-se como universais:

Primeiro: necessidades individuais de cada membro (primárias): nutrição, proteção e reprodução.

Segundo: necessidades coletivas referentes à divisão de funções.

Terceiro: necessidade de manter-se a solidriedade grupal.

Quarto: necessidade de perpetuação do sistema social.

As necessidades primárias geram todas as outras. De fato, a função de um sistema social consiste em facilitar aos membros do grupo a satisfação dessas necessidades: a sociedade deve cuidar de prover alimento à população, deve proteger os indivíduos contra os perigos internos e externos e deve proporcionar os meios para a contínua substituição dos membros que vão desaparecendo. Assim fazendo, outras espécies de necessidades aparecem. A eficiência social só pode ser alcançada pela divisão de funções; por outro lado, essa divisão de funções, para surtir efeito, deve ser coordenada e baseada na cooperação; e, finalmente, a unidade social deve permanecer, assim, na sucessão dos tempos. (3)

Existem, portanto, elementos comuns a todas as sociedades. No entanto, elas diferem, entre si, sob muitos aspectos. Tentaremos, agora, uma classificação das sociedades. Considerando que todas as sociedades se estruturam e se organizam em sistemas sociais, tendo em vista a satisfação das necessidades dos seus membros, este fato nos permite uma classificação delas, segundo os sistemas sociais se fundamentem em ações individuais predominantemente herdadas ou adquiridas após o nascimento. Davis denomina os primeiros de "sistemas biossociais" e os segundos, de "sistemas sócio-culturais". (4)

Explicando melhor: nas sociedades não-humanas, as reações de cada indivíduo, aos estímulos proporcionados pelo ambiente, são fixas, isto é, nascem com ele. De modo que a estrutura social é inflexível: cada indivíduo é especializado em uma função, já nasce assim determinado; qualquer modificação que se faça necessária — como os mosquitos que enfrentam um novo inseticida — ela é transmitida por via hereditária. Isto significa que as experiências individuais não são transmitidas culturalmente, como acontece na sociedade humana. Um macaco não pode dizer ao seu filhote que ele poderá ser um "engenheiro" quando crescer. Somente o homem tem a capacidade de formar sistemas sócio-culturais.

Mas essa distinção não nos deve levar a pensar em uma completa separação da sociedade humana das outras sociedades. O homem continua sendo um mamífero e um primata. Há muitas coisas em comum entre o homem e os outros primatas. Por isso que, conhecendo-se algo da classe dos mamíferos e da ordem dos primatas, poderemos conhecer os fundamentos da própria sociedade humana.

Entre mamíferos e insetos, por exemplo, existem diferenças fundamentais. Os insetos existem em número consideravelmente superior, reproduzem-se em grande escala, mas têm vida mais curta; por via da seleção natural, os sobreviventes transmitem, geneticamente, as mutações biológicas (adaptações) necessárias à continuação da espécie. Os mamíferos combinam a predominância dos caracteres herdados — nos mamíferos inferiores — com traços adquiridos socialmente, limitados aos exemplos concretos, em situações reais. Mas, à medida que subimos na escala biológica, essa influência social vai aumentando, tornando-se máxima no homem.

Os primatas, mamíferos superiores, já possuem um sistema senso-motor bastante evoluído; seu período de imaturidade é relativamente longo. São dois fatores que, combinados, dão margem a um condicionamento social que os coloca, em algumas espécies, próximos ao homem. Mas aqui entramos em uma área cheia de indagações e problemas. Os primatas não-humanos são capazes de utilizar mecanismos de expressão de atitudes. (5) Dois fatos podem ser citados, ainda explicados provisoriamente. Em primeiro lugar, conforme pôde verificar nas selvas da África o Dr. Schaller, o gorila, apesar de potencialmente, pelo volume do cérebro, ser capaz de utilizar "ferramentas" como o chimpanzé caçando térmitas, jamais se utiliza delas. Uma explicação poderia ser tentada: por hipótese, o gorila não usa instrumentos porque não sente necessidade; as selvas onde vive lhe fornecem tudo o de que precisa e em abundância. Em segundo lugar, a estrutura do aparelho vocálico dos antropóides permitiria que falassem uma linguagem inteligível, porém todas as tentativas para fazê-los falar falharam. A comunicação simbólica não existe para os antropóides. (6).

A ausência de comunicação simbólica entre os primatas não-humanos resulta em que, se existir um tipo qualquer de comunicação, ela deverá estar ligada ao presente, à situação real; nada informa sobre o passado ou futuro: em resumo, inexiste a cultura, e, portanto, não há a transmissão de experiências e conhecimentos acumulados, porque nada se acumula.

O "homo sapiens" é mamífero e primata, porém se distancia cada vez mais de todas as outras classes e ordens, com respeito à cultura. A razão pela qual somente ao homem é dado possuir cultura tem levantado muitos problemas. Não há dúvida de que a sua complexidade nervosa é uma base fundamental para a capacidade de aprender e desenvolver um sistema de símbolos arbitrários. Mas não explica se, algum dia, os outros primatas também poderão possuir "cultura". Portanto, não é uma explicação completa. Julga Montagu que os fatores que limitam a capacidade dos seres não-humanos para o desenvolvimento da cultura se situam nas potencialidades genéticas, as quais diferem entre as espécies. Declara o sociólogo de Princeton que "the system of genes which has permitted the development of the specifically human mental capacities enables man to adapt himself to his environment by responses which are genetically both more limited and more fixed". ... "Instead of having his responses genetically fixed as in other animal species, man is a specie that invents its own responses, and it is out of this unique ability to invent and to improvise his responses that his cultures are born." (7)

O problema, porém, continua. O antropólogo Ralph Linton, por exemplo, declara que "o filho do homem civilizado, se crescesse em completo isolamento, estaria, pelo comportamento, muito mais próximo de um macaco do que de seu próprio pai". (8) Isto significa que a contribuição coletiva para a existência de conhecimentos suficientes para que o homem possa separar-se dos demais mamíferos não pode ser subestimada. Para Linton, o homem deve o seu predomínio não somente ao seu equipamento mental superior, mas também à cultura que lhe foi transmitida socialmente. O homem, produtor de cultura, dela depende para sobreviver. Uma vez instalado o processo, a cultura tende a expandir-se. "O homem civilizado pode fazer mais coisas do que o selvagem, porque teve oportunidade de aprender mais coisas", conclui Linton. (9)

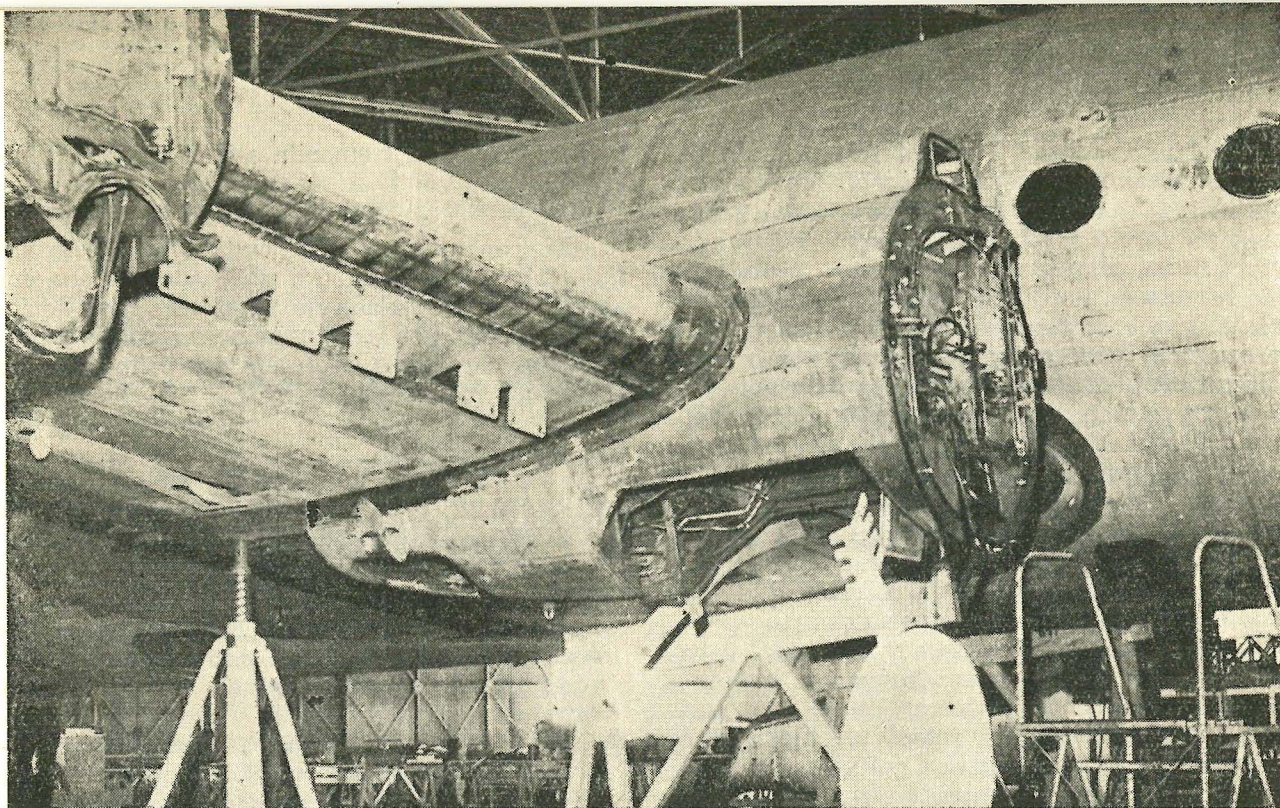
Qualquer que seja a razão por que um chimpanzé atinge um limite de desenvolvimento mental e estaciona, enquanto que a criança continua evoluindo, embora possam ter os mesmos poderes mentais nos primeiros anos de vida (ou meses), o fato é que passam a conduzir-se de maneira diferente. A capacidade de desenvolver um sistema de comunicação arbitrária simbólica permite que a educação, fato cultural, possa basear-se em conhecimentos acumulados. Assim, em vez de descobrir as coisas necessárias, podemos aperfeiçoar as existentes, não precisamos repetir experiências, começando de novo na estaca zero.

É uma vantagem tremenda e decisiva que o homem leva.

Em conclusão: o fator "cultura", nos seus vários planos, transformou a sociedade humana em algo bem diferenciado de todas as outras sociedades, embora nos seus fundamentos estejam presentes os caracteres da ordem dos primatas e da classe dos mamíferos.

BIBLIOGRAFIA:

- (1) QUIGLEY, C. A *Evolução das Civilizações* (The Evolution of Civilizations). 1.ª Ed. Bras. Rio, Fundo de Cultura, 1963. p. 40.
- (2) DAVIS, K. — A Sociedade Humana (Human Society). 1.ª Ed. Bras. Rio, Fundo de Cultura, 1964. 1.º v. p. 17 e 41-45.
- (3) QUIGLEY, op. cit. p. 29-30, julga que "com relação à sociedade humana, parece que duas coisas devem nos ocupar: a) um vasto âmbito de potencialidades." "Este âmbito das potencialidades é também o âmbito das necessidades humanas, por causa da propensão vital do homem que o impele a procurar realizar suas potencialidades."
- (4) DAVIS, op. cit. p. 45-70.
- (5) SUGGS, R.C. — *Modernas Descobertas em Arqueologia* (Modern Discoveries in Archaeology). Rio, Fundo de Cultura, 1963.
- FRIEDMAN, E. — *A Formação do Homem* (Man in the Making). Rio, Fundo de Cultura, 1963.
- LINTON, Ralph — *O Homem: uma Introdução à Antropologia* (The Study of Man: an Introduction to Anthropology). 4.ª Ed. São Paulo, Martins Editôra, 1962.
- KEESING, F. — *Antropologia Cultural* (Cultural Anthropology). 1.ª Ed. Bras. Rio, Fundo de Cultura, 1961. 2v.
- BARNETT, Lincoln — *La Epopeya del Ombre*. "Life", em espanhol. Chicago, Dez. 1955 e seguintes.
- (6) O Dr. George Schaller é um zoólogo americano, recentemente em temporada de estudos na África.
- (7) MONTAGU, A. — *The Direction of Human Development*. New York, Harper, 1955. p. 45-49.
- (8) LINTON, op. cit. p. 85
- (9) LINTON, op. cit. 84



O avião 2400 sofrendo total revisão na Seção de IRAN, do COMTA.

MANUTENÇÃO DO COMTA RENOVA C-54 EM 120 DIAS

Uma economia de Cr\$ 400 milhões foi proporcionada aos cofres do Tesouro Nacional, pela Seção de Revisão do Comando do Transporte Aéreo, no Galeão, que, em apenas 120 dias, realizou, com êxito, revisão geral no avião quadrimotor C-54, número 2400, que faz a linha internacional do Correio Aéreo Nacional e cuja célula somava mais de 36 mil horas de voo.

Esta extraordinária façanha — considerados os recursos da FAB — foi obtida graças ao alto padrão técnico e inegável devotamento dos mecânicos e espe-

cialistas que integram a Seção de IRAN (Inspection And Repair As Necessary), chefiada pelo Cap Esp Domingos Pereira Ramos, num total de 70 homens altamente qualificados em avião "Douglas" C-54.

O Grupo de Suprimento e Manutenção do COMTA mantém sua Seção de IRAN C-54, destinada a fazer, na medida do estritamente necessário, as revisões nessas possantes aeronaves. Uma revisão geral, porém, se impunha no avião n.º 2400, que já contava mais de 20 anos de atividade.

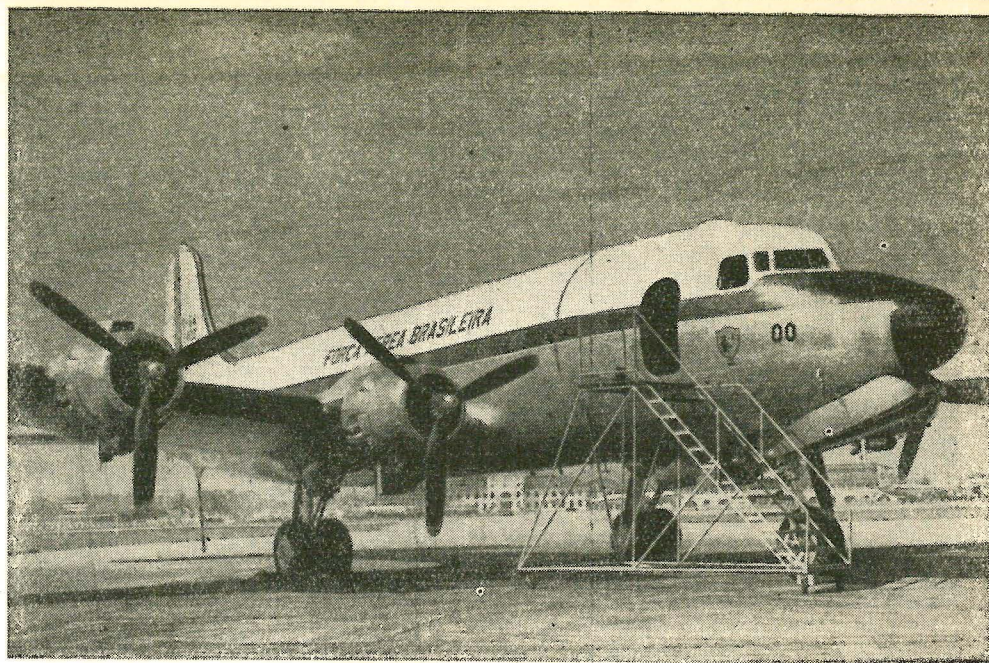
A revisão na fábrica norte-americana importaria numa despesa de Cr\$ 400 milhões, afinal poupada ao erário público pelo parque industrial da FAB. A equipe de especialistas do COMTA, 70 homens entre oficiais, sargentos especialistas e funcionários civis, realizou a revisão geral, importando dos Estados Unidos, no máximo, 5% de peças estruturais e do sistema elétrico, ainda não fabricadas no Brasil. Os demais sobressalentes foram todos fabricados ou recuperados pela Seção de IRAN, no Galeão, que se

houve bem até na fundição de algumas peças. O banheiro do avião, todo em aço inoxidável, foi todo confeccionado pelos mecânicos nacionais e, bem assim a renovação de toda a fiação elétrica do aparelho.

Essa notável marca estabelecida pela equipe do Cap Esp Domingos Pereira Ramos e Tenentes Antonio Ribeiro da Costa, João Henrique da Silveira e Antônio de Alencar Castro ultrapassou as mais otimistas previsões e deixou provado que a Manutenção do COMTA poderá melhorar esse índice de três para quatro aviões por ano, totalmente revisados com louvável economia para a Nação.

O C-54 n.º 2400 — engajado no último transporte de tropas de Suez para o Brasil — foi desmontado e limpo. Todas as peças foram submetidas à inspeção no Raio X e Magnaflux, e as aproveitáveis, reparadas e, logo após, remontadas na aeronave. A pintura e o polimento externo constituíram a fase final da revisão, estando o avião realizando com excelentes “performances” de eficiência os vôos de experiência.

A mesma revisão, realizada pela fábrica, nos Estados Unidos, demandaria despesa de... Cr\$ 400 milhões (só com o



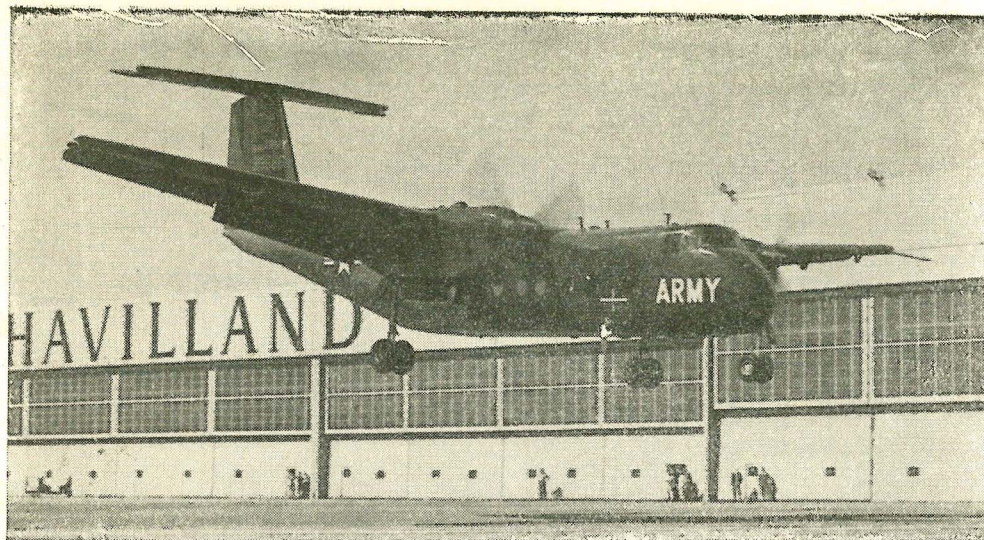
O C-54, depois de reformado, prepara-se para continuar a prestar excelentes serviços à FAB.

avião) e a sua indisponibilidade por um período não inferior a quatro meses.

Trabalharam nessa terceira revisão de avião C-54 70 especialistas, militares e civis da FAB, das seções: Hidráulica, Cabos de Comando, Estofamento, Re-selagem, Recuperação de Poltronas, Recuperação de Anéis de Velocidade e de Entrada de Ar dos Carburadores, Tornos, Chapas, Rádio, Radar e Eletricidade, Montagem e Desmontagem, Pintura, Suprimento e Ferramentaria. A perfeição do trabalho derivou da alta competência de alguns veteranos mecânicos da FAB, entre os quais o Mestre Horácio Coelho Pinheiro, da Seção de Tornos (22 anos de experiência) que fabrica as buchas do trem de pouso, até bem pouco tempo importadas. Outra seção que desempenhou importante papel

na recuperação do C-54, 2400, foi a de Recuperação de Peças e Instrumentos, a cargo do Mestre Claudionor Ceciliano (31 anos de ininterruptos serviços).

Durante a revisão, o avião foi todo desmontado, chegando a medir apenas 2m50 de altura a sua peça mais alta dentro do hangar. Montado, o C-54 mede, do leme vertical ao chão, quase 10 metros. Seu comprimento total é de 31 metros e a envergadura das asas de 38 metros. Vazio, pesa 42 mil libras. Todo esse “monstro” de alumínio e aço inoxidável foi, graças à boa vontade do pessoal da FAB, completamente recuperado, em prazo igual ou menor de que o faria a sua fábrica, nos Estados Unidos, e com a vantagem da grande economia que trouxe, como exemplo, à Fazenda Nacional.



A FAB ADQUIRE AVIÕES BUFALO STOL

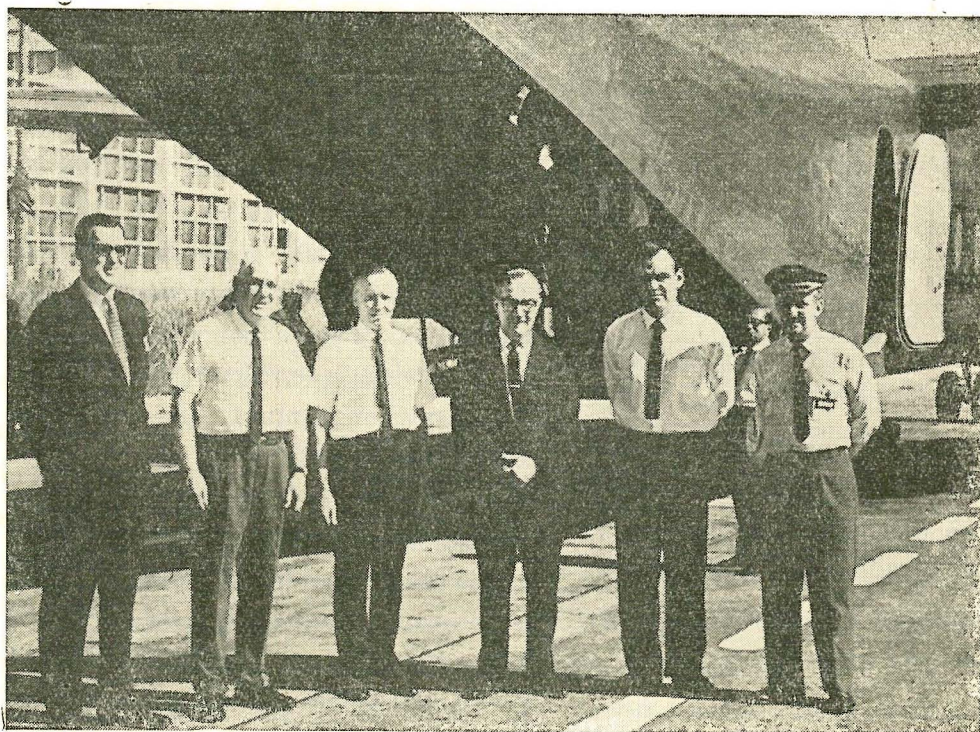
O Ministério da Aeronáutica, ainda na gestão do Marechal Eduardo Gomes, adquiriu doze aviões "Bufalo". A grande versatilidade desse tipo de avião permite atender às mais variadas missões, tanto de integração nacional, como o Correio Aéreo Nacional, socorro na Busca e Salvamento, como responder com eficiência às duras provas da Guerra Revolucionária.

Submetido aqui no Brasil a todos os testes, cumpriu notável performance, superando as expectativas mais otimistas.

Na Amazônia, em teste realizado pelos pilotos da FAB, demonstrou decolar e pousar em 250 metros de pista, com carga total e cobriu o percurso Belém—Rio de Janeiro, sobrevoando Brasília em 7:30 horas com duas toneladas de carga e passageiros.

O avião STOL é equipado com dois motores GET 64 turbo-hélice de 3060 Shp, que lhe permitem uma carga de 6 ½ toneladas ou 41 homens.

Os motores utilizados nesse avião foram usados anteriormente em larga escala em helicópteros pesados e permitem uma operação normal a 10 000 pés de altura com grande economia de combustível, comparada a outros tipos de turbo-hélice.



Fotografia tomada no Aeroporto Santos Dumont, durante o voo de demonstração realizado sob a coordenação da ERASCA (Empreendimentos de Administração Ltda.), vendo-se o Marechal Márcio de Souza e Mello, Ministro da Aeronáutica, sob cuja administração se está complementando a aquisição desses novos aviões para a FAB

AERONÁUTICA

● DAC DIZ QUANTOS VIAJARAM DE AVIAO

Em 1966, mais de cinco milhões de passageiros embarcaram e desembarcaram nos aeroportos fiscalizados pela Diretoria de Aeronáutica Civil, em todo o Brasil.

No total de movimento anual, houve 230 807 pousos e 231 909 decolagens. O movimento total de passageiros foi de 5 067 589, sendo de 2 551 457 os embarcados e 2 516 132 os desembarcados. O movimento dos Correios foi muito intenso, alcançando a 4 740 836 descarregados e 4 725 067 kg carregados; a carga transportada pelas aeronaves de todos os tipos alcançou 30 300 069 kg na parte carregada e 31 283 918 na descarregada. Quanto aos aeroportos, eis os 5 principais pelo movimento dos passageiros: 1.º) S. Paulo (Congonhas), com embarque de 527 825 passageiros e 538 016 desembarcados; 2.º) Santos Dumont, com 499 722 e 488 820, respectivamente; 3.º) Galeão, com 306 163 e 300 320; 4.º) aeroporto de Recife, com o total de 123 271 passageiros embarcados e 118 368 desembarcados; e por fim, no 5.º lugar, o de Porto Alegre, com 105 225 passageiros embarcados e 100 481 desembarcados.

● FAB TEM A "FORTALEZA" MAIS VOADA DO MUNDO

A Força Aérea Brasileira ainda hoje mantém em vôo suas seis "Fortalezas" B-17, únicas ainda a serviço de força aérea militar no mundo: elas foram as primeiras aeronaves quadrimotoras manejadas por pilotos militares, e uma delas, a de número 5 402, detém o recorde de aeronave de sua classe mais voada no mundo.

Em nenhuma parte do mundo, uma "Fortaleza-Voadora" B-17 voou mais do que as que estão baseadas na capital pernambucana, sede da 2.ª Zona Aérea. A "Boeing Company", em seu órgão semanal de divulgação, publicou, recentemente, curiosa matéria ressaltando essa circunstância ímpar da aeronave n.º 5.402 que registrou 5 596 horas de vôo, em outubro de 1966, e o recorde de permanência no ar de 21 horas, numa missão de socorro a um civil enfermo, um ano antes.

NO PADRÃO, AINDA

Segundo a publicação da Boeing, a primeira "Fortaleza-Voadora" a voar, no Brasil, pilotada por oficial da FAB, foi a de n.º 5.400, experimentada, em Belém, pelo então Ten Cel Av Roberto de Faria Lima (hoje Brigadeiro), em 4 de maio de 1951. Era uma B-17G, ainda em serviço. Mais tarde, dez outras foram incorporadas à FAB, cinco das quais postas em disponibilidade após muito tempo de vôo. Suas peças foram utilizadas para fins de manutenção e reparos nas seis restantes. Quando vieram, destinavam-se a proteger a travessia do Atlântico Sul, numa área de 5 206 680 km² e desempenhar serviços aerofotogramétricos e cartográficos.

No mapeamento aerofotográfico da ampla e inexplorada Região Amazônica, a B-17 tem sido um trabalhador infatigável. Uma delas realizou, em setembro de 1963, uma dessas missões, sob chuvas torrenciais, tendo fotografado, em apenas 15 dias, uma área de 18 500 km² de espessa floresta, voando 80 horas. Elas já fizeram 48 travessias do Atlântico, sem acidentes, entre março de 1957 e maio de 1960, e, continuamente, têm apoiado as missões de transporte aéreo de soldados brasileiros integran-

tes das forças de paz da ONU, acantonadas em Suez e São Domingos.

À medida que as "Fortalezas-Voadoras" perfazem horas de vôo, são periodicamente vistoriadas no Parque de Aeronáutica de São Paulo e submetidas aos seus serviços de manutenção, onde as suas peças são recondicionadas. Por isso, graças à habilidade dos mecânicos brasileiros, à classe de seu material original e à sua eficiência operacional, as "Fortalezas-Voadoras" estão, ainda, no padrão exigido.

Essas aeronaves aparentam, agora, mais vivacidade do que a que ostentavam durante a II Guerra Mundial, quando usavam pintura de camuflagem. Pintadas de alumínio ou simplesmente polidas, elas possuem faixas verde-amarelas no leme vertical e uma espécie de colête amarelo (tinta antichoque) em torno de sua fuselagem, adiante da cauda. Lisonjeiro e real, o título da revista da Boeing expressa uma verdade observada no trato dos aviões da FAB: "Eles sabem como tratar um soldado no Brasil", referindo-se, de certo, ao carinho que os nossos especialistas devotam aos seus aviões.

● FOTOS DA FAB VÃO AUXILIAR A SOLUCIONAR PROBLEMAS DA GB

Vários e antigos problemas que afetam a cidade do Rio de Janeiro poderão ter sua solução equacionada, a curto, médio e longo prazo, graças à cooperação que a Força Aérea Brasileira deu à Delegacia Federal do Ministério da Agricultura, na Guanabara, fazendo o trabalho de aerofotogrametria de todo o Estado. O levantamento aerofotográfico, iniciado na gestão do Ministro Eduardo Gomes e con-

AERONÁUTICA

cluído na administração do Ministro Márcio de Souza e Mello, sem quebra de continuidade, foi feito pelo 6.º Grupo de Aviação, sediado em Recife (2.ª Zona Aérea), equipado com "Fortalezas-Voadoras" B-17, tendo sido feitas 1 345 fotografias na altura de 1 500 metros, cobrindo a área total de 1 300 quilômetros quadrados. "Confesso que não pensávamos ter a receptividade que tivemos" — afirmou o Sr. Lino Custódio de Almeida e Silva, Delegado Federal do MA na Guanabara — "quando recebemos a indicação de procurar auxílio no Ministério da Aeronáutica. A Força Aérea Brasileira, sem usar seu Serviço de Busca e Salvamento, agiu como se o fizesse em nosso socorro, colocando os seus aviões e especialistas

sócio-econômico do Estado, o que significa dizer, do próprio povo".

As fotografias já foram entregues à Delegacia Federal do Ministério da Agricultura e, agora, serão analisadas pelo Sr. Luís Mariano Paes de Carvalho, técnico no assunto. Elas servirão para, em colaboração com o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, fazer-se a delimitação do Parque Nacional do Rio de Janeiro, bem como o levantamento cadastral dos próprios nacionais, estaduais e demais construções existentes nesse Parque, e o plano altimétrico em cotas de 5 por 5 ou 10 por 10 metros, que determinará a área do mesmo Parque. Também as áreas florestadas e não-florestadas serão levantadas.



Flagrante da entrega, ao Sr. Jeovah Rosa, do projeto aerofotogramétrico, vendendo o Ten Cel Renato, do Gabinete do Ministro, e o Maj Nóbrega, do 6.º Gp Av.

à nossa disposição. Além da receptividade, tivemos a imediata compreensão do alcance do nosso trabalho, que virá solucionar inúmeros dos problemas que afetam a vida dos cariocas e prejudicam o desenvolvimento

"Graças à cooperação inestimável que nos deu a Força Aérea Brasileira e, particularmente, à boa vontade que nunca nos faltou, nas pessoas dos Ministros Eduardo Gomes e Márcio de Souza e Mello", afirmou o De-

legado Federal do MA na Guanabara, poderemos, igualmente, fazer a indicação das áreas sujeitas à erosão e às enchentes, que servirão à SURSAN, especialmente a seus serviços de proteção às encostas. O nosso objetivo é encontrar condições de solucionar os problemas das enchentes, descidas de barreiras que tantos aborrecimentos têm causado à Guanabara, sem falar no mais grave e no irrecuperável — a perda de preciosas vidas, em consequência das catástrofes". "Dentro do espírito de nosso trabalho" — continuou — "indicaremos também ao Governo do Estado quais as áreas reflorestáveis, dentro de um critério de prioridade, dando-se atenção especial às encostas".

PLANEJAMENTO DAS FAVELAS

"Os engenheiros da COPEG me pediram" — continuou o Sr. Lino Custódio de Almeida — "cooperação, para proceder o levantamento e planejamento nas favelas, com base no trabalho aerofotogramétrico, que a Força Aérea Brasileira entregou. A Secretaria de Economia do Estado, por seu turno, está muito interessada na solução do problema das enchentes na zona rural, e as fotos ajudarão muito nesse trabalho que está sendo realizado pelo departamento de Agricultura, de Recursos Naturais Renováveis, e pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento".

Concluindo suas declarações, o Delegado Federal do Ministério da Agricultura no Estado da Guanabara agradeceu a cooperação desinteressada da FAB, através dos seus aviões e técnicos, no sentido de auxiliar o planejamento da sua Delegacia, da Secretaria de Economia

AERONÁUTICA

da GB, da SURSAN, e do DENOCS, visando a solucionar os múltiplos problemas que afetam o Estado da Guanabara e o povo carioca.

● EVAM-5 VOA DUAS VÉZES A DISTANCIA TERRA—LUA

Segundo relatório enviado ao Gabinete do Ministro, o Serviço de Evacuação Aeromédica da Quinta Zona Aérea completou 2 681 horas de voo, distribuídas por 732 missões, através das quais transportou 925 pacientes traumatizados, feridos ou doentes, procedentes de dez localidades dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, percorrendo 733 870 km, aproximadamente uma viagem de ida e volta à Lua. No mês passado, o EVAM-5 voou 26 horas em missões de socorro. O Serviço de Evacuação Aeromédica foi instituído em agosto de 1959, para prestar assistência e socorros médicos às populações localizadas em áreas de difícil acesso ou à mingua de serviços de transportes urbanos convencionais.

DEZ CIDADES GAÚCHAS

O relatório mensal do coordenador do EVAM-5 acrescenta que nas nove missões realizadas no mês de abril foram socorridos 13 pacientes, sendo 2 de Uruguaiana, Passo Fundo, Rosário do Sul e São Gabriel e um de Rio Grande, Cachoeira do Sul, Santa Rosa, Quaraí e Alegrete, todos transportados para Porto Alegre. Desses 13 pacientes, seis estavam traumatizados, 6 eram portadores de doenças diversas e um era doente mental (sendo 7 do Exército, 1 da FAB e 5 civis).

● FAB COMEMOROU O DIA DA VITÓRIA

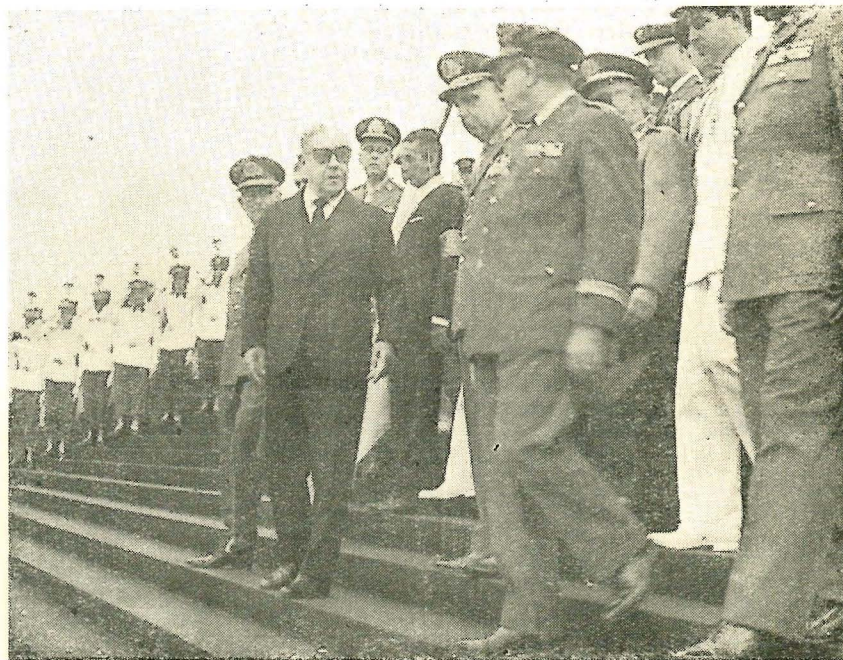
A Força Aérea Brasileira participou das solenidades comemorativas do "Dia da Vitória", celebradas, dia 8 de maio, junto ao Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial.

O Ministro Márcio de Souza e Mello acompanhou o Presidente Costa e Silva, juntamente com: o Ten Brig Nelson Freire Lavenère-Wanderley, Chefe do EMFA; os Ministros da Guerra e da Marinha; Maj Brig Carlos Alberto Huet do Oliveira Sampaio, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica; e Oficiais-Generais — até a pira, onde o Chefe do Governo depositou uma coroa de flôres, no Túmulo do Soldado Desconhecido.

SOLEINIDADE

O Presidente Costa e Silva passou em revista a Guarda de

Honra do Monumento, constituída por cadetes da Escola de Aeronáutica, Academia Militar de Agulhas Negras, Escola Naval e Colégio Militar. A banda de música da Escola de Aeronáutica executou o Hino Nacional e uma Bateria do Regimento de Artilharia de Costa deu uma salva de 21 tiros. Ao som da Canção do Expedicionário, um soldado da FAB, um da Marinha e outro do Exército entregaram ao Presidente da República a palma que o Marechal Costa e Silva depositou no túmulo do Soldado Desconhecido. Naquele instante, o clarim executou o toque de silêncio, símbolo de respeito e da saudação da Nação Brasileira aos seus heróis. Uma esquadrilha de aviões P-16, do 1.º Grupo de Aviação Embarcada, sobrevoou o Monumento, durante a solenidade. Após as cerimônias, o Ministro Márcio de Souza e Mello acompanhou o Presidente Costa e Silva a



Flagrante tomado pela nossa reportagem, no momento em que o Presidente Costa e Silva, acompanhado de altas autoridades, se dirigia ao Túmulo do Soldado Desconhecido.

AERONÁUTICA

uma visita ao Marechal João Baptista Mascarenhas de Moraes, Comandante da Força Expedicionária Brasileira (FEB), que se encontra internado no Hospital Central do Exército, em tratamento de saúde.

● RETRATO DE SANTOS DUMONT EM MUSEU NA CALIFÓRNIA

O retrato de Alberto Santos Dumont, o "Pai da Aviação", foi inaugurado, no dia 7 de maio, na galeria de pioneiros famosos do museu do International Aero Space Hall of Fame, em San Diego, na Califórnia. Os homenageados deste ano foram Santos Dumont, Louis Bleriot (francês), Frank Whittle (britânico), A. Bishop (canadense) e Amelia Earhart (norte-americana).

A Aviadora brasileira Anésia Pinheiro Machado embarcou para os Estados Unidos, representando o Ministério da Aeronáutica nessa solenidade, em que recebeu a placa comemorativa relativa ao inventor do avião, tendo pronunciado uma palestra sobre a sua vida e os seus feitos.

A senhora Albert Morrissey representou sua irmã, Amélia Earhart (primeira mulher a cruzar o Atlântico, pilotando sozinha); Simone Bleriot Rubel representou o pioneiro francês da aviação, Louis Bleriot; enquanto o herói canadense, Bishop, foi representado por um seu filho.

● MINISTRO CONDECOROU O BRIGADEIRO-GENERAL P. WYNNE JR.

Em cerimônia realizada no Salão Nobre, com a presença do



Ministro Márcio condecora o Brigadeiro-General Prentiss Wynne Jr., da USAF.

Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Maj Brig Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, Brigadeiros e Oficiais, o Ministro Márcio de Souza e Mello condecorou, com a Ordem do Mérito Aeronáutico, no grau de Comendador, o Brig Gen Prentiss Wynne Jr., que vem de deixar a Chefia da Seção Aeronáutica da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Na saudação que dirigiu àquele oficial-general, o Titular da Pasta teceu elogios ao trabalho de aproximação e cooperação realizado pelo agraciado, entre a USAF e a FAB.

Em sua mensagem de despedida, o Brig Gen Prentiss Wynne Jr. declarou que teve oportunidade de encontrar em nosso País muitos homens de projeção nos seus contatos com a FAB, e que aguardava notícias do progresso do Brasil em suas novas funções. O oficial agraciado fazia-se acompanhar do Brig Gen Alvan Moore, novo Chefe da Seção Aeronáutica da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, que foi apresentado ao

Ministro da Aeronáutica, e do Cel Eugenis Lohman, Subchefe daquele órgão da USAF no Brasil.

UM MÁRTIR ALTRUISTA

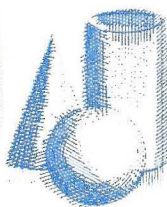
(Conclusão da página 10)

rêsses pessoais, via os das famílias dos aviadores, ainda não amparadas por leis adequadas, o idealismo exaltado de aviador que, incapacitado no seu leito de dor, clamava pela necessidade de desenvolver a Aviação no Brasil, a despeito de todos os sacrifícios, fazem do Tenente Mário Barbedo uma figura heróica, digna de ser, sempre, lembrada e imitada.

O seu sofrimento e o seu valor moral muito influíram para que o Governo providenciasse a legislação atual que ampara as famílias dos aviadores militares acidentados ou mortos no cumprimento do dever.



Tempo de sorrir...



...Quando todos se unem para construir um lugar cada vez melhor para viver e trabalhar. Quando as empresas realmente integradas na vida

do país contribuem para o objetivo comum. É por isso que oferecemos aos universitários brasileiros os prêmios Esso de Literatura e de Ciência, bolsas de estudos, estágios em nossa organização ou ainda livros técnicos.

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



Gente como você
trabalhando
para servi-lo