

REVISTA *AERONÁUTICA*



NOVEMBRO - DEZEMBRO DE 1967

REVISTA AERONÁUTICA

NOVEMBRO-DEZEMBRO 1967 - ANO 11 - N.º 47

REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA

ASSINATURA ANUAL NCr\$ 2,50

N.º AVULSO NCr\$ 0,50

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha 174 S/1116

Telefone 52-3910 — Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor:

Coronel-Aviador Antônio Geraldo Peixoto

Redatores:

Marechal-do-Ar João Mendes da Silva

Brigadeiro-Médico R/R Dr. José Carlos

D'Ancretta

Coronel-Aviador Geraldo Labathe Lobre

Coronel-Aviador Hélio Livi Ilha

Coronel-Aviador R/R Breno Olintho Outeiral

Tenente-Coronel-Aviador Aloísio C. Cunha

Nóbrega

Tenente-Coronel-Aviador Wandir Dinato Ko-

gueira

Capitão Especialista H. Bennatti Júnior

AUXILIARES DA DIREÇÃO

Encarregado da Publicidade:

Brigadeiro-do-Ar R/R Manoel Borges Neves

Filho

Encarregado da Composição e Ilustrações:

Joaquim Dias Corrêa

Revisora:

Glassy Mattos de Carvalho

SUMÁRIO

Cartas aos Leitores	1
Tenente-Brigadeiro JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO — Reportagem	2
CAVAG — Curso de Aviação Agrícola — Reportagem	4
Flôres de Lágrimas — Poesia de Breno Outeiral	6
Porque e como investir nossas poupanças ..	7
1.º Simpósio sobre metais não-ferrosos	9
Olavo Bilac — Júlio Barbosa	11
Formatura na ECEMAR — Reportagem	12
Um Sistema moderno e dinâmico de Ava- liação de Pessoal — Ten Cel Av Nelson O de Almeida	15
Comissão de Alimentação das Forças Arma- das (CAFA) — Notícia	17
A FAB no socorro aos flagelados de Canoas — Reportagem	19
Operação Kavante — Reportagem	20
Baile das Debütantes — Reportagem	23
Presente de Casamento — Conselheiro José Feliciano de Castilho	27
Aeronovidades — Notícias	30
Estórias de Aviação	35
Reminiscências — Cel Edlio R. Figueiredo	37
Ecos da Semana da Asa	39
Notícias da Aeronáutica	41
Diretoria de Aeronáutica Civil	45
Nosso Clube	46
Carteira Hipotecária do Clube de Aeronáutica	47

Cartas aos Leitores

Prezados Leitores.

Em decorrência de a nossa atividade estar, agora, localizada em São Paulo, viemos de passar a direção da Revista ao Cel Av Antônio Geraldo Peixoto; óbvio está que o Clube de Aeronáutica ganhou com a troca.

Na oportunidade, desejamos agradecer as várias cartas recebidas, principalmente aquelas que apresentaram críticas e sugestões. Outro agradecimento é dirigido aos Representantes da Revista, por terem aceito os encargos que lhes atribuímos.

Alguma coisa foi feita em nossa administração, mas há muito mais por fazer; entretanto, estamos tranquilos, porque o Peixoto, com a prestimosa ajuda dos representantes e dos leitores, elevará a Revista à destinação que ela merece.

Para terminar, fazemos ardentes votos para que os nossos leitores tenham um "FELIZ NATAL E PRÓSPERO ANO NOVO".

Atenciosamente

Ivo Gastaldoni

Prezados Leitores.

O Conselho Fiscal Deliberativo do Clube de Aeronáutica, de acôrdo com os estatutos em vigor, resolveu eleger-me Diretor do Departamento Técnico-Cultural do Clube, em substituição ao Brigadeiro Ivo Gastaldoni que, por motivo de força maior, se afasta da Guanabara.

Dentro das novas funções, assumo, também, a direção da Revista Aeronáutica.

Substituir o Brigadeiro Gastaldoni aumenta minhas responsabilidades; espero, porém, poder continuar o seu trabalho, para, cada vez mais, aprimorar nossa Revista. Para tanto, contarei com a colaboração dos companheiros com novos artigos, críticas e sugestões.

Aproveitando a oportunidade da chegada do Ano Novo, desejo enviar a todos os nossos leitores em geral e, em particular, aos nossos colaboradores e consócios do Clube de Aeronáutica os mais efusivos votos de um Feliz 1968.

A. G. Peixoto

JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO

— Por ter atingido o tempo-limite regulamentar, deixou o serviço ativo da Fôrça Aérea Brasileira o Ten Brig JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO. Oficial-General dos mais brilhantes, possuidor de uma Fé de Ofício excepcional, Engenheiro e Administrador exemplar, excelente piloto e pioneiro do CORREIO AÉREO, o Brigadeiro ARARIPE apresenta uma lista enorme de bons serviços prestados à Pátria. Chefe disciplinador e ímpoluto, porém dotado de acentuada sensibilidade humana, soube fazer, sempre pelo exemplo, amigos e admiradores entre todos que o cercam.

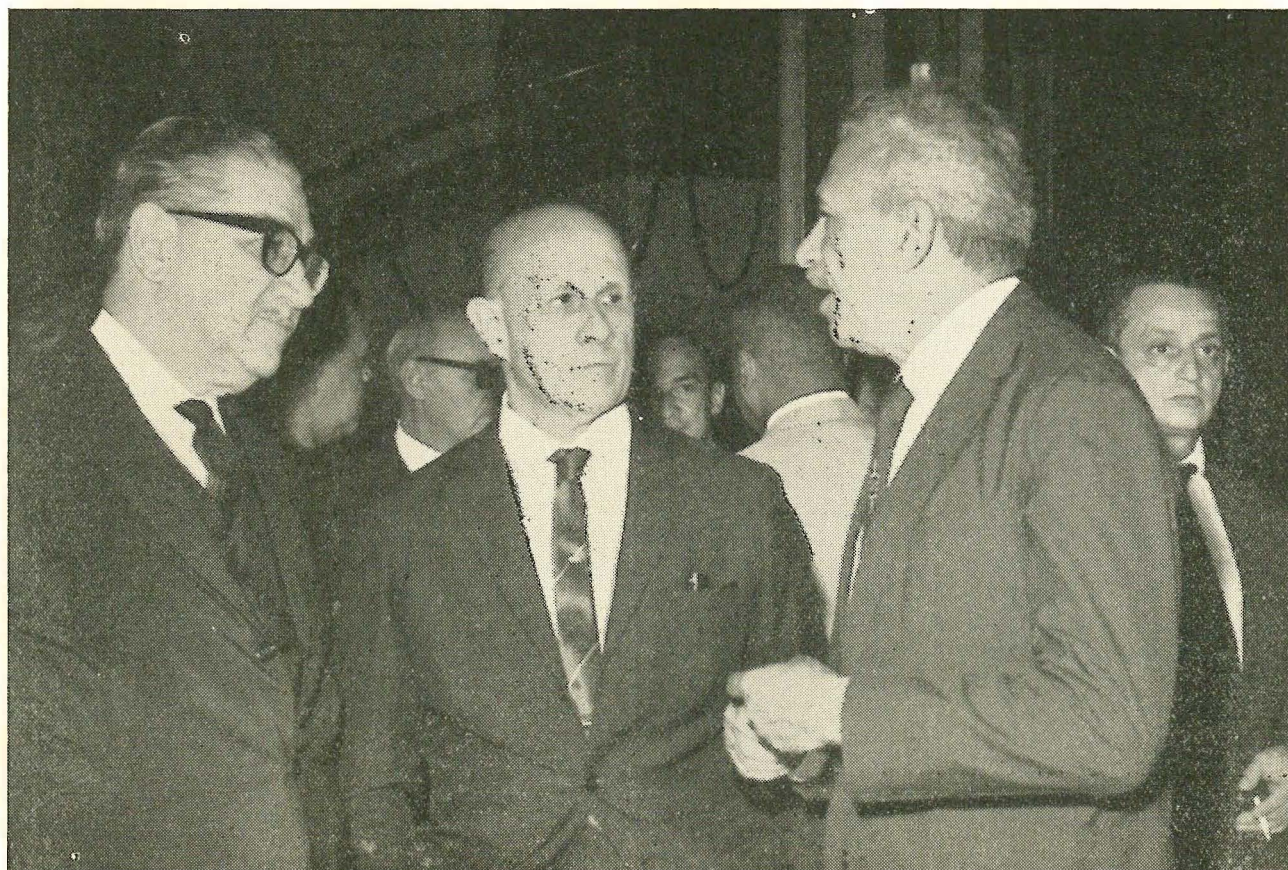
A **Revista Aeronáutica**, ao noticiar o fato, embora reconheça o direito sagrado do descanso merecido após tantos anos de trabalho profícuo, faz votos para que o Brigadeiro ARARIPE continue contribuindo, com sua inteligência privilegiada, sua grande experiência e sua alta capacidade, para o progresso da Aeronáutica Brasileira.

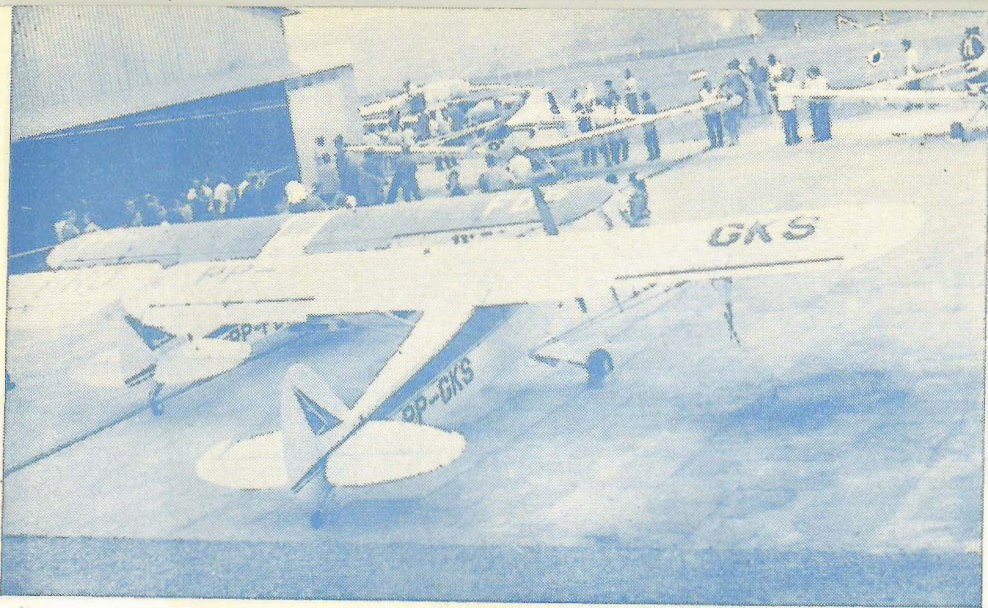
O Ministro da Aeronáutica, representando a opinião da Fôrça Aérea, homenageou o Ten Brig ARARIPE e Sua Excelentíssima esposa com um banquete no Clube de Aeronáutica. Participaram dessa demonstra-

ção de amizade e respeito os Oficiais-Generais que se encontravam na Guanabara e centenas de oficiais superiores da FAB, todos acompanhados de suas espôsas.

As fotografias que ilustram estas páginas foram colhidas na sede social do Clube de Aeronáutica, durante o banquete em homenagem ao Brigadeiro ARARIPE.







Fazenda Ipanema — Sede do CAVAG

CAVAG

Curso de Aviação Agrícola

Fruto de um Convênio entre os Ministérios da Aeronáutica e da Agricultura, formaram-se, na especialidade de piloto agrícola, dez aviadores civis, procedentes de diversos setores da aviação.

A solenidade de encerramento teve lugar na Fazenda Ipanema — Sorocaba, SP, estabelecimento do Ministério da Agricultura escolhido para sede do Curso de Aviação Agrícola (CAVAG), por já abrigar o Centro de Engenharia Agrícola.

Concretizaram-se, desta maneira, os esforços reunidos de dois Ministérios, em cuja fase final, de 90 dias, foram ministradas 60 horas de voo para cada aluno, a par de instrução teórica técnica, concernente ao voo especializado e às disciplinas referentes à técnica fitossanitária.

O trabalho da aviação agrícola — Pragas exterminadas, campos adubados e semeados — Melhores colheitas.





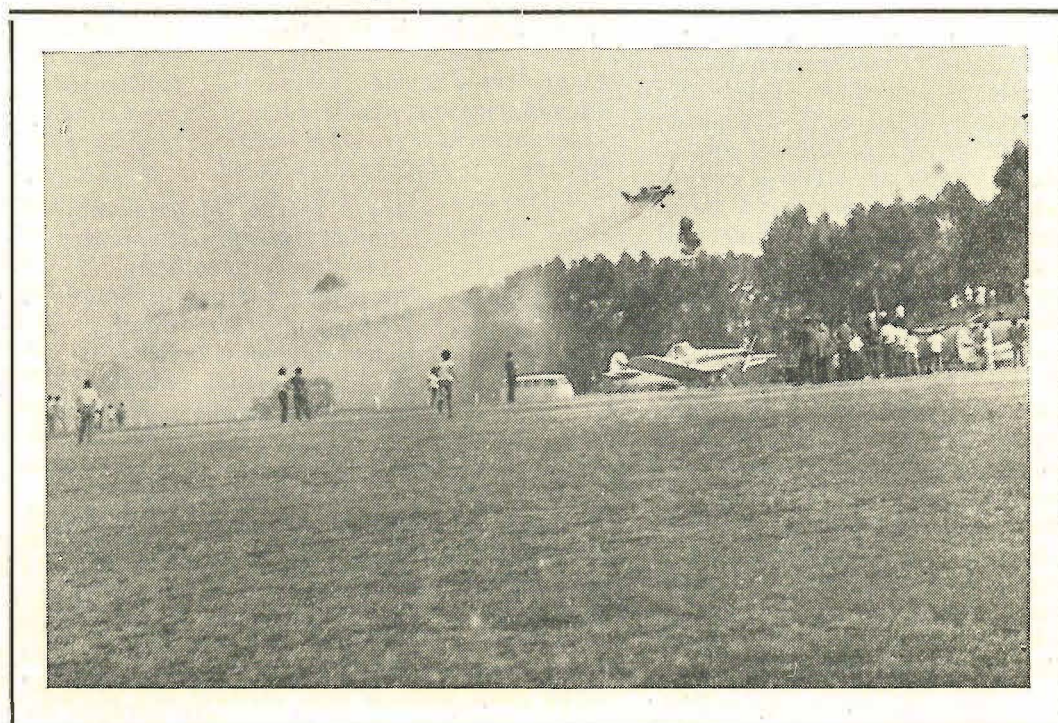
**Demonstração feita
por alunos do
CEDAG**

Embora tenha sido esta uma atividade pioneira no Brasil, seu planejamento calcou-se na experiência e nos Currículos em uso na Universidade de Ohio, até então a única entidade aparelhada para a formação desta importante especialidade.

Desde já está estabelecido que serão efetuados dois cursos de idêntica duração (90 dias) por ano.

Tanto a Diretoria de Aeronáutica Civil, por intermédio da Di-

visão Aerodesportiva, como a Secretaria do Curso, situado na Fazenda Ipanema, receberão inscrições, de acordo com a regulamentação do curso, para a próxima turma de março de 1968.



**Uma demonstração
no dia da
Formatura**

Flôres de Lágrimas

BRENO OUTEIRAL

Um dia tocou a mim
Levar um jovem tenente
Que morrera em acidente,
Para seu vôo final.
É justo que seja assim
Quem viveu como um valente,
Que repouse eternamente
Em sua terra natal

Ainda hoje estou vendo
A môça que, na partida,
Chegou-se a mim comovida
E, soluçando de dor,
Deu-me umas flôres, dizendo:
De pranto inda estão molhadas
Quero que sejam enterradas
Juntinhas com meu amor

E fiz o que me pediu
Quando descia o caixão,
Cumprindo minha missão,
Joguei sôbre êle as flôres,
Que a terra pronto cobriu.
E seguí vivendo... enfim;
A vida, ela é mesmo assim,
Tem alegrias e dores

Mas o tempo foi passando,
Quando um dia novamente,
Onde dormia o tenente
Por meus passos fui levado.
E vi a tumba enfeitando,
Viçosas, ricas e belas,
Mil flôres iguais àquelas
Que havia eu ali jogado

Até hoje ainda penso
Na lição da natureza
Para que tanta beleza
Aflore é sempre mister
Um amor puro e imenso,
Que Deus, com saber profundo,
Criou, ao criar o mundo,
No coração da mulher.

PORQUE

E COMO

INVESTIR

NOSSAS POUPANÇAS

Aloysio Guilherme de Souza

Dinheiro tem estado sempre em risco, se em bancos ou investido em títulos. Riscos em títulos são bastante divulgados, mas os riscos que envolvem os depósitos em bancos comerciais e as poupanças guardadas em casa, mesmo reais, não são bem compreendidos pela maioria daqueles que fazem o seu “pé de meia” objetivando comprar um teto para moradia própria, um carro, gozar um período de férias em Punta del Este ou nos Alpes Suíços, etc., ou mesmo prevenir o futuro imediato ou mediato.

É ponto pacífico que o valor do dinheiro é medido unicamente pela quantidade de mercadorias que podem ser adquiridas e pelos serviços que nos podem ser prestados, daí a necessidade da transferência para uma época futura do seu poder de compra, o que só pode ser feito através de investimento sólido que vise ao desenvolvimento econômico do País, única maneira de atenuar os efeitos da inflação, que, como temos sentido no próprio bolso, tem despedaçado o valor de aquisição do dinheiro nesses últimos 15 anos.

O fato de que tivemos inflação no passado não significa que a teremos, na mesma escala, no futuro, mas o fato de que ela é uma constante do progresso não há dúvida. É claro, então, que a manutenção de dinheiro em

espécie guardado em casa, ou em depósito em bancos, não é sem riscos, pela sua desvalorização.

O que devemos procurar, quando dispomos de alguma sobra de nossos rendimentos mensais provenientes de renda do trabalho e que desejamos manter, pelo menos, o mesmo poder de compra, é um investimento que nos ofereça **SEGURANÇA**, **LUCRO** E **LIQUIDEZ**, assim analisado:

— **SEGURANÇA**, palavra, em finanças, ligada a fatores específicos como idoneidade, solidez e tradição;

— **LUCRO**, como a parte destinada a cobrir a desvalorização natural da moeda e recompensar o esforço da nossa poupança destinada aos meios de produção; e

— **LIQUIDEZ**, como a certeza de reaver o principal mais os ganhos, no momento que nos aprouver, ou na época aprazada contratualmente.

É preciso, também, ter em mente que Investimento é um negócio lucrativo e, como tal, devemos ter **CONHECIMENTO DO NEGÓCIO**, entender, mesmo, daquilo que vai envolver as nossas poupanças e logicamente o nosso futuro financeiro. É óbvio que, quanto mais enten-

demos de um negócio, melhor para nós e, ainda, porque, dêle entendendo, surge, naturalmente, um novo fator — **CONFIANÇA** — aliás de suma importância para a nossa tranquilidade.

Não sendo investimento uma ciência exata, é necessário que o investidor confie conscientemente, isto é, a sua decisão de investir em tal ou qual negócio seja consciente, porque não existem regras infalíveis e simples para ganhar dinheiro no mercado de títulos.

Muito se fala de ganhos espetaculares em ações negociáveis em Bolsa de Valores, e isto tem acontecido realmente com especuladores que jogam em oscilações intermediárias de muitos meses e anos. No entanto, não pode acontecer com amadores que entram no mercado atraídos pelas cotações em altas que os jornais publicam e que representam o sinal de retirada do “dinheiro-esperto”, ocasionando a queda do preço da ação. Em vista disso, o amador, querendo seguir o exemplo, começa a investir em ações que entrarão imediatamente em baixa e, agora, para não ter prejuízo, tem que esperar um ano, ou mais, pela nova safra, que são as bonificações e os dividendos, normalmente distribuídos pelas empresas sólidas e idôneas.

Investir é prevenir o futuro, mas não acreditamos seja de bom alvitre empregar as nossas poupanças em tal ou qual ação, somente porque o fulano "sujeito-vivo-em-negócios" disse que é ganho na certa em pouco tempo e que tal emprêgo de capital dá tanto por cento ao mês.

Atualmente, a confiança popular no nosso mercado de capitais tende a generalizar-se, graças à disciplina imposta pela Lei n.º 4.728, de 14 de julho de 1965, e à fiscalização pelo Banco Central, que tem como atribuições, conforme reza o art. 2.º da citada lei:

"I — facilitar o acesso do público a informações sobre os tí-

tulos ou valores mobiliários distribuídos no mercado e sobre as sociedades que os emitirem;

II — proteger os investidores contra emissões ilegais ou fraudulentas de títulos ou valores mobiliários;

III — evitar modalidades de fraude e manipulação destinadas a criar condições artificiais da demanda, oferta ou preço de títulos ou valores distribuídos no mercado;

IV — assegurar a observância de práticas comerciais equitativas por todos aqueles que exerçam, profissionalmente, funções de intermediação na distribui-

ção ou negociação de títulos ou valores mobiliários;

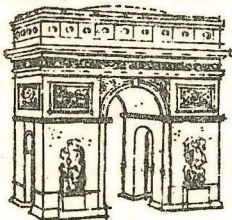
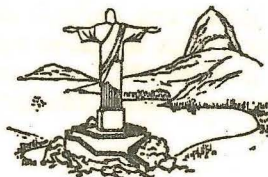
V — disciplinar a utilização do crédito no mercado de títulos ou valores mobiliários;

VI — regular o exercício da atividade corretora de títulos mobiliários e de câmbio"

e, ainda,

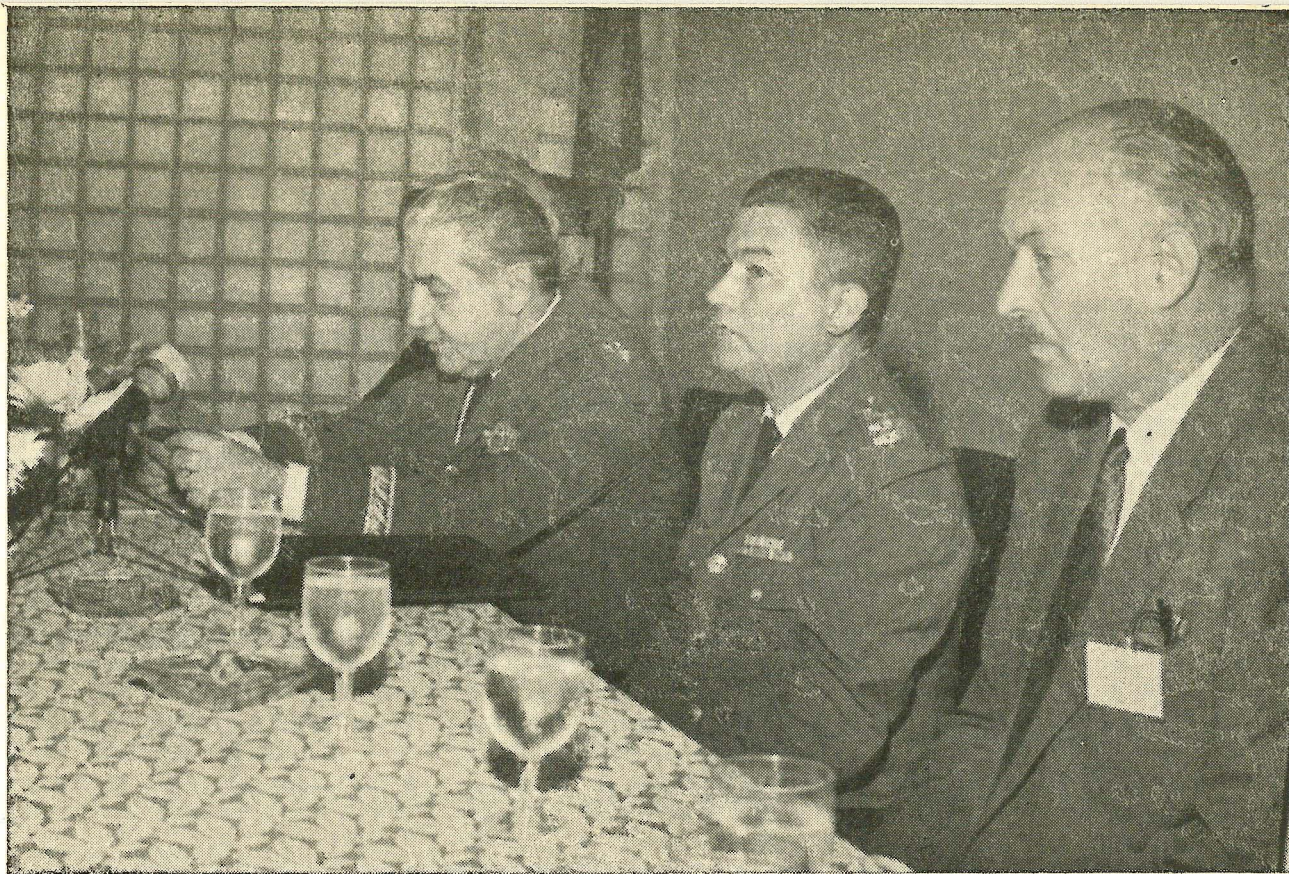
pode o Banco Central, sem aviso prévio ou outra formalidade, determinar o exame de livros e documentos das instituições financeiras, sociedades, empresas e pessoas, compreendidos no sistema de distribuição de títulos ou valores mobiliários no mercado nacional de capitais.

um cigarro de agrado internacional



minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ



O Ministro Márcio de Souza e Mello, falando no Simpósio, tendo ao seu lado o Cel Paulo Victor e o Sr. Carlos Schnyder, da CEBRACO

1.º SIMPÓSIO SÔBRE METAIS NÃO-FERROSOS

O Ministro Márcio de Souza e Mello presidiu, no auditório do Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o 1.º Simpósio sôbre Metais Não-Ferrosos, iniciando o diálogo e o intercâmbio entre os que trabalham com êsses metais, de importância básica para a economia nacional. O encontro de 123 participantes da indústria de não-ferrosos durou de 6 a 8 de dezembro.

O simpósio desenrolou-se no ITA, em São José dos Campos, sob a organização do Centro Técnico da Aeronáutica, da Associação Brasileira de Metais e da CEBRACO, com o patrocínio de 12 indústrias nacionais. Participaram ainda do simpósio outros Ministros de Estado, personagens de projeção nacional no campo dos não-ferrosos, autoridades econômicas, bancos, entidades estatais e privadas, observadores de mais de cem indústrias, engenheiros e universitários em geral.

ABERTURA DO 1.º SIMENFE

Coube ao Ministro da Aeronáutica, proferir a conferência de abertura, intitulada "Os Metais Não-Ferrosos e a Política Aeronáutica do Governo".

Após analisar a fase de transição, entre país agrícola e industrial, que se opera no Brasil, disse o Ministro Márcio:

"A política do Ministério da Aeronáutica, no que toca ao Ensino e à Pesquisa, tem sido alicerçada nas seguintes bases: ensino tecnológico em nível médio e superior; pesquisa objetiva e realista; estímulo industrial e homologação de técnicas e dos itens desenvolvidos ou fomentados. A orientação que vem sendo imprimida ao ensino e à pesquisa permite-nos confiar em que a Indústria Aeronáutica nascerá sôbre bases firmes, assegurando a curto prazo ex-

trapolá-la para amplitude muito superior ao limitado campo de trabalho atual.

Através do crivo de uma análise realista, obediente às exigências das viabilidades tecnológica, econômica e estratégica, pode-se afirmar que ao Ministério da Aeronáutica e ao País, no ramo dos materiais, interessa implantar ou complementar, entre outras, as seguintes indústrias e suas técnicas: a do alumínio; a dos aços especiais; a do níquel; a do magnésio; a do titânio; a do cobre; as diversas ligas de emprêgo aeronáutico; a indústria de plásticos, elastômeros e resinas; e diversas outras, quase tôdas no campo dos metais não-ferrosos. Contudo, à Aeronáutica não basta produzir êstes metais ou suas ligas. É preciso, além da produção adequada, a certeza da alta qualidade.

O Centro Técnico de Aeronáutica, quando homologa um novo produto ou padroniza um método de produção, está conscientemente estabelecendo índices mais elevados do que os necessários à generalidade das manufaturas. Dêsse modo, a produção do melhor assegura a qualidade requerida para a fabricação do material aeronáutico, realmente acima das exigências industriais comuns.

Não há dúvida que o mercado brasileiro, quer para aeronaves, quer para peças de reposição, será capaz de absorver a produção nacional dos primeiros anos. Mais de cinco mil aparelhos estão em voo no País, em sua quase totalidade inteiramente importados. Mesmo os nacionais ainda contam com muitos itens não fabricados no Brasil, especialmente os motores”.

E mais adiante:

“Nos dias que correm, galgamos um degrau novo, pela adoção de bases realísticas nas encomendas a empresas nacionais

de aviões para a Força Aérea Brasileira. Com isso fomentamos, não só a produção de novos modelos de aeronaves, como o surgimento de indústrias subsidiárias encarregadas do fabrico de peças de reposição e acessórios. O Ministério da Aeronáutica, em seu papel catalizador deste novo campo industrial, após formar pessoal tecnicamente capaz de desenvolver a tecnologia, através do IPD e do ITA, órgãos de seu Centro Técnico, entrega ao País os protótipos que deverão ser desenvolvidos pela indústria privada. Além desse trabalho, o CTA lançou-se à criação de tecnologias brasileiras para minérios novos ou adaptação de tecnologias já consagradas às condições nacionais, ou ainda o empenho governamental em favor de incentivos às fábricas que se disponham a dinamizá-las.”

PROJETO “BANDEIRANTE”

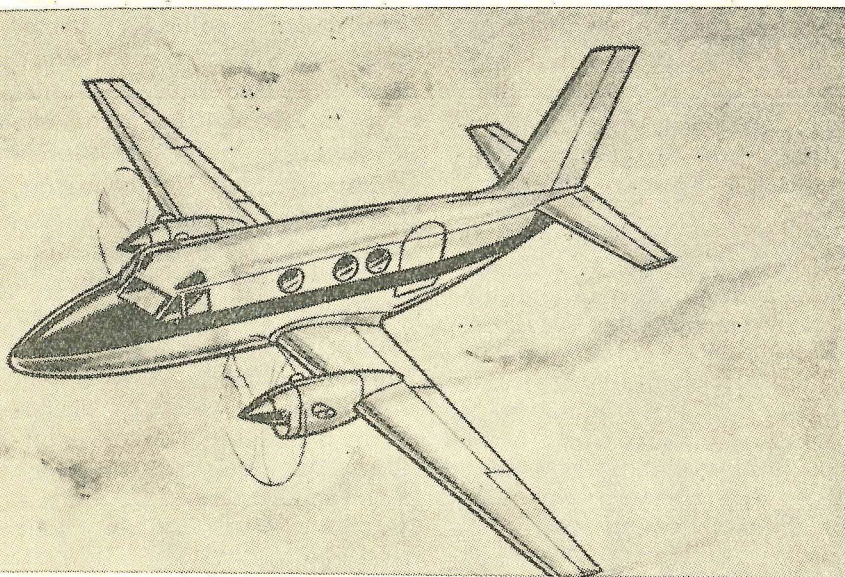
Falando sobre a indústria básica desenvolvida no CTA, disse o Ministro Márcio:

“Nosso interesse e nosso esforço de realização bem podem ser ilustrados com a recente produção, em curso, da pré-série do avião bimotor, turbo-hélice IPD-6504, a que chamamos “Bandeirante”. Partindo apenas da idéia criadora, o Departamento de aeronaves do IPD, em um trabalho de dois anos, montou equipes sob a supervisão e orientação do engenheiro francês Max Holste e pretende fazê-lo voar em 1968, entregando-o à indústria privada, para a produção em série, tendo em vista tanto o mercado civil como o militar.”

Concluindo, disse o Ministro da Aeronáutica: “É desejo do Centro Técnico da Aeronáutica que este simpósio dê ao Brasil o decisivo impulso que nos conduzirá, em futuro próximo, ao rol das potências desenvolvidas que a grandeza do nosso território, nossa densidade demográfica, nossos recursos econômicos e a vontade e o esforço do nosso povo nos dão a esperança e o direito de esperar.”

CARACTERÍSTICAS DO “BANDEIRANTE”

O “Bandeirante” vai substituir, na frota aérea da FAB, os veteranos Beechcraft C-45 nas missões de transporte leve, treinamento de navegação e apoio às unidades transportadoras. As duas turbinas PT6A-20, de fabricação norte-americana, darão ao “Bandeirante” uma velocidade máxima de cruzeiro da ordem de 430 km/h a 2 500 metros de altitude. Seu alcance normal é de 1 900 km e sua autonomia de voo da ordem de



O “Bandeirante”

(Conclui na pág. 44)

OLAVO BILAC

Júlio Barbosa

A figura de Olavo Bilac, quanto mais passa o tempo, mais se torna admirada pelo muito que deu de si para o bem de sua terra e de sua gente.

O grande poeta, nascido quando seu pai socorria, em 1865, os nossos valerosos patrícios, nos campos e tremendais do Paraguai, defendendo a dignidade da nossa Pátria ultrajada, deixou que se apreciassem mais tarde, no Colégio Rezende, os seus pendores pelas belas letras, que o levaram ao principado e à glória, sem descuidar da parte prática da vida, o trabalho como funcionário público, jornalista e homem de sociedade.

Foi êle um dos elementos do seu tempo, vivendo por um grande amor insatisfeito, o seu amor por Amélia de Oliveira, que lhe foi recusada como espôsa.

Nunca outra lhe ocupou o lugar que tinha no seu coração e, se consôlo pôde ter, êle o teve no fim da vida, quando ela acompanhou, entre lágrimas, a sua agonia, ao lado do seu leito de morte, na casa que hoje derrubam, à Rua Barão de Itamby n.º 35.

Era tarde, muito tarde.

Em torno de Bilac formou-se sempre um grande círculo de admiradores e amigos.

Fiz parte dêsse círculo, com orgulho, durante os anos em que trabalhamos juntos na "Gazeta de Notícias", naquela casa afunilada, fronteira à Travessa do Ouvidor.

Lembro-me de um episódio dessa época.

Certa manhã, fora de seus hábitos, Bilac chegou à Gazeta às 11 horas.

Perguntei-lhe porque madrugara.

— Vim "morder" o Júlio Braga (tesoureiro da fôlha) em trinta e cinco mil réis, para comprar um par de botinas do Coimbra. Ia jantar na casa do Senador Azevedo, seu grande amigo, e lá, dizia, só se jantava de casaca.

As botinas do Coimbra eram feitas em Lisboa, de verniz, de gáspea lisa, com peito de pano, de abotoar ao lado. Luxo da época.

Lembro-me, também, que alguns anos depois, estando comigo numa festa em casa daquele Senador, abandonou o brilho dos salões e saiu apressadamente, tomando um automóvel, para a cidade.

Que foi fazer, àquela hora?

Foi pisar a "sua pedra", o que ainda não fizera naquele dia e já era quase meia-noite...

Bilac era supersticioso e sentir-se-ia mal, acabrunhado, ameaçado de qualquer sofrimento se não pisasse diariamente a "sua pedra", grande laje portuguesa, na calçada da Rua São José, esquina com o Largo da Carioca, retirada dali há tempos, com a remodelação dêsse trecho da cidade.

Era um traço do seu caráter, traço pouco conhecido. O grande homem, que amava a vida e o bem querer, não deixava de confiar nos seus designios ocultos.

Nasceu sob o poder de Marte. Deu-lhe o seu esforço e a sua inteligência, para o engrandecimento do Brasil, numa campanha de civismo.

Morreu aos 53 anos, em manhã chuvosa, cheia de tristeza.

O poeta que soube comover várias gerações foi um semeador da beleza, no conceito de outro poeta, Raul de Leoni, e elevado à glória dignificou o Brasil, cujos reservistas ficaram como seus afilhados diletos na formação cívico-militar desta grande Pátria, evocando-lhe o nome e a proteção moral.

Bilac foi levado do velho Silogeu, da praia da Lapa, para São João Baptista, na mesma carreta da artilharia que conduziu ao campo santo o legendário Osório, o Padroeiro do Exército. Mereceu a honraria que lhe tributaram.

NOTA DA REDAÇÃO

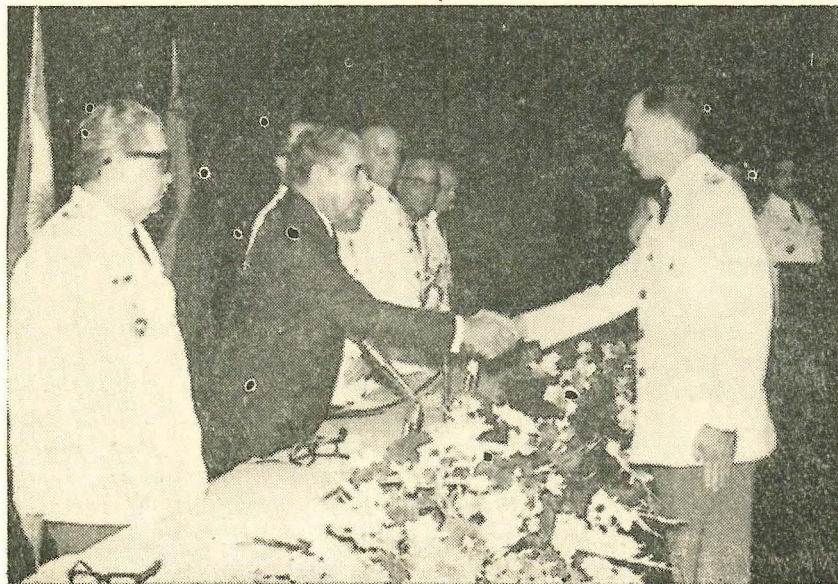
O autor destas linhas, hoje mais que octogendário, foi repórter da "Gazeta de Notícias" e viveu ao lado de Bilac muitos anos. Trabalharam juntos na grande fôlha literária, donde muita gente se projetou com brilho na vida pública, no jornalismo, na diplomacia e na política. Nilo Peçanha, seu freqüentador assíduo, chegou à Presidência da República.



Um aspecto da mesa que presidiu a solenidade

FORMATURA NA ECEMAR

O Presidente da República cumprimenta o Ten Cel Av Marion de Oliveira Peixoto, o mais destacado aluno do Curso Superior de Comando



O Presidente Costa e Silva presidiu, a 14 Dez, à diplomação de oficiais-alunos que concluíram cursos na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. Foram diplomados 48 oficiais, sendo: 10 no Curso Superior de Comando; 31 no Curso de Estado-Maior e 7 no Curso de Direção de Serviços. Entre os formandos encontravam-se dois oficiais da Fôrça Aérea Boliviana; um da Fôrça Aérea Argentina; quatro da Fôrça Aérea Equatoriana; um da Fôrça Aérea Paraguaia; e um da Fôrça Aérea Venezuelana.

“Produzir Segurança Nacional e desenvolvimento é o grande destino dos que procuraram, no espaço, o caminho de suas vidas. Esses rumos, traçados pelos orientadores dos primeiros passos da Aviação Brasileira, têm-se mantido e ampliado pela ação daqueles que até hoje vêm conduzindo a nossa Aeronáutica. Esses rumos não podem ser desviados pelos que amanhã terão o comando dos nossos destinos. Por isso esta Escola guarda e venera, com um carinho especial, as idéias daqueles que,

ao estabelecerem as primeiras rotas para o Oeste, firmaram a participação da Aviação no desenvolvimento nacional, assim como também reverencia e cultiva as idéias dos que vislumbraram no Poder Aero-Espacial um elemento importante para a segurança da Pátria”, foram palavras que fizeram parte do discurso do Cmt da ECEMAR.

O Presidente Costa e Silva, em seu discurso de improviso, disse ter excelente impressão da solenidade e expressou o seu orgulho de brasileiro ao constatar, no ano de 1967, a grande evolução da Fôrça Aérea Brasileira. “Desde o antigo Campo dos Afonsos” — continuou o Presidente da República — “onde os heróis se atiravam às alturas como mosquitos aéreos, nós vemos que o Brasil e a sua Aeronáutica sabem adaptar-se à evolução natural definida na Primeira e Segunda Guerra Mundial. Evolução vertiginosa, impressionante e difícil de acompanhar à distância, porém, para os brasileiros, não houve esta distância, porque, na Itália, os nossos pilotos entre os melhores do mundo combateram com denôdo. O brasileiro tem orgulho de sua Aeronáutica e os nossos aviadores se impõem ao mundo como uma plêiade de pilotos capazes e eficientes”. “Isto que aqui se passa” — prosseguiu — “também, em outras Escolas, de outros países, verificamos o estudo conjunto. Isto é de suma importância no momento em que o mundo atravessa grandes tumultos. A união é muito importante para a defesa de nossas tradições, nossos regimes e a democracia”.

OS DIPLOMANDOS

No Curso Superior de Comando (CSC):

Cel Av Etienne Andrade Busiére, Cel Av Hélio Celso Cardoso Louzada, Cel Av Luiz Calvacanti de Gusmão, Cel Av



Um vista parcial da assistência à solenidade

Durval de Almeida Luz, Cel Av Afrânio da Silva Aguiar, Cel Av Eber Teixeira Pinto, Cel Av José Roberto Lucas Potier e Ten Cel Av Marion de Oliveira Peixoto.

No Curso de Estado-Maior (CEM):

Ten Cel Av Eng Paulo Delvaux, Ten Cel Av Niel Vaz Corrêa, Ten Cel Av Murillo Guimarães Marques, Ten Cel Av Gothardo Maia, Ten Cel Av Ney Vasques de Carvalho Freitas, Ten Cel Av Francisco Gabriel Xavier de Alcântara, Ten Cel Av Almerindo Sancho, Ten Cel Av Célio Alves dos Santos, Ten Cel Av Asdrubal Prado, Ten Cel Av Renato Barbieri, Ten Cel Av José Pinto Pinheiro Júnior, Ten Cel Av Moacyr da Costa Braga, Ten Cel Av José de Magalhães Rabiço Júnior, Ten Cel Av José Esteves da Costa, Ten Cel Av Wandyr Binato Nogueira, Ten Cel Av Waldir Coelho Padilha, Ten Cel Av Luiz de Gonzaga Lopes, Ten Cel Av Waldir Pinto da Fon-

seca, Ten Cel Av Thales de Almeida Cruz, Ten Cel Av José Pompeu dos Magalhães Brasil, Ten Cel Av Paulo Grube de Araújo Lima, Ten Vel FA Pedro Alcântara Valenzuela, Maj Av Humberto Zignago Fiuza, Maj Av Alvaro Luiz de Sousa Gomes, Maj Av Luiz Augusto Affonso Tinoco, Maj FA Eqd Adolfo Washington Arellano Velastegui, Maj FA Bol José Antonio Sempertegui Rocabado, Maj FA Eqd Luis Edmundo Abad Cadena, Maj FA Eqd Jorge Leonardo Peña Teran, Maj FA Eqd Luis Eduardo Guevara Vaca, Cmt FA Arg D. Carlos Alberto José de Blasis.

No Curso de Direção de Serviços (CDS/Int):

Ten Cel Int Omar Pereira Leal, Ten Cel Int Jaire Barbosa, Ten Cel Int Guilherme Howat Rodrigues Júnior, Ten Cel Int José Garcia de Abreu e Lima, Ten Cel Int Edgard Pinto Ferreira, Maj FA Bol Ismael Saavedra Sandoval, Maj FA Ven Luis Alberto Altuve Lopes.

**Não é esta
a sua razão
de viver?**



**Mais um motivo, então,
para V. ser associado do
Montepio da Família Militar.**

MONTEPIO
da Família Militar



Sede em Pôrto Alegre: Andradas, 1258
Agência - GB: Av. Rio Branco, 52-A,
esquina Presidente Vargas.

Um Sistema Moderno e Dinâmico

de Avaliação de Pessoal

NELSON Ó DE ALMEIDA - Ten Cel Av,
do Serviço de Seleção e Orientação

Não se pretende, em tão curto espaço, esgotar o problema; menos ainda, apresentar a **Solução**.

Pretendemos, tão somente, comentar sobre certos princípios que julgamos devam ser obedecidos em qualquer sistema de avaliação para fins gerais. Não são eles idéias nossas, mas levam em si a semente de u'a melhor avaliação.

Nada melhor para garantir o sucesso de um sistema de Avaliação que três premissas ideais:

- avaliadores altamente treinados,
- definição objetiva dos “paradigmas”, e
- instrumentos adequados de medida.

Mas são elas bem difíceis de obter e mais difícil, ainda, tê-las juntas, as três.

É sobejamente conhecida a teoria dos erros de avaliação, principalmente as subjetivas, onde o avaliador aparece como a “balança” que vai pesar preditados, disposições ou o que fôr a medir.

Os erros típicos chamados “tendência central” — quando os avaliadores se afastam dos extremos da escala, e não discriminam, portanto, entre os elementos a avaliar — bem como os de “viés” (bias) — quando o bom atleta, por exemplo, ou o sujeito simpático são avaliados, como bons em “n” outros traços ou características (sendo o inverso, o antipático, ou até o feio, julgado ruim, por contaminação, em outras características) são considerados, hoje, como quase impossíveis de evitar. Resta, portanto, a solução que a estatística apresentou e que faz corrigir ou atenuar a “tendência central” e, ao menos, indicar que houve “viés” e o sentido deste.

O primeiro desses erros — “tendência central” — pode ser atenuado pelo uso de instrumentos de medida — escalas de avaliação — preparadas especialmente.

O segundo deles exige u'a massa de avaliadores para que estatisticamente se possa determinar se há e quanto há de “viés” e qual sua direção.

Evidentemente que esses dois recursos não dispensam nem diminuem a necessidade do emprego da 1.^a premissa de uma

boa avaliação que é o treinamento extensivo e constante de avaliadores.

Numa Força Armada poderíamos treinar técnica e extensivamente os avaliadores — que são, obrigatoriamente, seus Oficiais, e especificamente, os Comandantes e Chefes. Para tanto, existem as Escolas de Formação e Aperfeiçoamento e de Estado-Maior, por onde distribuir os estágios e remotivações necessárias a treinar e a manter treinado.

Restaria, apenas, a massa de avaliações sobre que operar estatisticamente.

A segunda premissa — a definição extensiva e objetiva dos “paradigmas” — é, talvez, a mais importante e a mais difícil de obter. Para começar, ele, o paradigma, o modelo a atingir, é subjetivo.

Como exemplo típico dessa dificuldade diríamos que um Aviador “A” tem 8 000 h de voo e um Aviador “B” tem 5 000 h. Qual dos dois seria avaliado o melhor Aviador?

Se dissermos que “A” é mais voado que “B” ainda falta saber **como, em que tipo de avião, em que missões, etc., etc.** Então poderíamos, talvez, saber quem é o melhor aviador.

E, determinar o “paradigma” do serviço aéreo — como no

exemplo — tem desafiado a inteligência e a técnica de inúmeros homens. Que podemos pensar da determinação de aspectos ainda mais sutis e menos objetivos?

A segunda premissa é, portanto, a mais difícil de obter: mas é a mais importante e, sem ela, nenhuma avaliação é, mesmo, necessária, pois não teria “rumo” ou “objetivo”.

A fixação de paradigmas deve, portanto, ser tentada, de qualquer forma ou a qualquer preço e a sua extensa divulgação, por exemplo, seria um recurso que, certamente, melhorá-la-ia sempre — embora possa provocar certos pecadilhos indesejáveis.

A terceira premissa é, felizmente, a mais simples: não que seja fácil, mas com boas pesquisas e com as duas primeiras premissas obtidas... é questão de tempo e trabalho.

Uma possibilidade de ultrapassar todas essas dificuldades é obedecer-se rigidamente a princípios, que reduzissem ao mínimo as possibilidades, as quantidades e as qualidades dos erros, impossíveis de evitar.

Poder-se-ia, então, propor: avaliações separadas, em áreas específicas, como por exemplo:

— Avaliação escolar — que compreenderia não somente o **resultado** de um curso, estágio, etc., mas também, e principalmente, a **capacidade de aprender**.

— Avaliação profissional — que compreenderia a medida da ação puramente profissional, técnica do avaliando. Haveria, por certo, a necessidade da fixação de critérios e da definição do que a Força, a Companhia ou a Empresa esperam e desejam, profissionalmente, de seus ho-

mens. Um ótimo administrador pode ser um péssimo profissional — devemos, assim, tê-lo como administrador e não como profissional. Mais que isso, todo profissional, técnico, etc., se galga cargos de maior responsabilidade, de direção, vai **obrigatoriamente** abandonando a técnica, a profissão, a execução da profissão, para tornar-se, necessariamente, administrador.

— Avaliação funcional — que compreenderia a medida e comparação do desempenho em “funções” que o homem exerça. Logicamente, as posições mais executivas são “profissionais” na maioria das Organizações; as posições mais elevadas é que trazem o conceito de “função”.

Um dentista de um hospital deve ser bom profissional, basicamente. Mas o Chefe de uma Clínica Odontológica já deve ser medido pelo desempenho na “função” de Chefe, de coordenador, etc., e essa medida pode, até, ganhar valor maior que a “profissional”, pois é mais desejável para a organização que ele entenda e seja um bom administrador do que um bom técnico-profissional.

Numa Força Aérea, esse conceito de “avaliação funcional” cresce, enormemente, de importância, já que o Aviador, pelo menos de Capitão para cima, tem obrigações profissionais, é claro, mas começa a tê-las, também e sempre mais, no sentido “funcional”.

— Avaliação militar — que compreenderia o julgamento — sempre o mais objetivamente possível — das chamadas virtudes militares; seria como que o “ajustamento” do homem à vida militar, sua capacidade de realizar, de liderar, etc., etc.

E, “last, but not the least”, a

— Avaliação pessoal, caracterológica ou como queiram cha-

má-la — que mediria o homem como tal; suas características psicológicas, seu comportamento social, seu procedimento civil, etc.

Mas, ainda assim, não teríamos um sistema. Precisar-se-ia, ainda, obedecer a outros princípios.

Uma série de avaliações parciais de um homem, mesmo cobrindo todas as áreas propostas, não define o que ele foi e não permite estimativas do que ele será. Para tanto seria preciso obedecer-se ao princípio que chamaríamos de **integratório**: nenhuma avaliação deve chegar a quem precisa dela sem ter sido “integrada” com todas as avaliações anteriormente feitas sobre o mesmo homem. Isso, inclusive, proporciona, de imediato, uma visão sobre a “tendência geral” do indivíduo avaliado; se ele está decaindo, se está melhorando, etc., etc.

E seria um bem mais preciso retrato de homem avaliado que uma só avaliação **por melhor que possa ser feita**.

Outro princípio seguido até hoje, mas que mereceria complementação, é o da Avaliação Vertical. Se escolhemos um Chefe para tal Seção ou se nomeamos tal Oficial para Comandante de uma organização, é lógico que nele confiamos e acreditamos em suas qualidades, dentre elas a de bom avaliador. Mas mesmo o mais perfeito Chefe ou Comandante tem, obrigatoriamente, suas limitações, e embora a sua opinião, dada através de uma avaliação que faz de seus dirigidos, seja sempre desejável e tenha, sempre, um dado peso, não é suficiente.

Por mais treinado avaliador que fosse, estaria sujeito, pelo menos, ao erro típico já citado, de “viés” ou de “desconhecimento”.

Para conseguir maior precisão na avaliação, complementar-se-ia a "vertical" com uma outra, simultânea, feita **por quem convive com o homem avaliado**. Essa última pode parecer que venha até mais carregada de "viés" — e o estará quase sempre — e, portanto, têm-se de usar o recurso de "avaliar o avaliador", fazendo com que muitos avaliadores se manifestem sobre cada homem e, assim, possibilitar, através de tratamento estatístico de todas as avaliações recebidas, validar e melhorar a avaliação vertical e "avaliar os avaliadores".

Isso é possível, num sentido "horizontal" (cada homem recebe a avaliação de seus pares) quando em regime escolar, por exemplo; e quão bem, ficou provado, somos julgados por nossos pares! Dificilmente podemos fazer-nos "diferentes" para eles...

Fora da situação de escola, um recurso seria o de uma avaliação "Inclinada", simulacro da "Horizontal", na qual cada homem faria a avaliação de todos os que estivessem em situação funcional inferior à sua e — logicamente — que fôssem do mesmo "Departamento" ou "Unidade".

Tal procedimento permitiria obterem-se os resultados já apontados e seria o segundo Princípio a seguir.

Portanto,

avaliadores treinados,

definições objetivas dos "paradigmas", e

instrumentos adequados e tecnicamente elaborados,

acrescidos de

avaliações decompostas em áreas específicas, cobrindo, no mínimo, a

avaliação da capacidade de aprendizado,

avaliação profissional,

avaliação funcional,

avaliação militar, e

avaliação pessoal, caracterológica

e "integradas" obedecendo aos princípios de

avaliações integradas,

avaliações verticais,

avaliações "horizontais" nas escolas e "inclinadas" nas organizações, certamente levariam a um melhor conhecimento da "prata da casa", a u'a maior justiça — altamente gratificante — e à melhora certa de qualquer organização, como um todo.

As idéias não são novas, nem nossas; mas formam um quadro exequível, bem preciso e eficiente de um sistema moderno e dinâmico de avaliação de Pessoal.

Comissão de Alimentação das Forças Armadas

— CAFA —

A alimentação constitui um fator da mais alta importância para as Forças Armadas, já que as tropas necessitam estar em perfeito estado nutritivo, para bem cumprirem suas missões, tanto na paz, como na guerra.

Esta preocupação é uma constante observada em todos os países modernos, que têm como objetivo primordial que suas organizações militares possam contar com rações adequadas e satisfatórias.

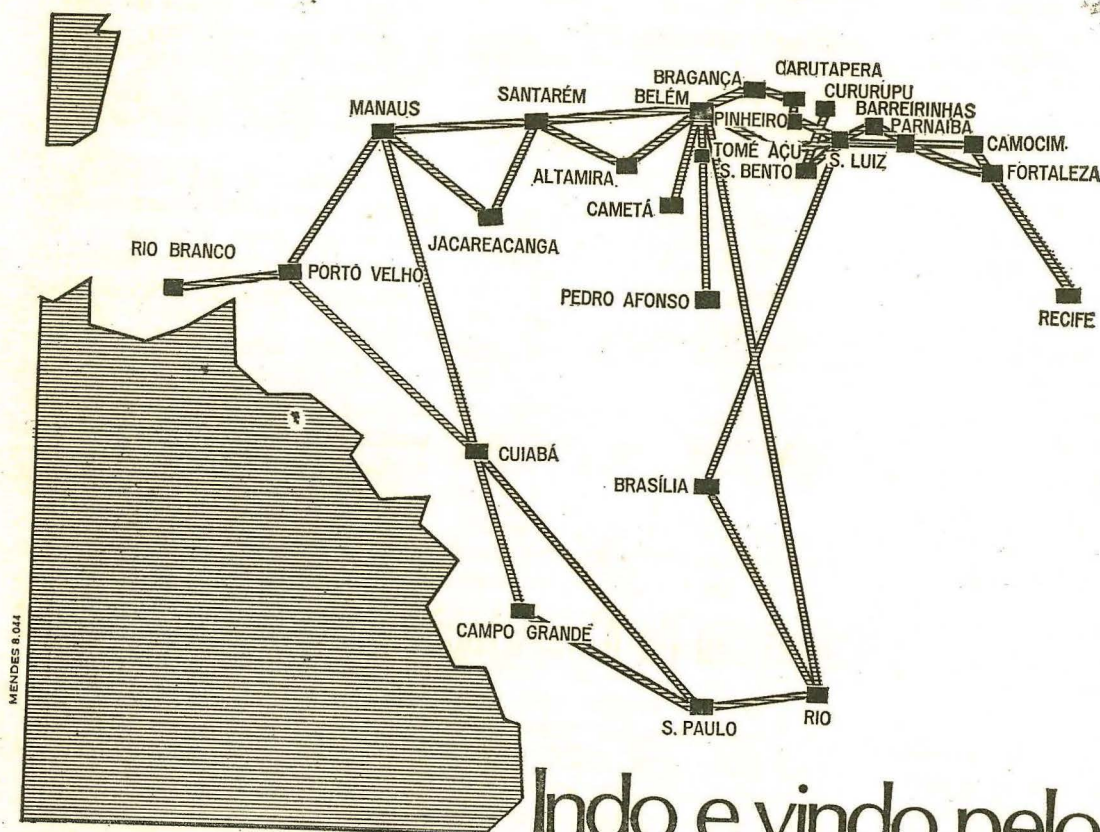
Assim, procurando atender às diferentes atividades militares, vão surgindo novos tipos de rações.

Inicialmente, só o Exército se preocupava com os seus tipos de ração de reserva, até que, em

setembro de 1949, foi criada a Comissão de Estudo e Sistematização de Alimentação das Forças Armadas (CESAFA), com funcionamento no EMFA, de objetivos ainda limitados, pois se restringia, apenas, à questão das rações operacionais.

Foi depois criada, em 1963, a Comissão de Alimentação das Forças Armadas, também funcionando no EMFA, destinada a tratar do problema com mais amplitude e a proporcionar as soluções requeridas.

A CAFA constitui órgão permanente do EMFA. Tem como presidente o chefe da 4.^a Seção, auxiliado por dois de seus oficiais superiores (um médico e um intendente), além de três oficiais superiores de cada Força Armada.



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



PARAENSE - boa viagem em boa companhia.



Vista aérea de parte do município de Canoas
(Vila Matias) completamente inundada

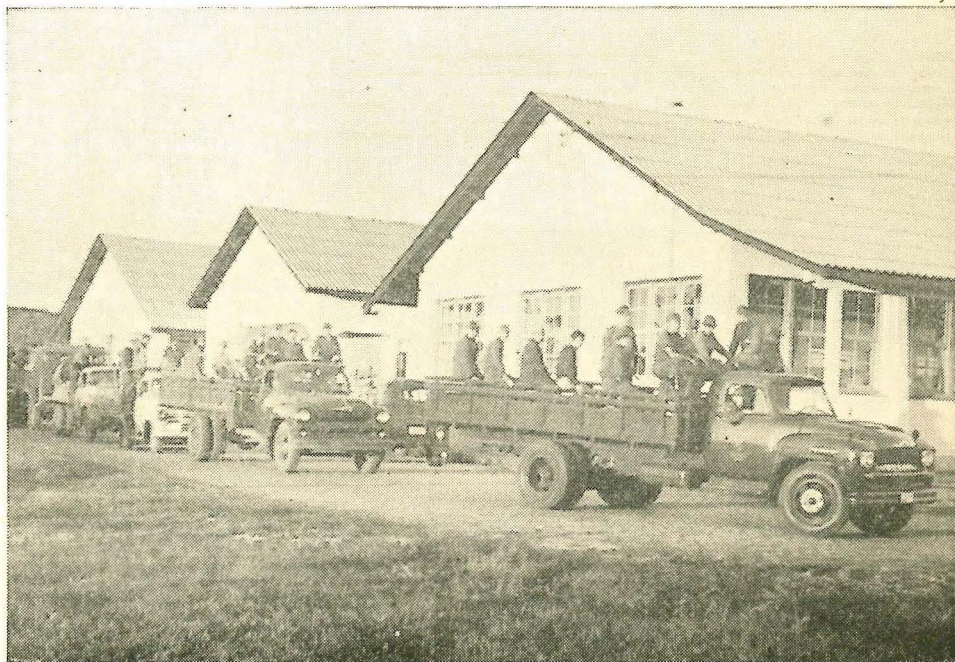
A FAB NO SOCORRO AOS FLAGELADOS DE CANOAS

O mês de setembro próximo findo assinalou mais uma enchente no Rio Grande do Sul, tendo sido Canoas o município mais atingido. A FAB foi prontamente engajada no socorro aos flagelados, tendo o Comando da 5.^a Zona Aérea ativado a "Operação Enchente 67", cuja missão foi a de "preparar, transportar e servir alimentos aos flagelados, proporcionando-lhes ainda assistência médica".

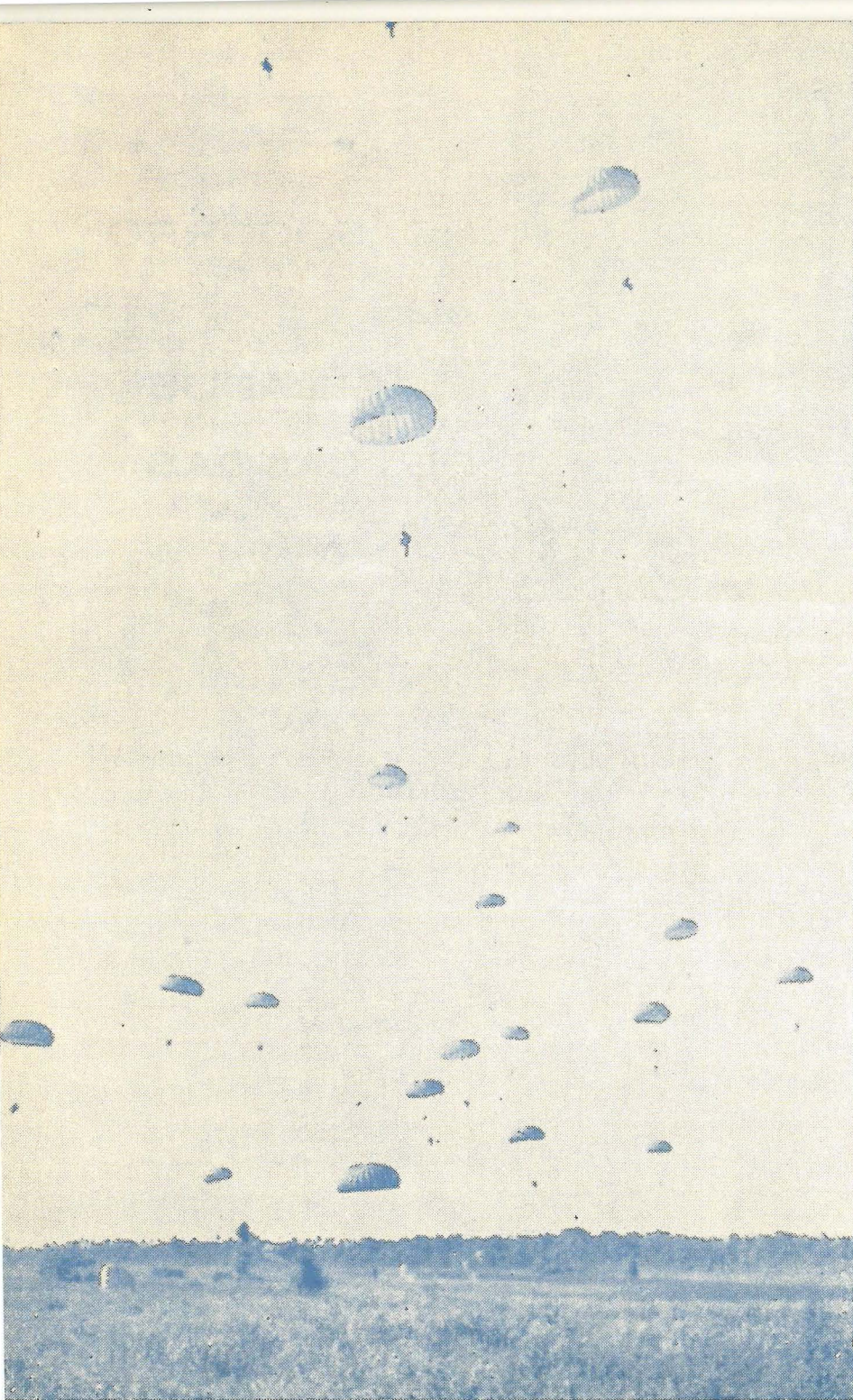
A Base Aérea de Canoas foi incumbida de alimentar os flagelados que se achavam abrigados em alojamentos da municipalidade, tendo seu Comandante determinado a união de esforços dos Esquadrões de Intendência e de Material e do 2.^o Esquadrão de Contrôlo e Alarma, o que significou a ação de 210 homens da FAB, atendendo 8 000 flagelados alojados em 22 diferentes pontos do município.

Durante o período ativo da calamidade (15 dias), a Base Aérea de Canoas forneceu 207 000 refeições a mais do que o normal para o seu pessoal, o que constituiu uma belíssima demonstração de esforço, dedi-

cação e amor ao próximo de toda a Base Aérea de Canoas e principalmente da equipe particularmente engajada na Operação — o Esquadrão de Intendência e de Material e 2.^o o Esquadrão de Contrôlo e Alarma.



Saída de um comboio da Base Aérea de Canoas levando alimentos para os flagelados



OPERAÇÃO XAVANTE

Com a apresentação do Tema na manobra antiguerrilha aos oficiais das Forças Armadas, em Campo Grande, Mato Grosso, foi iniciada a Operação Xavante, destinada a colhêr ensinamentos relativos ao Emprêgo da FAB na Segurança Interna e exercitar os Oficiais-Alunos da ECEMAR em funções compatíveis com as finalidades dos cursos que estiveram realizando no corrente ano letivo. As linhas preliminares de ação foram apresentadas pelo Chefe do Estado-Maior da 4.^a Zona Aérea. Foram instaladas as seções do Estado-Maior, participando das mesmas oficiais da Argentina, Equador, Venezuela, Paraguai e Bolívia que cursam o ano letivo da ECEMAR.

A primeira tarefa da FAB na Operação Xavante foi o reconhecimento ao longo do trecho navegável Corumbá—Pôrto Murtinho, dando apoio às tropas do Exército e da Marinha que se deslocaram nas imediações do Rio Paraguai. O apoio da FAB foi exercido pelos aparelhos T-6 das Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque (ERA)



O Ministro da Aeronáutica, em seu uniforme de campanha, passa em revista a tropa formada quando de sua chegada a Campo Grande, MT

das 2.^a, 3.^a, 4.^a e 5.^a Zonas Aéreas, equipadas com metralhadoras, bombas fragmentárias de Napalm, e pelas Esquadrilhas de Ligação e Observação (ELO).

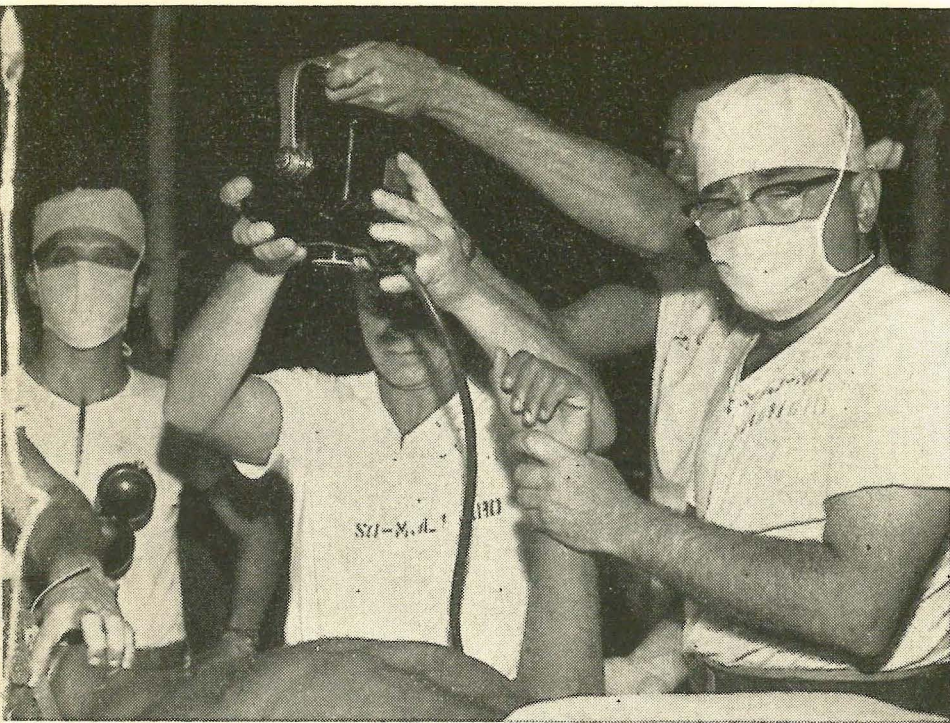
Nas operações de combate às "guerrilhas", quando estiveram em ação as três Forças Armadas, foi isolada a área de "concentração subversiva" e, logo

após, a operação limpeza liquidou o "inimigo". O Exército e a FAB, encarregados de controlar as fronteiras por meio de ações eficientes, impediram a evasão dos "guerrilheiros" para o Paraguai e Bolívia. Cerca de 81 aeronaves da FAB estiveram empenhadas na missão. O Comandante da 4.^a Zona Aérea ("área conflagrada") ressaltou a importância de um entrosamento com a população civil, a exemplo das Operações POTI e CHARRUA, a fim de serem prestadas assistência e proteção durante as manobras militares.



Aviões C-82 preparam-se para soltar os pára-quedistas do Exército

A Operação Xavante, o maior simulacro de guerra antiguerrilha até hoje realizado no treinamento de nossas Forças Armadas, reuniu tropas de



Um paciente sendo atendido na barraca cirúrgica do Hospital Tático da Fôrça Aérea, no momento em que era submetido a exame pelo Raios-X portátil de campanha

terra do Exército e da Marinha (Fuzileiros), com pleno apoio de unidades aéreas da FAB. A figuração objetivou adestrar grupamentos militares no combate às guerras de guerrilhas, em local onde a execução desse gênero específico de ação insurreta melhor se desenvolveria.

No desenvolvimento da linha de ação aprovada pelo Chefe do Setor Mato Grosso, da FAB, as seis seções (Pessoal, Informações, Operações, Logística, Comunicações e Intendência) da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica executaram um plano de trabalho contínuo que se prolongou, diariamente, até altas horas da noite.

Cinco aviões C-119 do 1.º Grupo de Transporte de Tropa chegaram a Campo Grande, com 152 pára-quedistas do Núcleo de Divisão Aeroterrestre, do Exército, para a ofensiva final contra

os "guerrilheiros" na Serra de Bodoquena.

Cêrca de 3 000 homens das forças terrestres reuniram-se em Nioaque para o ataque contra os guerrilheiros que se encontravam em Jardim e Bodoquena. Um comboio de 40 caminhões deixou Campo Grande, com militares da 14.ª Companhia e um Batalhão de Saúde, com a finalidade de apoiar o suprimento das tropas legalistas. Esse comboio foi seguido, em toda a viagem, por uma Esquadilha de aviões T-6, a fim de evitar ataque dos "rebeldes" que dominavam a região percorrida.

A Operação Xavante atingiu o seu "clímax" com o envolvimento dos "guerrilheiros da área conflagrada" pelas forças terrestres do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, após sucessivos ataques de aviões de caça e bombardeio da FAB, visando

à dispersão das concentrações de guerrilheiros.

A manobra real conjunta, da 9.ª Região Militar, 6.º Distrito Naval e Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, constituiu a maior operação simulada de ação antiguerrilha já realizada naquela região do País.

Para melhor apoiar a manobra, foi determinado o deslocamento, para a cidade de Londrina, de um grupo de 10 aviões transportadores de pára-quedistas, sendo cinco C-119 e cinco C-82, mais conhecidos como "Vagões-Voadores". Essa fração do Grupo de Transporte de Tropa, que tem sede permanente no Campo dos Afonsos, fez o lançamento de pára-quedistas do Exército nas zonas conflagradas, após reconhecimento do terreno pelas Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque, compostas por aviões T-6, armados.

As ERA, com seus aviões sediados nas proximidades de Campo Grande, tiveram por missão principal reconhecer posições "inimigas" e cortar suas comunicações e suprimentos por via terrestre, que demandavam às cidades de Jardim e Miranda. Também os pára-quedistas do PARA-SAR estiveram no local da operação, desempenhando missões altamente especializadas, inicialmente figurando como "inimigos", facilitando a progressão ou fuga dos rebeldes nas selvas.

O Hospital Tático da Fôrça Aérea, instalado em Campo Grande, teve uma ação real, socorrendo praças vitimados por acidente com uma viatura que transportava militares, quando o Serviço de Saúde viu em pleno funcionamento toda uma equipe atuando em condições de guerra real.



B A I L E

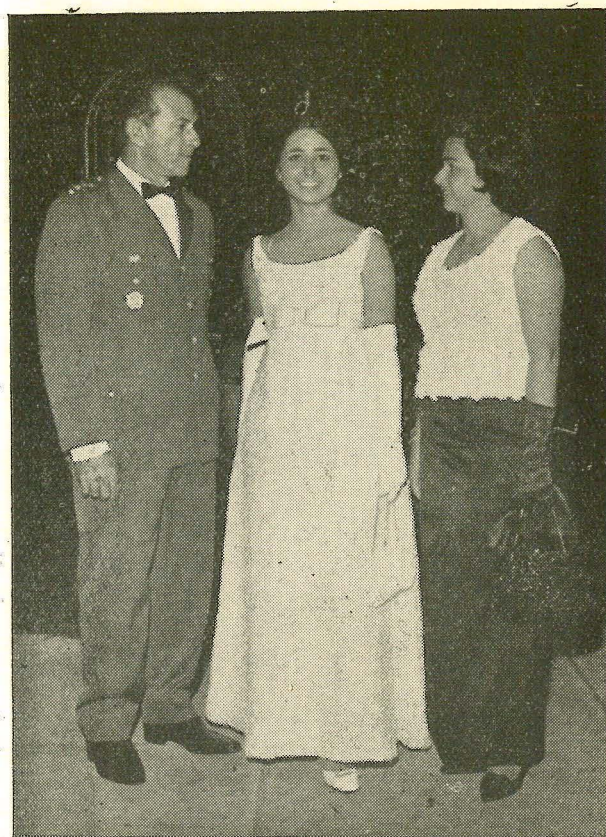
D A S

D E B U T A N T E S

No dia 25 do mês de novembro próximo passado, realizou-se no Clube de Aeronáutica, com brilhante êxito, o Baile das Debutantes de 1967, com a expressa alegria e felicidade de 21 jovens que viram chegado o tão esperado momento de festejar as simbólicas 15 primaveras. O Grupo escolheu a Senhorita Rosemary Neri Calheiros para oradora, cuja incumbência era traduzir em palavras tôda a emoção e todos os agradecimentos que iam nas jovens almas das senhoritas Angela Miranda Sá Freire, Ana Cecília Bacelar Pinheiro de Carvalho, Ana Cristina Goulart da Fonseca, Ana Luiza Gomes da Silva Rêgo, Clarice Martins Daemon, Cláudia Lúcia Mesquita de Faria, Carmen P. Gondim Leite, Geni Neumann Noceti, Gilda Coutinho Paranhos Velloso, Iracema Maués de Azevedo, Iracy Maués de Azevedo, Jussara Regia Rossi Peres, Marcia de Mendonça Sobral, Marcia Raymundo da Silva, Marcy Leite de Medeiros, Margaret dos Santos, Maria Cristina Barros de Alvarenga, Silvia Maria G. Peixoto, Sonia Repsold Mororó, Rosemary Neri Calheiros, Yeda Marcia F. Augusto, que formaram êste ano, para orgulho do Clube e dos respectivos pais que acompanharam vibrantes de entusiasmo cada movimento juvenil de suas filhas.



Casal Cel Antônio G. Peixoto
e Sílvia Maria

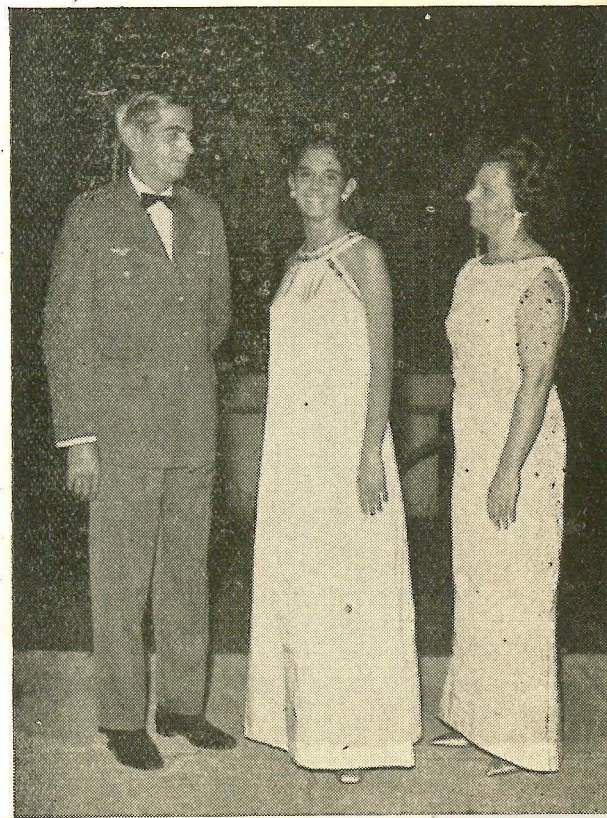


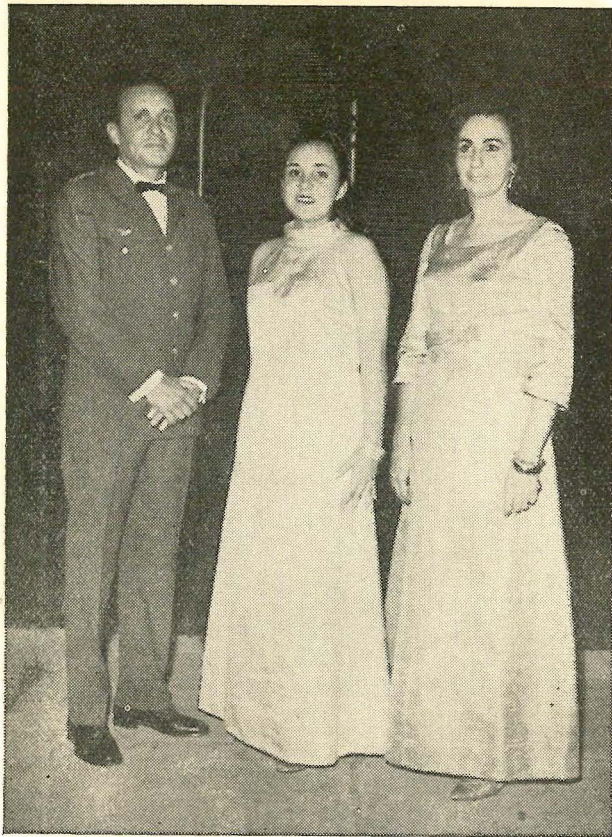
Casal Ten Cel Nelson Pinheiro de Carvalho
e Ana Cecília



Casal Cel Luiz Mororó
e Sônia

Casal Maj Nery Sá Freire
e Angela

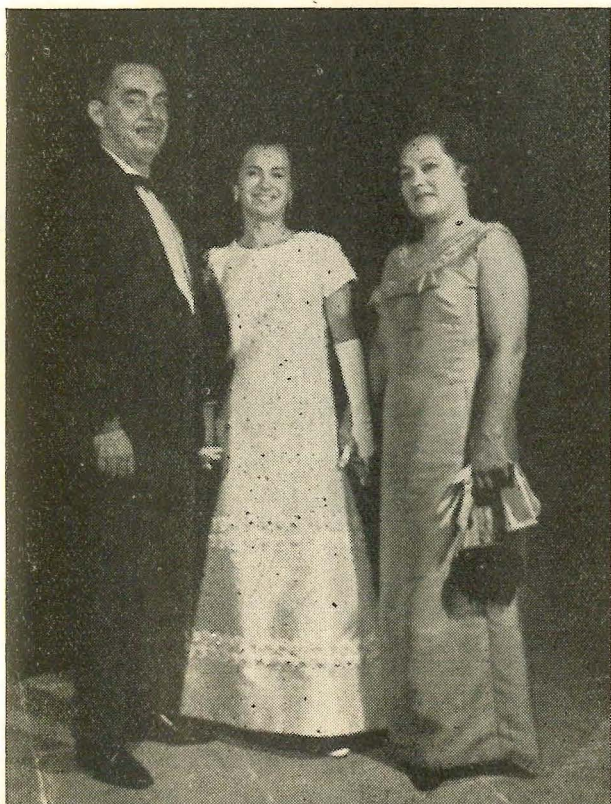


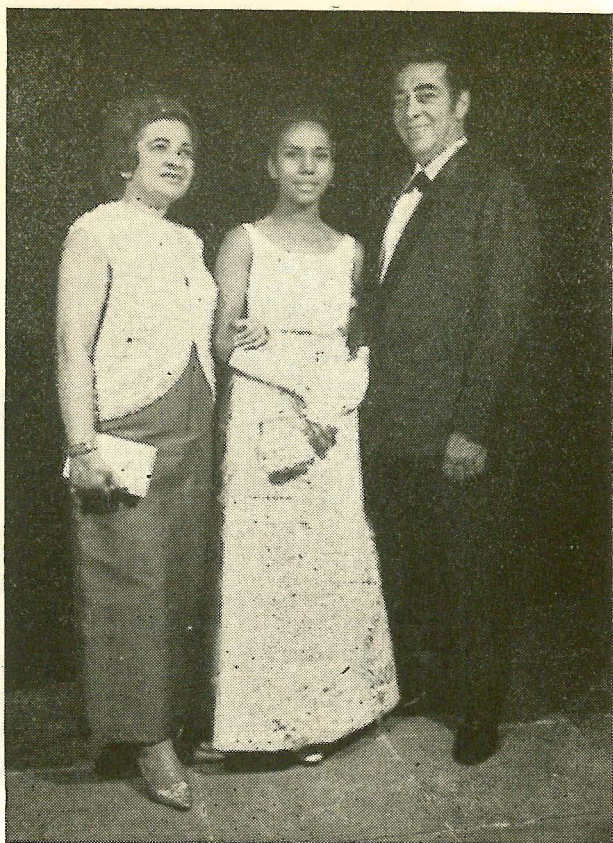


Casal Maj Luiz Gonzaga dos Santos
e Margaret



Casal Cel Lúcio Benedito R. da Silva
e Márcia



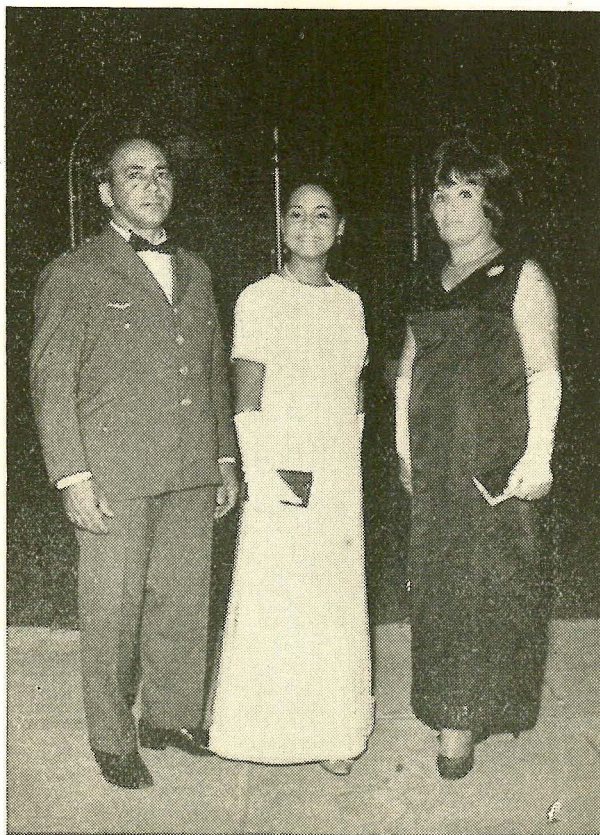
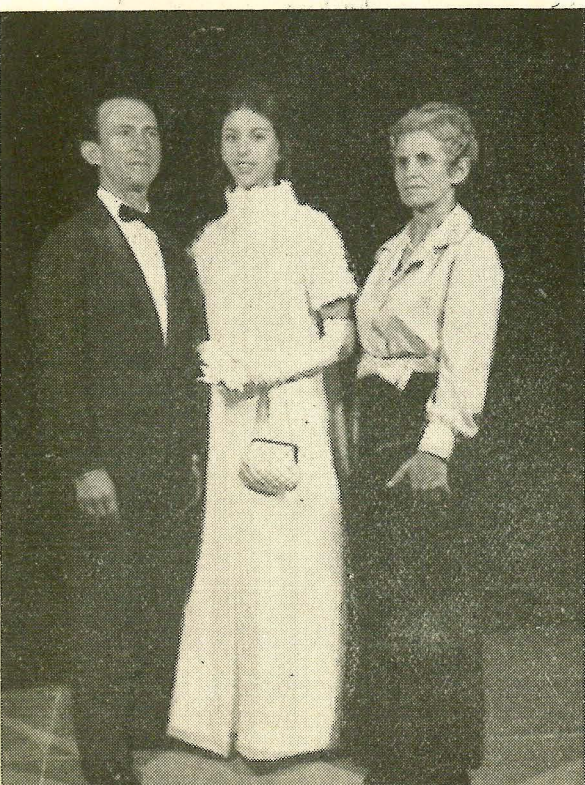


Casal Dante Rossi e Jussara



Casal Maj Mozart Gondim Leite
e Carmen

Casal Agamenon Noceti e Geni



Presente de casamento

Transcrevemos alguns trechos da carta do Conselheiro JOSÉ FELICIANO DE CASTILHO, escrita no dia do casamento de sua filha, a 11 de dezembro de 1866, conservando a linguagem da época.

“Minha filha.

Vais, bastante jovem, mudar de estado. Dentro de poucos dias, considerar-te-ás reguladora das tuas ações. Conversemos, pois, neste momento solene; lê, conserva e relê, muitas vezes, esta carta; impregna-te bem nos princípios que te aconselha a minha profunda amizade e larga experiência. Afigura-se-me que tua verdadeira felicidade dependerá do teu comportamento e que êste será reto, se o pautares pelos meus conselhos.

De ora avante, tens de regular os teus atos com relação a Deus, a teu marido, à tua família, à dêle, à sociedade, a teus filhos, ao presente e ao futuro. O matrimônio é, pois, um grande encargo: não significa estas pueris e levianas aparências, mas uma carreira muito grave, muito séria e que dura uma vida inteira.

Há, sem dúvida, um Deus, que tudo vê, tudo sabe; que premeia, que castiga, que dispõe de nós para toda a eternidade. Cumpre adorá-lo. A Religião não é só um dever, mas também uma consolação.

Nos dias maus da vida, é ela que lança o bálsamo em nossas dores. Quando os homens são impotentes, triunfa a crença e no regaço de Deus se encontra sempre alívio. Não te digo, minha filha, que alardeis uma devoção ostentosa, nem que adotes superstições; mas sim que sigas com convicção a religião de teus avós e te possuas bem dos sagrados princípios dela.

Teu marido — foi o escolhido do teu coração; eu, sabendo isto, e vendo que na espontaneidade dessa escolha há um grande penhor de união ditosa, consenti-a, abençoei-a. Mas êsse amor ardente, que ora vos liga a ambos, pode afrouxar, mudar, até, de natureza, com o tempo, se não houver em ambos muito juízo.

A comunidade em que viver, pensar, obrar e sentir fará com que vossas almas se compreendam e estimem; pois uma mulher deve considerar que não há, para ela, bem mais precioso do que o amor de seu marido; e nunca esqueças que é sempre a má ou boa mulher que faz o mau ou o bom espôso.

Não há dever mais sagrado que o da fidelidade; não basta que sejas fiel; é preciso que teu marido e todos disso nunca duvidem, um instante. Deves ser modesta, mas com certa delicadeza e reserva, e deves inalteravelmente prestar a teus próprios olhos o testemunho da tua virtude.

A honra e a reputação da mulher são tão indispensáveis como a castidade. É, portanto, preciso grande cautela até com as aparências, com as maneiras, porque, se neste sentido o mundo tolera muito a um homem, à mulher não perdoa nada.

Obedece a teu marido! Na sociedade conjugal, não há perfeita igualdade; o varão é chefe do casal e o seu sexo dá-lhe natural superioridade. Podes, certamente, submeter-lhe brandamente as tuas reflexões; aconselha-o, quando não partilhes as suas idéias, mas não debes contrariá-lo em suas definitivas resoluções. Por tudo que há, te imploro que, desde o primeiro até o último dia, desterres do teu espírito o que possa assemelhar-se à fúria denominada ciúme. O ciúme na espôsa é cousa insensata, ridícula, origem das maiores calamidades domésticas. Não há espetáculo mais repelente que o da crise zelosa: parece uma serpente assoviando e cuspiendo o veneno que a irradiava.

Livra-te, filha, de um erro vulgar nas raparigas.

Imaginam elas que o casamento é o seu Desembaraço de Paço, que tudo quanto prepararam, no estado de solteiras, só tinha por fim alcançar

o noivo, e que depois já nada precisam melhorar e nem conservar! Segue-se daí que, passada a lua-de-mel, entram a descurar-se, física e moralmente, fazendo verdadeiro o provérbio: "Já enganei a quem havia de enganar".

É um terrível desacêrto. Longe de negligenciar-se, lembre-se que agora precisas de mais esforço para conservar o amante, que antes para seduzi-lo. Portanto, quando estiveres a sós com teu marido ou esperando-o, não te desmazes; procura parecer-lhe sempre agradável, tanto física como moralmente.

Nesta mesma ordem de idéias e por motivos ainda mais extensos, recomendo-te muito que, longe de retrogradares ou mesmo de estacionares na tua instrução, te lembres de que nela estás ainda muito atrasada.

Nunca levantes mão do piano, do canto, dos estudos das línguas, da leitura boa e das prendas próprias de uma senhora.

A ociosidade é o mais desprezível dos vícios; uma mulher de bons sentimentos deve estar sempre ocupada, ou no govêrno de sua casa, ou nos deveres sociais, ou na cultura do seu espírito e de seus dotes, nunca desocupada e inerte.

É a família de teu marido, ao que parece, modêlo da união. Respeita teu sogro e sogra como se fôsem pai e mãe; jamais os contraries; busca adivinhar-lhes os pensamentos. Ama teus cunhados, como a teus irmãos, e nada me poderia ser mais penoso do que por tua culpa se desse naquela casa a mínima contrariedade.

Nunca olvides a tua primeira amiga, a que te trouxe no seu seio e que nunca, desde então até hoje, se estremece senão pela tua felicidade. Nos bons, como nos maus dias, não há amor como o materno. Toma sentido em que a mudança de estado, a independência, em nada te desobriga dos deveres sagrados que uma filha tem para com sua mãe, inalteráveis do berço à sepultura. Espero que até o teu último suspiro veneres tua mãe como a um Deus na terra. Quanto a tua avó e a todos os teus parentes e irmãos, procederes sempre como deve ditar-te o peito e a razão.

Vejamos, agora, as tuas relações com a sociedade.

O paraíso ou o inferno das famílias depende da opinião que se forma do comportamento da mulher, e esta opinião nasce tanto dos fatos, como das aparências.

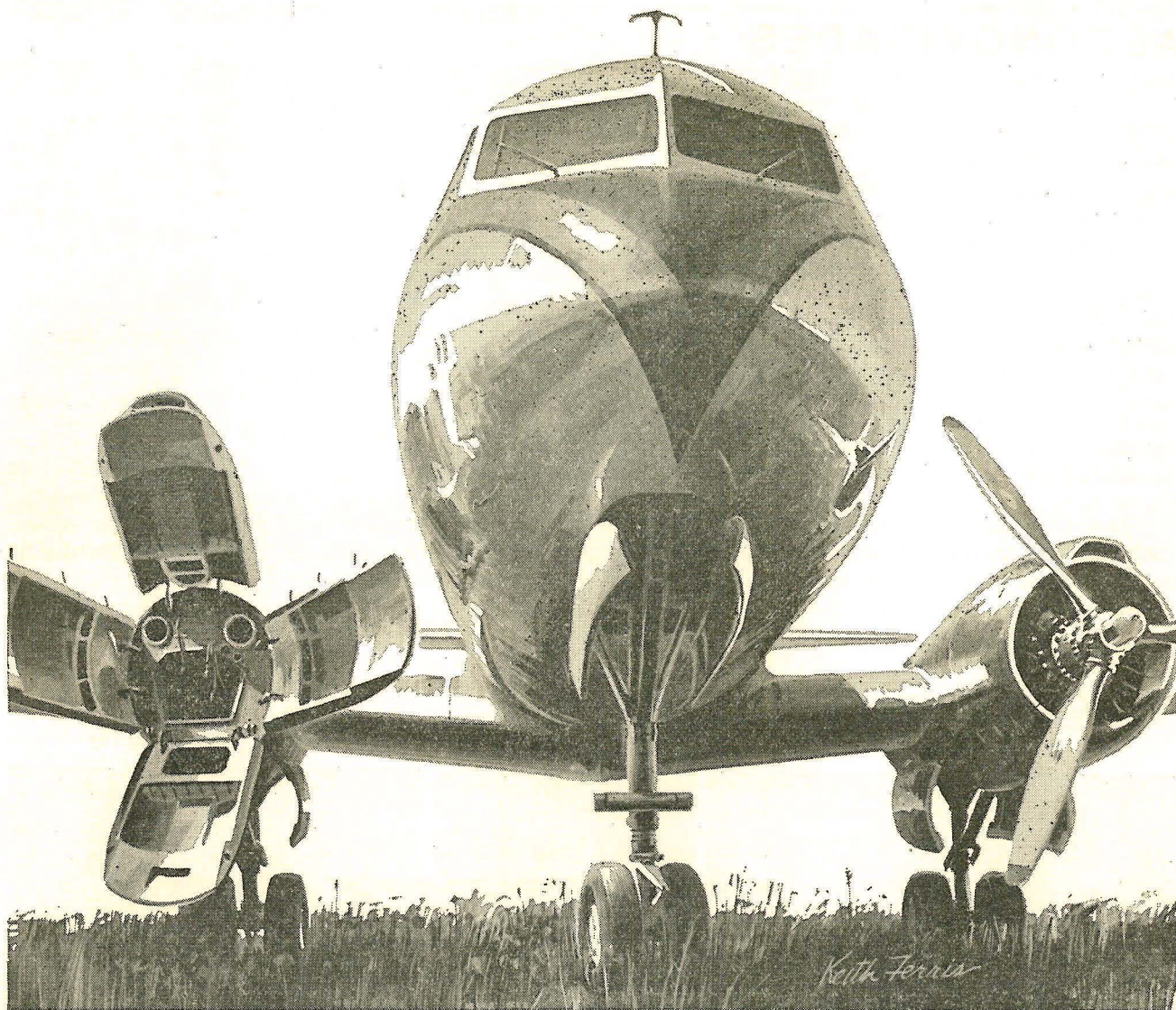
Diligenciarás parecer amável, franca, simpática e marchar nesse caminho sem tocar as raías da leviandade, nas relações com pessoas de outro sexo. Timbra em te distinguires por atos de modesta caridade, que é a mais formosa das jóias da coroa feminina.

Nascer-te-ão filhos, provavelmente. Desde êsse dia ergue-se mais alta a tua missão; tens em tuas mãos a obra do futuro e tu és quem responde por ela. É nada o conceber filho, o trazê-lo nas entranhas, o dar-lhe a vida arriscando a própria e amamentá-lo. Daí por diante começam funções mais altas: criar filho, instruí-lo, discernir as suas qualidades, reconhecer os seus defeitos, formar-lhe o caráter, o coração e o espírito. Por mais numerosos filhos que tenhas, nunca faças sentir predileção por qualquer, ainda quando um impulso espontâneo te leve para um de preferência a outro.

Se o futuro lhes prodigalizasse meios largos, guardarem para então multiplicar comodidades, mas, por enquanto, irem pondo de lado e dando séria aplicação a quanto puder sobrar dos seus vencimentos; não esbanjarem loucamente; lembrarem-se até de que, por moléstia ou trabalho, possa sobrevir alguma precisão inesperada, à que faça frente o pecúlio que tiverem de lado.

Nunca destruas esta carta, relê-a amiúde; e agora só me resta repetir que serás feliz, quanto humanamente possível, se o fôres tanto como o deseja.

Teu pai amigo."



Uma peça "barata" pode sair cara.

Aliás, muito cara! Peças "econômicas", a preço reduzido, para motores de avião podem custar mais em tempo imobilizado e em reparações extras. A verdade é que só as *peças originais de equipamento* da United Aircraft International podem manter os motores de pistão mais seguros do mundo no ar por mais tempo. As nossas peças são fabricadas com as melhores ligas, e construídas de forma a resistirem ao máximo esforço e tensão de temperatura, sendo então submetidas a provas e mais provas até termos a certeza de que não há quaisquer imperfeições microscópicas.

Não há dúvida — as nossas *peças originais de equipamento* custam mais para começar... mas a economia verdadeira

advem da vida útil mais longa e melhor rendimento que mantêm o seu aparelho em funcionamento por mais tempo. O uso da mais requintada mão de obra e controle de qualidade constituem também motivo de segurança. O momento de decolagem não é a ocasião para se descobrir que as peças de preço reduzido não podem sustentar a carga.

Para vida útil mais longa e maior rendimento do seu avião, exija *peças originais de equipamento* Pratt & Whitney da próxima vez que encomendar. São pronta e diretamente fornecidas pelo seu mais próximo representante United Aircraft International. Só assim pode estar seguro!

United Aircraft International
EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

U
A



OVERSEAS REPRESENTATIVE FOR:

PRATT & WHITNEY AIRCRAFT • HAMILTON STANDARD • SIKORSKY AIRCRAFT • NORDEN • UNITED TECHNOLOGY CENTER • VECTOR • CORPORATE SYSTEMS CENTER
UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRESENTANTE DE PRATT & WHITNEY AIRCRAFT PRODUCTS NO BRASIL: ROBERTO DE SOUZA DANTAS, AV. RIO BRANCO, 133, SALA 1.507—15º ANDAR, RIO DE JANEIRO, BRASIL.

AERONOVIDADES

EM CONSTRUÇÃO O PRÉDIO PARA O MAIOR SST DO MUNDO

A maior maquete de sistema de controle de aeronave será montada no prédio em construção no Centro Experimental da BOEING.

Os componentes hidráulicos e o prédio de controle apoiarão o programa de desenvolvimento de transporte supersônico.

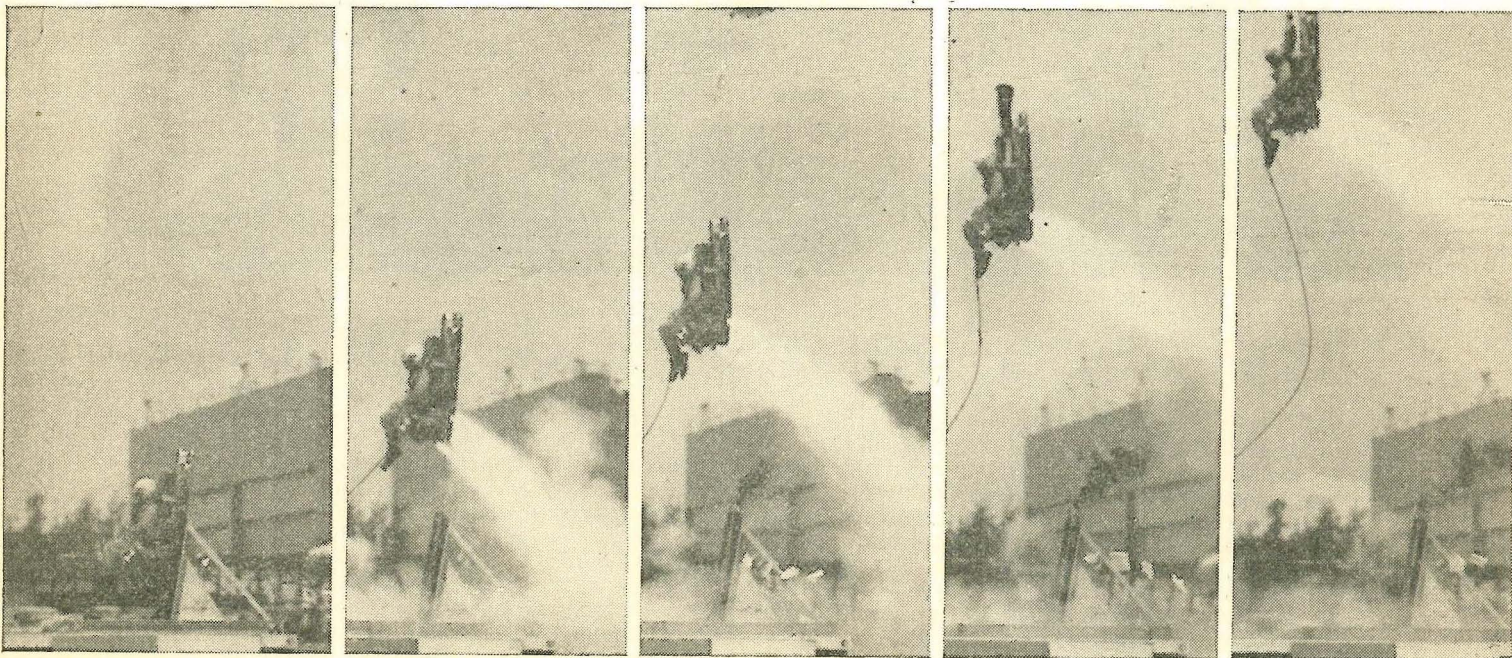
O prédio estará terminado em novembro de 1968, para entrar em funcionamento em março de 1969. Será ligeiramente maior do que as di-

mensões do SST que, com as asas estendidas, mede 100 metros de envergadura por 55 metros de largura.

Em um dos lados do prédio será instalado um simulador de voo do SST da BOEING.

Um programa financiado de 35 milhões de dólares permitirá a montagem desse complexo sistema e da maior fábrica de titânio da indústria aeronáutica, esta já em funcionamento no Centro Experimental da BOEING.

NOVA CADEIRA EJETÁVEL



A Douglas Aircraft Company vem de testar, com sucesso, uma nova cadeira ejetável e com dispositivo de estabilização. O sistema usa uma carga de ejeção para catapultar a cadeira do piloto da "nacele" do avião e foguetes para propeler e estabilizar a cadeira ejetável durante o voo balís-

tico. As fotografias apresentam uma seqüência do teste, com um boneco em lugar do piloto, os foguetes estabilizando a cadeira e, finalmente, esta já estabilizada e com o pára-quedas aberto (não visível na foto).

PRIMEIRO VÔO DO HELICÓPTERO COM ASA



Flagrante do primeiro vôo do helicóptero com asa Cheyenne AH-56-A, construído pela Lockheed-California Company para as Forças Armadas americanas.

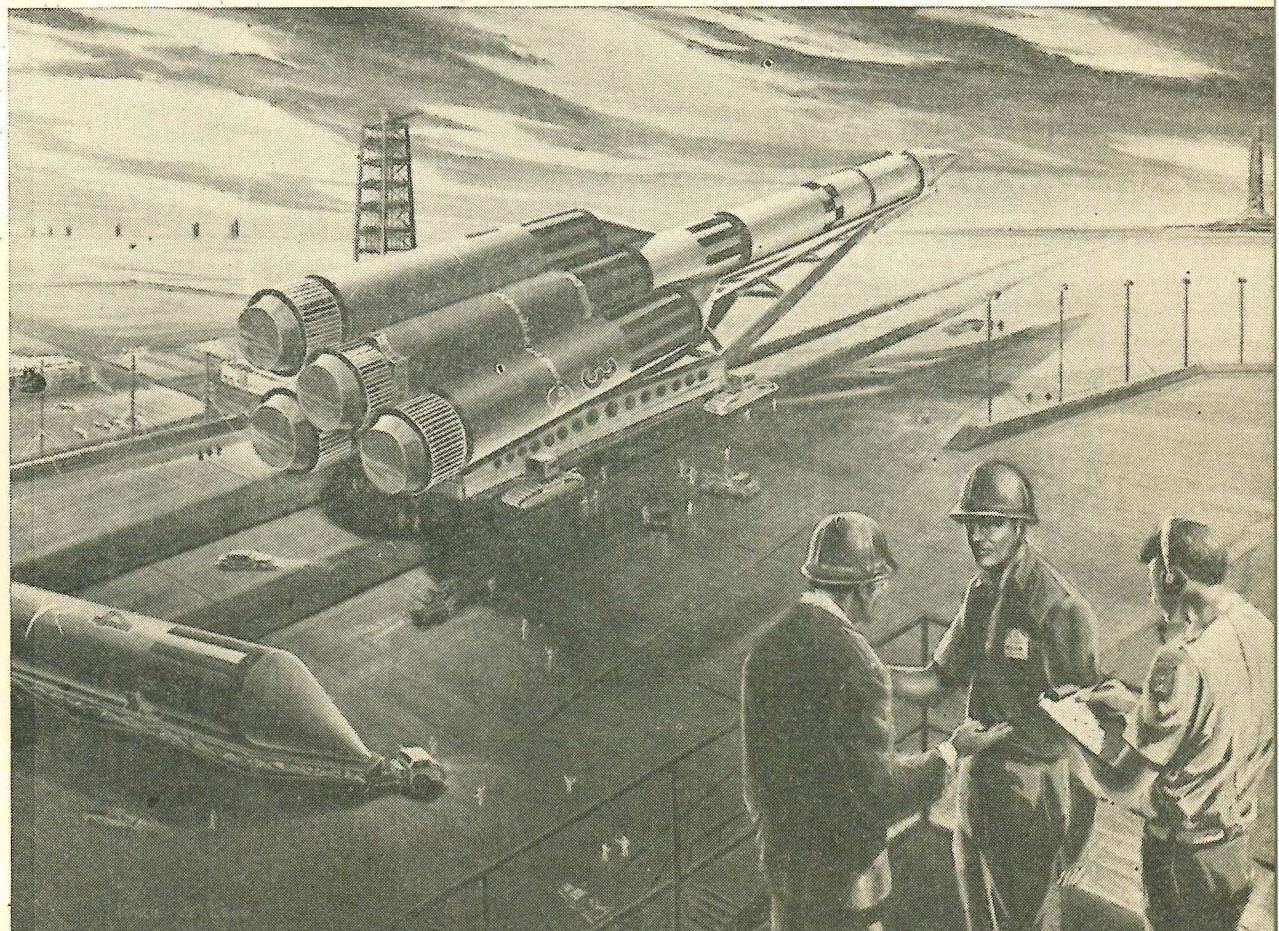
Duas vezes mais veloz que os atuais helicópteros armados, o AH-56-A alcança 250 mph. Foi desenhado para escolta de helicópteros de transporte de tropa, bem como para apoio de fogo nas zonas de aterragens de combate. É equipado com uma turbina GE-T64-16. Sua equipagem é constituída de piloto e co-piloto/metralhador. Tem o alcance máximo de 2 900 milhas.

FEIXE DE FOGUETES LANÇADORES

Futuros foguetes, para missões interplanetárias, talvez sejam construídos em feixes, segundo uma concepção da Douglas Aircraft Company, apresentada no 18.º Congresso Internacional de Astronáutica.

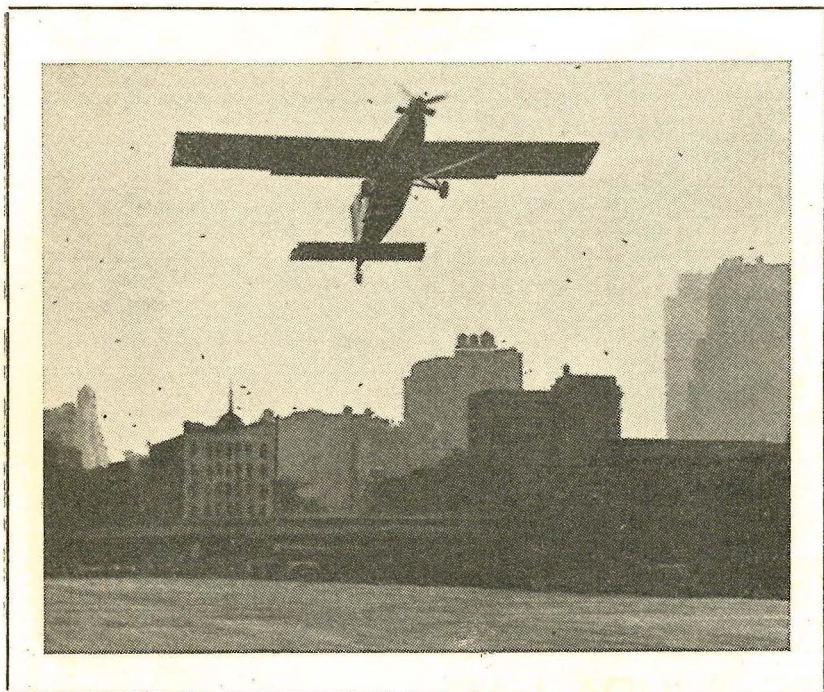
O desenho abaixo mostra um desses veículos pós-saturno sendo preparado para ser movimentado para a plataforma de lançamento.

Um feixe com 4 foguetes alcançará 45,5 milhões de libras de impulso.





AEROPORTOS URBANOS PARA STOL



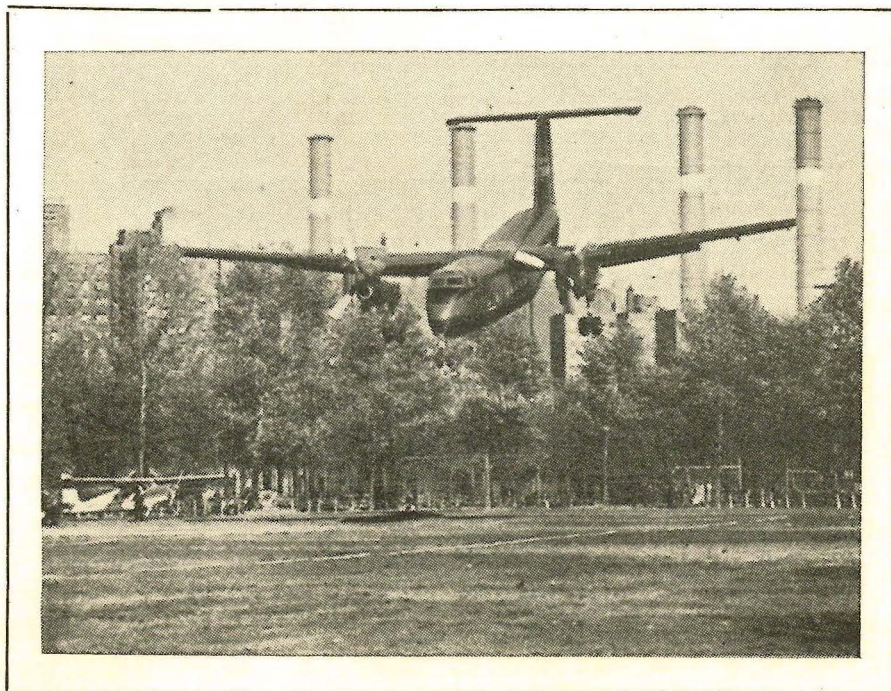
Um Helio Courier manobrando para o pouso

Cada vez mais os STOL (aviões de decolagem curta) estão sendo empregados nos serviços urbanos em substituição ao helicóptero.

Com melhores características de pouso e decolagem com vento forte, o STOL pode atender certas gamas de serviço ainda proibitivas para o helicóptero.

← Um aeroporto para STOL, em Nova York

Um Bufalo pousando em East River Park, N. Y. →





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

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

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

VOCÊ PODE CONFIAR NA





sação, o tanque de óleo estava cheio, mas o óleo estava meio “fino”.



No tempo da aviação heróica, o piloto do CAN deveria ser mecânico e também servente, pois, freqüentemente, as lubrificações, revisões e, mesmo, reabastecimentos em rota eram feitos pelo próprio piloto.

O velho CSO, na ocasião novinho em fôlha, decolou, fagueiro, de Uberlândia. Levava na carlinga dianteira, além dos malotes de correspondência, uma latinha com graxa “Wolf’s head” e duas latas de gasolina. Em Ipameri, seu piloto apanhou a primeira lata de gasolina para reabastecê-lo e teve a imensa surpresa de ver que seu avião virara “faquir”, pois, com menos de 1 litro, o tanque estava cheio. “Êta aviãozinho bom”, pensou êle, e “meteu os peitos” em direção a Viánópolis. Lá chegando, foi logo dizendo ao guarda-campo: “Nem precisa reabastecer, êste bicho não bebe gasolina”. “Só vendo”, respondeu o guarda-campo e meteu o ôlho no tanque completamente vazio, mas vazio, mesmo. Em compen-

Outro CSO decolou de Resende para os Afonsos; o “pau estava comendo” na serra e o aviãozinho quase que raspava a copa das árvores. Pouco depois do “Ribeirão das Lajes”, o bichinho sumiu. Mais tarde, o CSO pousou nos Afonsos aos trancos e seu piloto saiu pálido de dentro dêle.

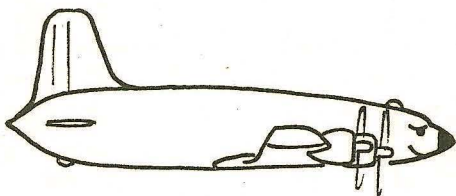
— Que houve, indagou um colega, você parece que está apavorado ?

— Entrei num mau tempo que dava gôsto, a nuvem “me enrolou” e dei tanta cambalhota que cheguei a ficar dolorido.

— Quer dizer que o tempo estava ruim mesmo ?

— Ruim é apelido. Imagina que, quando saí da nuvem, eu olhei para cima e vi uma vaca pastando.

ESTÓRIAS DE AVIAÇÃO

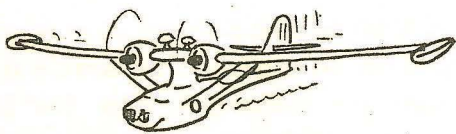


O Loquidinho voava sereno. Em seu bôjo levava o Diretor da Aviação do Exército, esposa e comitiva. Lá pelas tantas, o pequeno bimotor entrou numa nuvem e seu piloto, com a cabeça quase dentro do volante, suava frio, perseguindo o horizonte artificial e o “pauzinho e bolinha”. A senhora do general chamou o mecânico e disse:

— Severino, diga ao piloto para sair desta nuvem que já estou ficando nervosa.

Recebido o recado, o piloto falou:

— Vai dizer que eu estou muito mais nervoso do que ela.



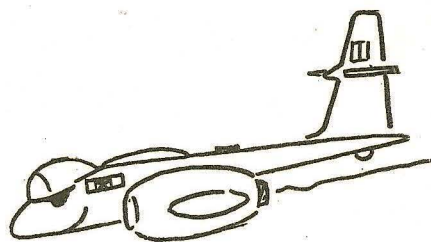
O major, todo faceiro, mandou que embarcassem os passageiros e, logo depois, decolava de Recife para Salvador. Na Bahia o tempo estava bom, mas a rota estava “enfarruscada”. Antes de Maceió, uma chuvinha miúda e nuvens baixas induziram o major a passar “por cima”. Dirigindo-se ao co-piloto, o piloto informou que o Lodestar era ótimo para voar alto e que, com céu azul ensolarado, o vôo era mais agradável. De fato o era, mas, à medida que o avião subia, o tópo das nuvens também fazia o mesmo, de modo que só aos 13 000 pés o tópo ficou definido e estabilizado.

Sôbre Aracaju, o mecânico, já meio afobado, veio dizer ao piloto:

— Major, tem um velhinho aí que está passando mal, é melhor o senhor baixar, senão êle morre.

— Êle que morra sòzinho, porque, se baixarmos, morreremos todos.

Mas imediatamente começou a descida para atender o velhinho.



O ministro voava de Belém para Carolina. Tudo ia bem no loquidinho e o co-piloto, oficial de gabinete, foi conversar com o ministro sôbre alguns memorandos a serem redigidos. No pior trecho da selva, a meio caminho entre Belém e Carolina, os dois motores do loquidinho começaram a ratear e a pipocar. O ministro arregalou os olhos assustado, mas o co-piloto o tranquilizou:

— Não é nada ministro, é o “burro” dêste piloto que não trocou o tanque de gasolina.

Em seguida, dirigiu-se à cabina e encontrou o piloto calmo, porém suando a acionando a bomba manual de gasolina.

— Mude o tanque, seu “trouxa”, disse o co-piloto.

— Já mudei, é pane mesmo.

O ministro continuou tranqüilo, mas o co-piloto não.

REMINISCÊNCIAS

A todos aqueles que empregam o melhor dos seus esforços ao bem comum de educar a mocidade militar.

Coisa curiosa e estranha a gaveta da imaginação. Como temos guardadas nela, de modo ordenado, as nossas mais vivas recordações, sejam elas boas ou más, sejam elas de nossa meninice ou mocidade. Dias atrás, rememorando o passado, veio-me à mente aquêle longínquo ano de 1942 na Escola de Aeronáutica, quando iniciava eu a minha instrução de vôo.

Cheio de entusiasmo, associei-me ao grupo alegre formado pelos companheiros Cleto, Louzada, Franco de Souza, Gomes Pôrto e Waldir, todos sob a égide do mesmo instrutor.

Iniciada a instrução, treinava eu árduamente, pois o nosso aspirante muito exigia, e, após cada vôo solo, como me doía, quando, errando uma simples manobra, êle me dirigia a seguinte frase, na sua voz pausada e de tom grave:

— “Você não anda usando como deve o tempo de vôo solo. Aposto que conhece bem Copacabana e Petrópolis, e assim sendo você está desperdiçando a melhor época que, realmente, tem para aprender alguma coisa”. E eu perguntava a mim mesmo, olhando-o fixamente, em que parte ficavam êsses locais, por onde nunca havia andado, pois o intervalo entre os vôos de duplo comando não me permitia tais passeios.

O aspirante, no entanto, era irreduzível: severo e sereno, nada lhe escapava, e assim cada vez mais, no afã de minorar a sua ação disciplinadora, eu me adestrava, com afinho e desprendimento, procurando desta forma não mais ouvir as admoestações que tanto julgava injustas. E creio que, por êste e outros motivos, pude atingir, assim como meus companheiros, o padrão de eficiência estabelecido e exigido pelo nosso instrutor — padrão alto que êle sábiamente havia escolhido para nós — seus alunos — por saber que só dêste modo nos colocaria em situação de enfrentar com galhardia os Estágios de Vôo dos anos subsequentes.

Assim, recordo-me daquele tempo em que outros fatos, pitorescos ou engraçados e ao mesmo tempo comoventes, se passaram, mas dentre todos êles desejo ressaltar um, que me ficou gravado, pois as suas consequências envolveram o meu primeiro vôo solo.

Cel Av Edílio Ramos Figueiredo

Terminava eu o cheque na cabeceira da pista e iniciava a minha primeira decolagem solo. Não me apercebi que, durante a corrida da mesma, o flap baixara, por ter sido mal travado na hora do cheque. Decolei assim mesmo, e, não atinando com o êrro, fiz o tráfego nessa situação com grande dificuldade, e, ainda mais, juntou-se a tudo isso a afobação que me veio, como natural decorrência do pouco conhecimento das coisas mais simples de aviação. Na aproximação final, ao calcular a distância para o pouso, é que percebi o meu engano e a minha primeira lembrança foi, sem dúvida alguma, para o aspirante que certamente me observava, e que me aguardaria com cara de poucos amigos.

Era um dia lindo, recordo-me bem, dia 16 de janeiro de 1943. Errei esta aproximação, arremeti, fiz nôvo tráfego e procedi ao pouso que não foi lá dos melhores. Parei o avião e me dirigi para a barraca que ficava no

centro do campo, entre duas faixas de pista, na Zona Neutra, e no meu encontro veio o aspirante. Nada disse; ao contrário, entrou no avião e tomou os comandos. Após ter-se sentado, usou a ainda hoje célebre frase, conhecidíssima de todos os cadetes — **DEIXA COMIGO** — e dirigiu o avião para o estacionamento geral, local onde hoje se encontra a Base Aérea dos Afonsos. Que eternidade duraram aqueles minutos de intenso silêncio. As mais descontraídas idéias me passaram pelo cérebro. Que aconteceria? Qual seria a reação do aspirante, que empregara o melhor dos seus esforços para me ver vencer?

A parada brusca e repentina do avião no estacionamento trouxe-me à realidade. A voz firme do instrutor, ao passar pela nacele traseira, foi a única coisa que se fez ouvir:

— “Desça menino — precisamos conversar longamente”.

— E logo após — “Menino, que está se passando com você?”

Eu o olhava, cheio de respeito, como que procurando adivinhar seus pensamentos, e respondi:

“Nada, aspirante. Eu estou perfeitamente bem, mas me enganei com o flap no cheque para a decolagem.”

— “Foi o bastante.”

Uma série de admoestações veio completar o meu nervosismo. E quanto detestei aquele dia (quem não detestaria?). Quanto amaldiçoei a mim mesmo por ter um instrutor tão exigente, tão ríspido (quando os meus companheiros tinham instrutores tão “bonzinhos”) e que queria a execução de todas as manobras com perfeição. Porque haveria somente o meu instrutor de não perdoar erro algum, ditado pela inexperiência por

muitas vezes. No entanto, longe estava eu, como cadete, de poder julgar e analisar as suas admoestações acuradamente. A minha inexperiência fazia-me ver tudo sob um prisma diferente.

Hoje, após ter passado oito longos anos na Escola de Aeronáutica, como instrutor, procurando agir da mesma forma, só aceitando a perfeita execução das manobras e julgando com serenidade e firmeza todos os atos dos cadetes que tive a ventura e a honra de ensinar, é que posso avaliar, com a necessária segurança, o valor de suas admoestações. O seu estado de espírito naquele momento, ao verme em dificuldade no ar e ao admoestar-me, estava mais abalado que o meu, disso hoje tenho a certeza. O suposto malefício que aparentemente eu julgava estar êle me causando não era nada mais do que a condição precípua de um bom instrutor, isto é, a de manter os seus cadetes em condições de poderem enfrentar o futuro.

.....

Decorridos mais de vinte e cinco anos dêsse momento inicial de minha vida como piloto, voltei, durante uma viagem de rotina do Correio Aéreo Nacional, a voar lado a lado com meu instrutor, e não vi nêle apenas o oficial superior que pilotava serenamente o nosso avião, com destino a Belo Horizonte, mas sim o aspirante que havia empregado, há muitos anos atrás, o melhor dos seus esforços, o melhor de sua habilidade, para poder transmitir aos seus alunos tudo aquilo que êle aprendera.

E como me senti orgulhoso. Foi uma sensação nova na minha vida profissional. Revezamos normalmente nas etapas, que se seguiram, e dessa viagem nasceu esta recordação dos bons

tempos que se foram e que a gaveta da imaginação soube tão bem conservar.

Quisera poder expressar-lhe, com palavras sinceras, o que realmente sentia naquele momento de recordação. Mas não pude — talvez por emoção ou talvez pelo respeito que sempre lhe devotei. No entanto, tudo que me atrevi a fazer foi olhar fixamente o meu antigo instrutor, e simplesmente dizer para comigo mesmo:

— Muito obrigado. Muito obrigado. Se como cadete nunca pude compreendê-lo, por não estar à altura de poder fazer um julgamento preciso e sereno de suas ações, hoje sinto-me de veras orgulhoso em poder dizer que fui seu aluno. Homens assim ajudaram, ajudam e ajudarão a construir a Força Aérea com que tanto sonhamos.

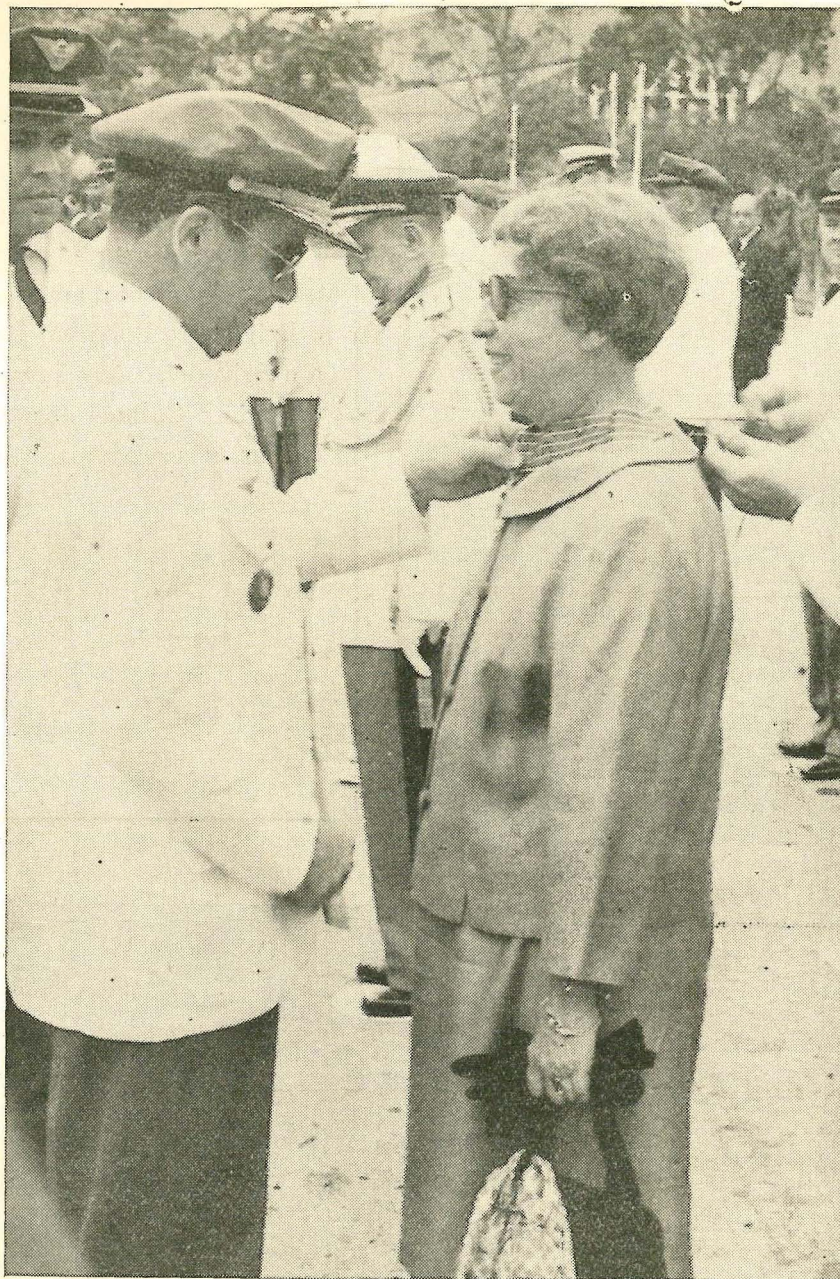


LANÇAMENTO DE LIVRO

Acaba de ser lançado o livro “**FORTTRAN — MONITOR — Princípios**”, de autoria do Major Tércio Pacitti, engenheiro e professor do Instituto Técnico de Aeronáutica e dos cursos de pós-graduação de Engenheiros da Universidade do Brasil.

O Maj Pacitti foi quem montou o Computador Eletrônico na Ilha do Fundão, cuja instalação modelar, em pleno funcionamento, serve a quase todos os Ministérios e Forças Armadas.

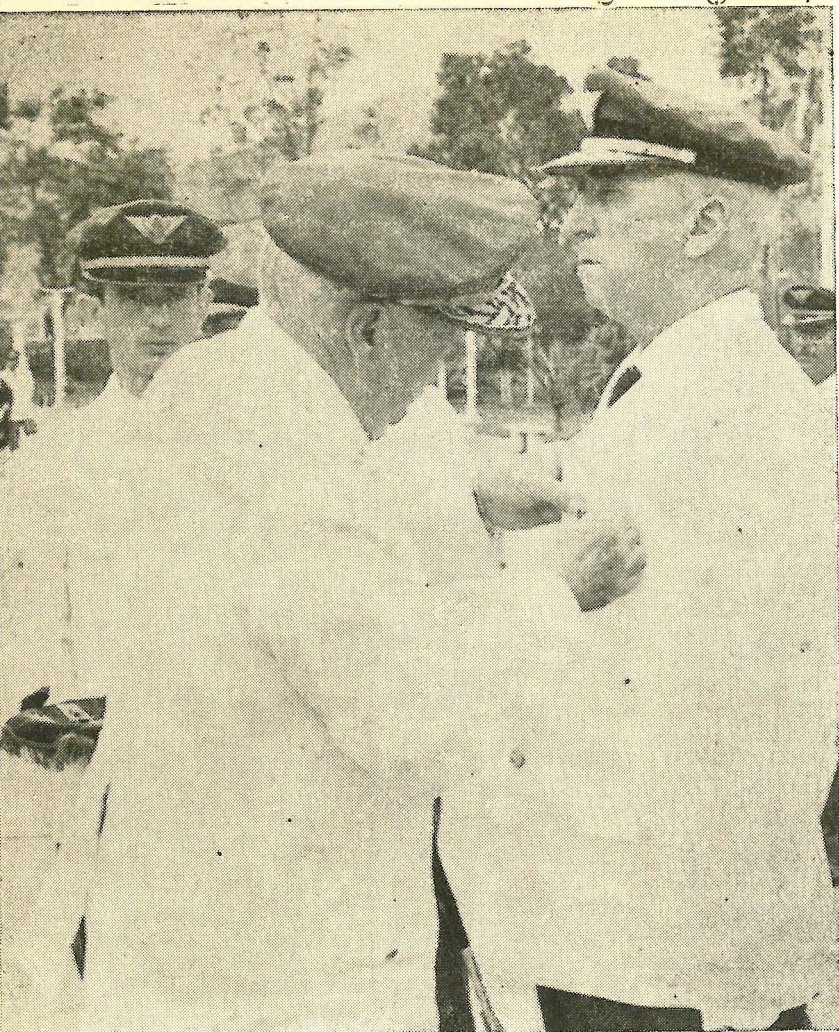
Seu livro constitui uma contribuição ao ensino da computação científica no Brasil e, pela natureza de seu objetivo, tem merecido a melhor receptividade possível.



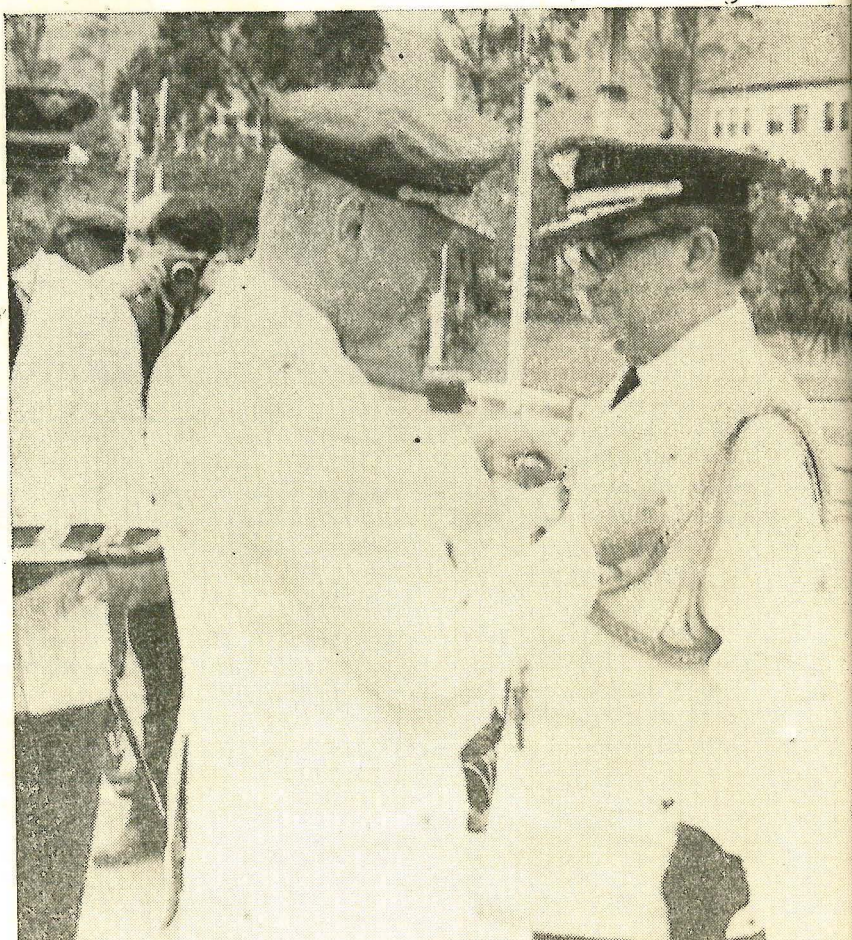
ECOS DA SEMANA DA ASA

Quando do encerramento da última "Semana da Asa", em cerimônia realizada no Campo dos Afonsos, foram condecoradas com o "Mérito Aeronáutico" várias personalidades militares e civis.

Prestando uma homenagem à mulher ligada aos assuntos aeronáuticos, publicamos um flagrante do momento em que era condecorada pelo Brigadeiro Oswaldo Balloussier a Sra. Anésia Pinheiro Machado, a primeira aviadora brasileira e decana da aviação mundial.



Nas outras fotografias, vemos o Brigadeiro Martinho Cândido dos Santos, no momento em que condecorava o Brigadeiro Roberval Gomes da Costa, e o Brigadeiro Ary Presser Belo condecorando o Coronel Joaquim Vespasiano Ramos, nosso companheiro de redação.



● CENTRO DE INSTRUÇÃO DE PILOTOS DE HELICÓPTEROS

Foi localizada em Santos, São Paulo, a sede da mais nova unidade de instrução da FAB, o Centro de Instrução e Emprêgo de Helicópteros, criado para funcionar junto ao Destacamento de Base Aérea de Santos, com o fim de ativar a formação de pilotos de helicópteros. O CIEH destina-se, também, a empregar os helicópteros da FAB em missões de apoio às forças terrestres, eventualmente em missões do Serviço de Busca e Salvamento, e a estudar e experimentar novas técnicas e táticas de emprêgo de helicópteros.

Em companhia do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica e Diretores Gerais do Ensino, Saúde e Intendência e do seu Chefe de Gabinete, o Ministro Márcio de Souza e Mello visitou as obras de reforma de um antigo hangar de aviões, naquela cidade, que está recebendo nova estrutura de ferro, cobertura de telhas de fibro-cimento e paredes laterais de chapas plásticas não-inflamáveis, para servir de sede à nova unidade. O novo hangar abrigará, também, aviões de pequeno porte do Destacamento de Base Aérea de Santos, e para êsse fim está sendo provido de modernas tubulações e calhas para escoamento de águas da chuva. Em companhia do Maj Av José de Pinho, comandante do Destacamento, o Ministro e sua comitiva visitaram as demais dependências da organização, recebendo informações sobre o seu funcionamento e o desenvolvimento do Plano-Diretor aprovado para ampliar as suas instalações. No hangar provisório do CIEH já se acham preparados

para o início da instrução cinco helicópteros tipo H-13 e H-19D e mais três em revisão e pintura.

● AERÓDROMO DE JACARÊPAGUÁ

O Presidente da República mandou liberar a verba de N\$ 984.000,00, e o Ministro Márcio de Souza e Mello autorizou o início imediato das obras de construção do novo aeródromo de Jacarêpaguá para servir à aeronáutica civil de pequeno porte.

Êste mês ainda, por sua Diretoria de Engenharia, o Ministério da Aeronáutica iniciará as obras de terraplenagem do novo aeródromo, cuja pista medirá 900 metros de comprimento e 30 de largura, com instalações modernas e área de estacionamento de 900 x 100 metros.

O aeródromo de Jacarêpaguá destina-se à aviação civil de pequeno porte, constituída de aviões leves, cujo peso de decolagem seja igual ou inferior a 5 700 quilos. Dentro dessas características, enquadraram-se as aeronaves dos Aeroclubes, táxis aéreos e aviões de turismo. A área escolhida para a construção do aeródromo, que virá desafogar os aeroportos do Rio (Santos Dumont e Galeão), está localizada no atual campo de pouso de Jacarêpaguá, junto à lagoa do mesmo nome e entre as lagoas Tijuca e Marapendi, em excelente área para o tráfego de pequenos aviões. O aeródromo será, futuramente, servido pela rodovia GB-11 que fará conexão com a BR-6 que liga o Rio de Janeiro a Santos e dista apenas dois quilômetros e meio da praia do Recreio dos Bandeirantes. O terreno pertence ao Ministério da Aeronáutica e

com o fim de servir à aviação executiva foi desapropriado em abril de 1944.

O projeto que será executado em Jacarêpaguá é de autoria do Maj Av Eng Roberto Dória Leuzinger e compreende a construção de uma pista de 900 metros de comprimento por 30 metros de largura e demais instalações correlatas. Serão construídos depósitos para a aviação executiva, depósitos de combustíveis, estação de passageiros, pátio de estacionamento e áreas reservadas para hangares do Aero clube da Guanabara, pára-quedismo, aeromodelismo e velovelismo (planadores), além de modernos hotel e restaurante. A parte de urbanismo é um trabalho do arquiteto Iso Max Rúbio, da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. A pista principal será de concreto asfáltico.

A primeira parte dos trabalhos consistirá na movimentação de atêro hidráulico, por se tratar de área lacustre. O Ministro Márcio de Souza e Mello já autorizou a aplicação de recursos da ordem de N\$ 1.200.000,00, no próximo exercício, para a complementação da obra.

● MINISTROS ASSINAM CONVÊNIO FAB-EDUCAÇÃO

Em solenidade realizada no dia 20 de novembro, no Gabinete do Ministro da Aeronáutica, foi assinado o convênio objetivando o prosseguimento das obras do Ginásio da Base Aérea de Fortaleza, pelos Ministros Tarso Dutra, da Educação, e Márcio de Souza e Mello, da Aeronáutica.



Flagrante tomado quando o Ministro da Educação e Cultura, Tarso Dutra, assinava o convênio

Na ocasião, o Ministro Márcio de Souza e Mello, entre outras palavras, assim se expressou:

“Ontem, os beneficiados eram os jovens do Galeão; hoje, são os nossos esperançosos patrícios de Fortaleza. Assim, no campo opimo da cultura, fortalecemos os laços indestrutíveis da união nacional, comprovando que os limites estaduais são meras ficções geográficas e que, sem barreiras locais e sem preferências estreitas de um ultrapassado regionalismo estéril, trabalhamos sem cessar de olhos voltados para a grandeza do Brasil.”

Em seguida, o Ministro Tarso Dutra assim se pronunciou: “O Ministério da Educação e Cultura congratula-se com o Ministério da Aeronáutica por essa segunda iniciativa durante o ano em curso, com o objetivo de alto alcance governamental que é sem dúvida alguma o objetivo educacional. Não é apenas uma

congratulação que devemos deixar aqui registrada. É também um agradecimento ao Ministério da Aeronáutica e ao seu ilus-

tre Titular por esta contribuição que empresta ao MEC, recebendo recursos com os quais vai dar prosseguimento e concluir mais um estabelecimento de ensino que se porá a serviço da juventude brasileira.”

● MINISTRO RECEBEU O DIRETOR DE AERONÁUTICA CIVIL DE PORTUGAL

Acompanhado do Major-Brigadeiro Martinho Cândido dos Santos, Diretor de Aeronáutica Civil e Presidente da CERNAI, do Dr. Paulo Moura, Vice-Presidente da CERNAI, e do Sr. Antônio Cruz Barreto, Diretor Comercial da TAP, o Engenheiro Victor Verez, Diretor de Aeronáutica Civil de Portugal, esteve no Gabinete do Ministro da Aeronáutica, mantendo cordial palestra com o Titular da Pasta da Aeronáutica. A foto ao lado é um flagrante dessa visita.



O Eng Victor Verez, Diretor da DAC de Portugal, com o Ministro da Aeronáutica

● GETEPE LANÇOU NIKE-IROQUOIS COM ÊXITO NA BARREIRA DO INFERNO

A equipe do GETEPE (Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais) iniciou, com êxito, dia 20 de novembro, no Campo de Lançamento de Foguetes da FAB, na Barreira do Inferno, "o resgate de cargas úteis em alto-mar", visando ao "Projeto Poeira" realizado no mês de dezembro, quando foi recolhida a carga útil contendo a poeira cósmica no espaço, através do lançamento do foguete Nike-Iroquois. Foram realizados dois lançamentos de foguetes daquele tipo, e a carga útil, descendo de pára-quedas, foi recolhida numa área prevista no mar, dando sua posição através de sinais de rádio, captados por helicópteros e recolhida, quando localizada, pela equipe do PARASAR. Participaram da operação de resgate um P-15, um SA-16, dois helicópteros e a corveta Caboclo, da Marinha de Guerra. A equipe do GETEPE lançou ao espaço um foguete Aerobee, de combustível líquido, com a finalidade de medir a distribuição em intensidade e altitude de luminescência, em latitudes equatoriais, as quais serão comparadas com medidas semelhantes feitas em altitudes mais altas. Após o lançamento do Aerobee, foram disparados os foguetes Nike-Iroquois, conduzindo em sua ogiva a carga útil recuperada depois em alto-mar.

● MINISTRO PRESIDIU FORMATURA DE TENENTES DA FAB NO NORDESTE

O Ministro Márcio de Souza e Mello, acompanhado de sua

comitiva, visitou as Bases Aéreas de Natal e Fortaleza, onde participou de várias solenidades. Na primeira, presidiu a entrega de diplomas a 55 oficiais que concluíram o estágio de instrução em avião bimotor. Na oportunidade, o Ministro, em rápido improviso, elogiou o alto padrão de eficiência de treinamento dos pilotos, ficando entusiasmado com as palavras de vibração e compreensão do orador da turma que traduziu

nidade, o Titular da Pasta da Aeronáutica recebeu um troféu confeccionado na Base Aérea, simbolizando a unidade do 1.º/4.º Grupo de Aviação ao Ministro da Aeronáutica. O Marechal Márcio de Souza e Mello felicitou os jovens oficiais pelo novo trabalho que lhes será atribuído, frisando que agora serão transferidos para a Escola de Aeronáutica, onde realizarão um trabalho de alto mérito para a FAB, instruindo cadetes



O Ministro entrega o diploma ao 2.º Ten Av Osmar José Giraldi

o espírito de seus colegas em bem servir a Força Aérea Brasileira. "Como o companheiro mais velho" — disse o Brig Márcio — "tenho a certeza de que os jovens dotados de força de vontade terão sua vitória assegurada na carreira".

Na Base Aérea de Fortaleza, assistiu à diplomação de 20 oficiais que concluíram o curso em aviões de caça. Durante a sole-

com o mesmo entusiasmo de que são possuídos. "O que se pode dizer" — salientou o Ministro — "do trabalho da Força Aérea Brasileira é a soma de esforços das Unidades".

● MINISTRO É PELA RENOVAÇÃO DO EQUIPAMENTO MILITAR

Ao desembarcar no aeroporto Santos Dumont, vindo das ma-

nobras que o III Exército desenvolveu em Saicã, no Rio Grande do Sul, o Ministro Márcio de Souza e Mello elogiou as manobras de antiguerilhas, ressaltando a notável coordenação entre as três Forças Armadas, e encareceu a necessidade de renovação dos equipamentos militares usados, lembrando que os tanques e os aviões empenhados nos exercícios foram fabricados, respectivamente, em 1942 e 1939.

"MIRAGE"

Referindo-se à indústria aeronáutica, disse o Ministro Márcio que a Aeronáutica está vivamente empenhada em implantá-la em nosso País e está prestando todo o apoio à indústria nascente, dando preferência aos aviões nacionais — Uirapuru e Regente — fabricados em São Paulo, nas compras das aeronaves de treinamento dos cadetes da Escola de Aeronáutica. Lembrou que a FAB adquiriu vários "Regente", fabricados pela Neiva, e que esse mesmo avião evolui para o "Universal" que certamente virá também a prestar bons serviços à Aeronáutica.

Disse manter entendimentos com fabricantes franceses, examinando a possibilidade de implantar no Brasil uma indústria de aviões a jato, de instrução, de fabricação "Fougat Magister".

Quanto ao "Mirage", aparelho que definiu como de "fácil operação", afirmou que "nos seria muito útil para desenvolver determinado setor da atividade aérea, até então relegada, porque requer material bastante dispendioso". "É uma questão da defesa aérea — pros-

seguir — "na sua parte central que é a interceptação no ar. A defesa aérea não é apenas a ação isolada do avião; importa, também, na ação conjugada de uma infra-estrutura eletrônica, todo um problema complexo que precisa ser adestrado com intensidade. "Nisso" — disse — "reside o nosso interesse pelo "Mirage". Ligada ao "Mirage", focaliza-se sempre a questão do avião americano "F-5", aparelho de outra categoria. O F-5 é um caça-bombardeiro cuja ação se desenvolve como nessas manobras do III Exército", explicou.

SÃO NECESSÁRIOS

Referiu-se, ainda, o Ministro Márcio, ao "Phanton", norte-americano, cuja aquisição nunca chegou a ser cogitada, porque os americanos não os cedem e os guardam com muita reserva.

"Enquanto isso" — acentuou o Ministro da Aeronáutica — "o "Mirage" nos foi oferecido pelos franceses para entrega em prazos relativamente curtos". Acrescentou não poder ser feita uma comparação entre os preços do F-5 e do "Mirage", porque são aviões de categorias diferentes, "porém ambos são necessários e encontrariam no Brasil a sua aplicação devida".

Prosseguindo, esclareceu haver em curso no seu Ministério um plano de renovação que veio do governo passado e do qual fazem parte as aquisições dos aviões C-130, "Buffalo", T-37 e T-33, alguns dos quais haviam participado das manobras de Saicã.

"Dessa forma" — concluiu — "o orçamento da Aeronáutica

já está muito comprometido com as prestações dessas compras, sendo difícil abrirmos uma nova frente de aquisição. Do ponto de vista da implantação da indústria aeronáutica, tenho a impressão que vamos caminhando bem e conseguiremos, em curto prazo, vê-la aqui já bem fortalecida".

SIMPÓSIO...

(Conclusão da pág. 10)

4h30m. O IPD/PAR 6504, designação técnica do "Bandeirante" na FAB, decola em 270 metros e pousa em 240 metros. Seu peso máximo de decolagem é de 4 500 kg, com envergadura de 15,42m, comprimento total de 12,74, cabina 1,60m de largura por 1,65m de altura e altura total de 5,17m. As duas turbinas têm potência de 580 HP.

As duas hélices do avião têm passo reversível para encurtar a distância de decolagem, sendo toda sua estrutura em alumínio polido. Partindo apenas da idéia criadora (o projeto Max Holste), o Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico da Aeronáutica, ora sob a direção do Cel Av Paulo Victor da Silva, desenvolveu o projeto, montou equipes sob a supervisão e orientação de seu autor e, num trabalho de apenas dois anos, chegou com pleno êxito à construção do protótipo, com mão-de-obra inteiramente nacional. Embora todo o mérito seja da organização da Aeronáutica, o Ministério, segundo esclareceu o Ministro Márcio de Souza e Melo, realizará os ensaios estáticos e, após os primeiros vôos, entregará o projeto à indústria privada para a sua produção em série, tendo em vista o mercado civil e o militar.

VISTORIA DE AERONAVES CIVIS

ROTEIRO DE VISTORIA DA 1.^a ZONA AÉREA — MESES DE JANEIRO A MARÇO DE 1968
— ÓRGÃO VISTORIADOR: N/PARQUE DE AER DE BELÉM

D a t a	Local de Concentração	Aeródromo de Registro
De 09-01-68 a 11-01-68 De 16-01-68 a 18-01-68	Belém	Belém — PA
26-01-68	Rio Branco	Rio Branco
De 27-01-68 a 28-01-68	Pôrto Velho	Pôrto Velho
29-01-68	G. Mirim	G. Mirim
De 05-02-68 a 07-02-68 De 12-02-68 a 14-02-68	Belém	Belém
De 19-02-68 a 20-02-68	Santarém	Santarém
De 21-02-68 a 22-02-68	Tabatinga	Benjamin Constant
De 23-02-68 a 25-02-68	Manaus	Manaus
De 26-02-68 a 28-02-68	Boa Vista	Boa Vista
De 05-03-68 a 07-03-68 De 12-03-68 a 14-03-68	Belém	Belém
De 01-03-68 a 02-03-68	Macapá	Macapá
De 20-03-68 a 21-03-68	Teresina	Teresina — Floriano — Parnaíba
De 22-03-68 a 25-03-68	São Luís	São Luís (MA)
De 29-03-68 a 30-03-68	Marabá	Marabá (PA)

ROTEIRO DE VISTORIA DA 3.^a ZONA AÉREA — MESES DE FEVEREIRO A MARÇO DE 1968

D a t a	Local de Concentração	Aeródromo de Registro
De 30-01-68 a 02-02-68	Juiz de Fora	Juiz de Fora — S. J. Boa Vista — Barbacena
De 05-02-68 a 09-02-68	Poços de Caldas	Poços de Caldas — Furnas — Ouro Fino — Paraguaçu — Passos
De 12-02-68 a 16-02-68	Volta Redonda	Volta Redonda — Resende
De 19-02-68 a 23-02-68	Belo Horizonte	Belo Horizonte — Carlos Prates — Ponte Nova — Pirapora — Patos de Minas — Montes Claros — Diamantina.
De 26-02-68 a 01-03-68	Campos	Campos — Macaé
De 04-03-68 a 08-03-68	São Lourenço	Alfenas — São Lourenço — Varginha — Minduri — Itajubá
De 11-03-68 a 15-03-68	Governador Valadares	Governador Valadares — Mantena — Ipanema — Teófilo Otôni
De 18-03-68 a 22-03-68	Belo Horizonte	Belo Horizonte — Carlos Prates — Ponte Nova — Pirapora — Patos de Minas — Montes Claros — Diamantina
De 25-03-68 a 29-03-68	Vitória	Vitória — Nanuque — Colatina

ROTEIRO DE VISTORIA DA 6.^a ZONA AÉREA — 1.^o E 2.^o SEMESTRES

Local	1. ^o Semestre	2. ^o Semestre
Carolina	22 e 23 de janeiro	22 e 23 de julho
Pôrto Nacional	25 e 26 de janeiro	25 e 26 de julho
Paracatu	22 de março	20 de setembro
Aragarças	27 de março	25 de setembro
Goiânia	23, 24, 25 e 26 de abril	22, 23, 24 e 25 de outubro
Uberaba	8 e 9 de maio	6 e 7 de novembro
Brasília	Todas as quartas-feiras das 13:00 às 17:00 hs	

NOSSO CLUBE

POSSE DE DIRETORES

Em sessão da Diretoria do Clube de Aeronáutica, realizada a 02/12/67, tomaram posse dos cargos de 2.º Vice-Presidente e de Chefe de Departamento Técnico-Cultural e Diretor da **Revista Aeronáutica**, respectivamente, o Maj Brig-do-Ar RR FRANCISCO BACHÁ e o Cel Av ANTÔNIO GERALDO PEIXOTO, tendo ambos recebido as boas-vindas de todos os membros desta Agremiação.

PROGRAMAÇÕES

Atualize seu endereço na Secretaria do Clube, para receber regularmente sua Revista e o Boletim Informativo, em sua residência.

Use o telefone 22-7234, para confirmar a programação do mês e fazer as reservas de mesa, quando o desejar.

JOVEM GUARDA — TARDE DANÇANTE — Chamamos a atenção dos Senhores Associados para o Baile da Juventude, onde seus filhos poderão brincar e se divertir a valer, no baile mensal da Brotolândia que tem como atração principal um concurso de Yê, Yê, Yê, com os melhores conjuntos do gênero na atualidade, e distribuição de valiosos brindes. Venham trazendo seus filhos, pois estamos certos de que, embora sendo

baile de brotos, vocês pais não se arrependerão de ter vindo, já que também se divertirão.

ALMOÇO TÍPICO — Todos os domingos, a partir das 12 horas, teremos um prato típico, em nosso Clube, pelo preço de N\$ 2,00 (dois cruzeiros novos) por pessoa. Venham e tragam seus convidados.

CARNAVAL — A partir de janeiro, no Clube de Aeronáutica, grandes atrações como: Desfile de Escolas de Samba e Grito de Carnaval.

Para o Carnaval, foram programados 4 (quatro) bailes para adultos e 2 (dois) para a petizada. A emissão de convites terá início a partir do dia 02 de janeiro vindouro. Venham desde já relacionar os seus convidados, pois os Convites para o Carnaval darão direito aos bailes pré-carnavalescos.

DEPOIS DO CARNAVAL — Serão apresentadas, no dia 9 de março, às 23:00 horas, em desfile, as fantasias vitoriosas do Carnaval de 68.

DEPARTAMENTO DESPORTIVO — Continuam abertas as inscrições para os cursos de Natação e Defesa Pessoal, na Secretaria do Clube.

BANHO NOTURNO DE PISCINA — Iniciou-se oficialmente a temporada de verão, desde o dia 4/12/67, dos banhos noturnos de piscina, no horário de 18 às 23 horas, de Segunda a Sexta-feira, com o Bar em funcionamento.

BASQUETE E VÔLEI — Dentro em breve serão inauguradas as quadras de Basquete e Vôlei.

DEPARTAMENTO FEMININO — O Departamento Recreativo estará, a partir do mês de janeiro, engrandecido com a criação do Departamento Feminino, cobrindo assim uma lacuna de há muito no Clube. Agora, novas festas, novas atrações e tudo com o "toque feminino", tão necessário a essas realizações. As senhoras e senhoritas, que desejarem fazer parte desse Departamento, deverão procurar o Diretor Social, para as necessárias informações.

ANO NÔVO! CARRO NÔVO! — Dia 3 de fevereiro do próximo ano, você poderá sair do Clube de Aeronáutica motorizado. Basta comparecer ao grande sorteio nesse dia e arriscar a sorte! Mas, não deixe para a última hora para adquirir seu cartão. Faça-o já, comparecendo à Secretaria do Clube e informando-se a respeito.



Flagrante tomado no momento em que o Ministro da Aeronáutica assinava o convênio com o BNH

CONVÊNIO ENTRE O BANCO NACIONAL DE HABITAÇÃO E O CLUBE DE AERONÁUTICA

O Ministro Márcio de Souza e Mello presidiu, a 26/12, em seu Gabinete, à cerimônia de assinatura de um Convênio de onze milhões e meio de cruzeiros novos, entre o Banco Nacional de Habitação (BNH) e a Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube de Aeronáutica, através do qual será financiada a construção de 500 unidades residenciais, para os associados daquela agremiação de oficiais da FAB, em vários Estados. Pelo BNH, assinaram o seu presidente, Dr. Mário Trindade, o diretor-superintendente, Dr. Cláudio Luiz Pinto, e o diretor da Carteira de Projetos e Cooperativa, Dr. João Machado Fortes; e, pelo Clube de Aeronáutica, o seu presidente, Brig Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, e o diretor da Carteira Hipotecária e Imobiliária, Brig Samuel de Oliveira Eichin. Após a assinatura, usaram da palavra o Dr. Mário Trindade e os Brigadeiros Paulo Sobral e Oliveira Eichin. Além do Ministro Márcio de Souza e Mello, participaram da cerimônia o Brig José Vaz da Silva, oficiais de

Gabinete do Titular da Pasta da Aeronáutica, jornalistas e convidados.

Desta forma, a direção da Carteira reiniciará, a partir de fevereiro de 1968, suas operações com os associados, para a aquisição de casa própria.

Os interessados deverão fazer suas inscrições na sede da Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube de Aeronáutica, à Rua Anfilóbio de Carvalho n.º 29 — 11.º andar, das 13 às 18 horas, nos dias úteis, exceto aos sábados, e desde que satisfaçam às seguintes condições:

1 — Ser sócio do Clube de Aeronáutica e da CHICAER.

2 — Preencher duas vias do requerimento impresso, entregando uma na seção Habitacional da Carteira e ficando com a outra, recebendo nesta ocasião duas fichas de inscrição, devendo devolvê-las à Carteira dentro de 15 dias, de preferência preenchida a máquina.

3 — Efetuar, no ato da inscrição, os seguintes pagamentos:

a — Taxa de inscrição;

b — Poupança Prévia: primeira cota mensal correspondente a 0,5% do valor do financiamento pretendido. (V. Tabela abaixo);

c — Seguro.

4 — Caso não possa comparecer pessoalmente à Carteira, poderá designar um procurador, devendo o mesmo apresentar a devida procuração e sua prova de identidade.

5 — No prazo máximo de 60 dias, a contar da data da inscrição, o associado deverá entregar à CHICAER os seguintes documentos, para cumprir as declarações feitas nas fichas de inscrição:

— certidão de casamento, nascimento, etc., sua e dos seus dependentes;

— certidão do Comandante, Diretor, Chefe ou Pagadoria dos Inativos, confirmando vencimentos e dependentes.

6 — Caso o candidato resida fora da Guanabara ou Niterói, deverá fazer seu pedido de inscrição por carta ou telegrama, remetendo juntamente para a CHICAER o pagamento de que trata o item 3, por cheque, em nome da CARTEIRA HIPOTECÁRIA E IMOBILIÁRIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA, pagável na praça do Rio, GB.

A sua data de inscrição definitiva será a da realização dos pagamentos na Tesouraria da Carteira.

A Carteira, ao receber os pedidos de inscrição, enviará aos inscritos o Requerimento e a ficha de que trata o item 2, para serem preenchidos e devolvidos dentro de 60 dias.

TABELA PARA ORIENTAÇÃO DOS FINANCIAMENTOS

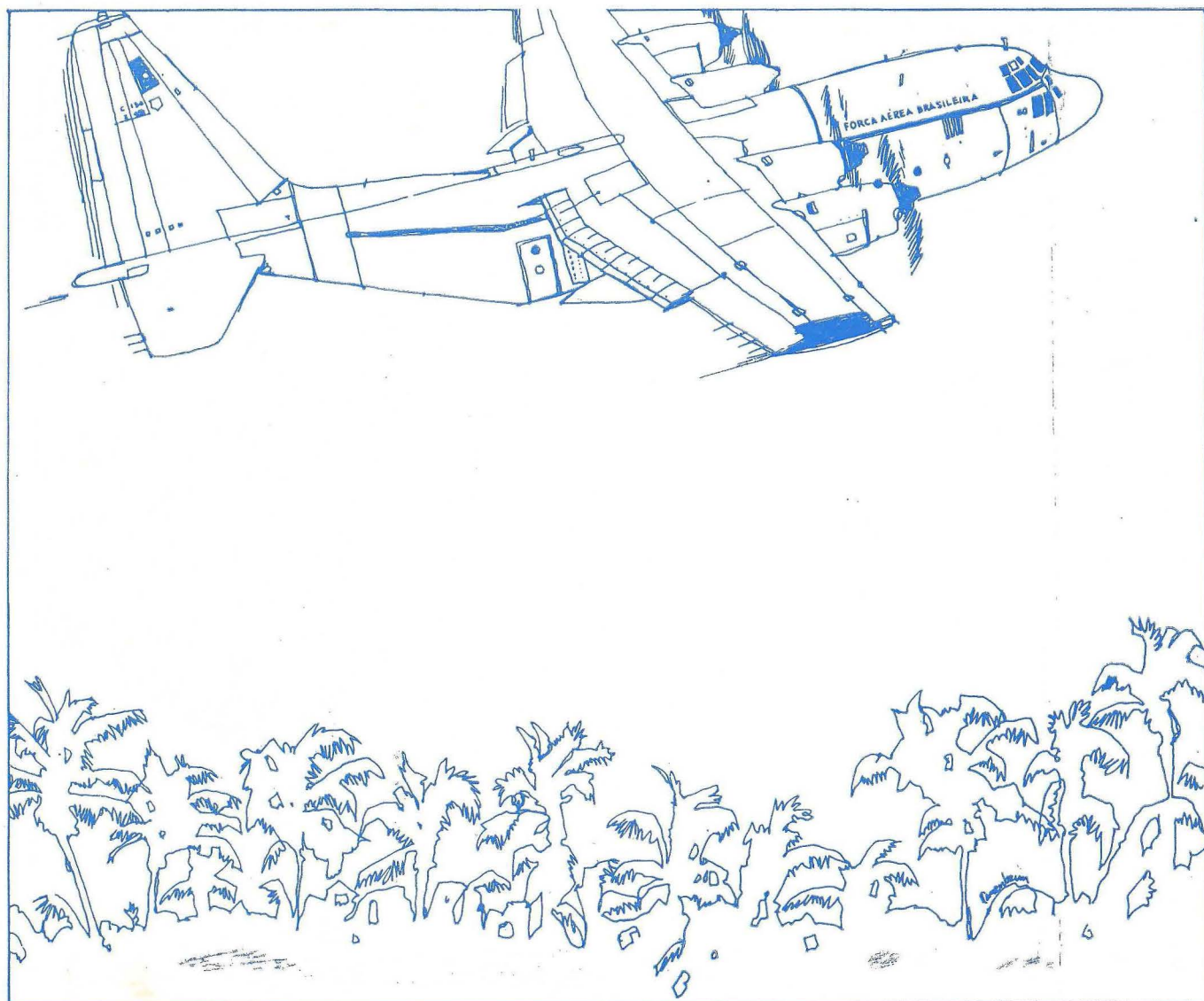
1.ª FASE — POUPANÇA (PRÉDIO EM CONSTRUÇÃO)

Financiamento do BNH	Taxa de Inscrição (NCS)	Prazo de Poupança	Valor da Poupança (NCS)	Seguro 0,58% (NCS)	Total a pagar no período da poupança (NCS)
TIPO A NCS 28.800,00	15,75	20m	144,00	13,92	157,92
	15,75	30m	144,00	13,92	157,92
	15,75	40m	144,00	13,92	157,92
	—	—	—	—	—
TIPO B NCS 38.400,00	15,75	20m	192,00	18,56	210,56
	15,75	30m	192,00	18,56	210,56
	15,75	40m	192,00	18,56	210,56
	—	—	—	—	—

2.ª FASE — PRESTAÇÕES MENSAS (MORADIA PRONTA)

Financiamento do BNH	Capital a ser amortizado (NCS)	Prazo para a liquidação da dívida	Valor da prestação (T. Price)	Seguro	S/Taxa a 20% compensação 1.º T	Total a pagar
TIPO A NCS 28.800,00	25.920,00	180m	262,89	13,92	52,57	329,38
	25.200,00	170m	255,26	13,92	51,04	320,22
	23.040,00	160m	247,75	13,92	59,54	311,21
	—	—	—	—	—	—
TIPO B NCS 38.400,00	34.560,00	180m	350,52	18,56	70,10	439,18
	32.640,00	170m	340,35	18,56	68,06	426,97
	30.720,00	160m	330,33	18,56	66,06	414,95
	—	—	—	—	—	—

MAIS IMPORTANTE AGORA O SERTÃO BRASILEIRO...



Com a chegada do transporte aéreo ideal para o Brasil: o "HÉRCULES C. 130" da LOCKHEED

Em 1968, o Brasil receberá mais 5 aviões "Hércules C. 130", cujas excelentes performances de voo encurtarão as enormes distâncias do território brasileiro.

- É o avião apropriado para o transporte aéreo no Brasil.
- Construído para pousar e decolar de pistas curtas e de qualquer piso.

- Grandes portas trazeiras permitem a passagem para o seu gigantesco interior, de cargas de volume acima do normal.
- Operação de carga e descarga mais rápida e mais fácil pelo uso da plataforma móvel e ajustável (do chão à altura de carroceria de um caminhão), com um mínimo de equipamento de terra.

O ROBUSTO E VERSÁTIL "HÉRCULES C. 130" DA LOCKHEED, AJUDA O BRASIL A LIDERAR OS TRANSPORTES AÉREOS NA AMÉRICA LATINA.