

REVISTA

AERONÁUTICA

1968



JULHO - AGOSTO

REVISTA AERONÁUTICA

JULHO - AGOSTO - 1968 — ANO 11 — Nº 51

REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA

ASSINATURA ANUAL NCr\$ 2,50

NÚMERO AVULSO NCr\$ 0,50

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha, 174 - S/1116
Telefone 52-3910 — Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor e Redator-Chefe:

Coronel-Aviador Antônio Geraldo Peixoto

Redatores:

Marechal-do-Ar João Mendes da Silva
Brigadeiro-Médico R/R Dr. José Carlos
D'Andretta

Coronel-Aviador Geraldo Labarthe Lèbre

Coronel-Aviador Hélio Livi Ilha

Coronel-Aviador R/R Breno Olintho Outeiral

Tenente-Coronel-Aviador Aloísio C. Cunha
Nóbrega

Tenente-Coronel-Aviador Wandir Binato No-
gueira

Capitão Especialista H. Bennatti Júnior

AUXILIARES DA DIREÇÃO

Encarregado da Publicidade:

Brigadeiro-do-Ar R/R Manoel B. Neves Filho

Encarregado da Composição e Ilustração:

Joaquim Dias Corrêa

Revisora:

Glassy Mattos de Carvalho

SUMÁRIO

Carta ao leitor — A. G. Peixoto.....	1
O Mundo em conflito — Brig do Ar Már- cio Cesar Leal Coqueiro.....	2
A FAB e a integração da Amazônia — Cel Av Protásio Lopes de Oliveira...	11
Tóquio recebeu VARIG com festa — Re- portagem	17
Aeronovidades	19
Auxílio à Navegação Aérea — Noti- ciário	23
Conheça melhor o nosso Clube — Re- portagem	24
O C-5A — Ten Cel James J. Albertson, do Exército dos Estados Unidos.....	32
II Guerra Mundial — Um conceito estra- tégico — Ten Cel José Murillo Beu- rem Ramalho	39
Aeronáutica — Notícias.....	45

Carta ao leitor

Prezado leitor.

Nesta hora em que tôdas as atenções estão voltadas para a Amazônia, onde Governantes e Governados estão unindo esforços para enfrentar o maior desafio de nossa HISTÓRIA a REVISTA AERONÁUTICA não poderia omitir-se. Em complemento aos artigos especializados que temos publicado, resolvemos hoje, como motivação, colocar em nossa capa o mais útil instrumento de aceleração do desbravamento e da ocupação da Grande Região: o Catalina. Avião anfíbio dotado de grandes características de simplicidade de operação, tem sido o marco permanente da presença de nossa Bandeira nos mais longínquos recantos onde possa existir uma pequena pista aquática ou um campo pioneiro. Primeiramente, na batalha da borracha, durante a Última Guerra, quando possibilitou o recolhimento em tempo adequado da preciosa HEVEA e, até agora, como instrumento de ligação permanente para as fronteiras e os núcleos pioneiros de colonização.

Na gravura do velho PBY queremos simbolizar a presença do avião nacional no grande esforço para a ocupação efetiva de nosso território e consolidação da civilização brasileira.

A. G. PEIXOTO

NOSSA CAPA

Decolagem do Catalina CA 10-6527 do I/19 G Av (Belém), utilizando a área fluvial em frente à Missão Salesiana de Barcelos, no rio Negro.

O MUNDO

EM CONFLITO

Brig do Ar - Márcio Cesar Leal Coqueiro

NOTA DO AUTOR — Em nosso artigo anterior, publicado na REVISTA AERONÁUTICA de julho-agosto de 66, dissertamos sobre o Colégio Interamericano de Defesa (CID), e nos propusemos a, em uma série de publicações, estudar a situação mundial e as relações internacionais entre os vários países que, de alguma forma, concorrem para a evolução dos acontecimentos da História Contemporânea, uns direta e outros indiretamente, mas todos envolvidos pelo grande conflito — Ocidente versus Oriente. Liderando os grupos de países participantes deste “MUNDO EM CONFLITO” pelos choques de suas doutrinas políticas, sistemas econômicos e interpretações filosóficas dos problemas sociais, destacam-se os Estados Unidos da América do Norte e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. Vale aqui lembrar as palavras de Tocqueville, escritas ainda no século passado por esse grande pensador e estudioso da Geopolítica.

“Existem hoje sobre a terra dois grandes povos que, partindo de pontos diferentes, parecem avançar para o mesmo objetivo: são eles os Russos e os Anglo-Americanos. Ambos cresceram na penumbra, e, enquanto a atenção dos homens se voltava para outros setores, colocaram-se repentinamente na primeira linha das Nações; ficou o mundo tendo conhecimento, ao mesmo tempo, de seu nascimento e de sua grandeza.

Todos os demais povos parecem ter alcançado mais ou menos os limites que lhes tocou a natureza e só lhes cabe a sua conservação; eles, porém, estão em crescimento e os outros pararam, ou só progridem com mil esforços. Eles, por sua vez, marcham folgadoamente e com rapidez numa estrada que ainda não deixa perceber o fim.

O Americano luta contra os obstáculos opostos pela natureza. O Russo está em luta com os homens; um,

combate o deserto e a barbárie; o outro, a civilização revestida de todas suas armas. Enquanto as conquistas do Americano são feitas com a relha do arado, as do Russo o são com a espada do soldado.

Para alcançar o seu objetivo, o primeiro se entrega ao interesse pessoal e deixa agir, sem querer dirigir à força, a razão dos indivíduos. O segundo, de certo modo, concentra num homem todo o poder da sociedade. Um tem como principal meio de ação a liberdade; o outro, a servidão.

São pontos de partida diferentes e os caminhos são diversos: entretanto, cada um deles parece chamado, por secreto designio da Providência, a ter entre as mãos os destinos de metade da Terra”. (Alexis de Tocqueville — “De la Démocratie en Amérique” — 1835).

Não podemos porém deixar de anotar, nestas nossas observações, a existência de um terceiro grupo de Nações, em posição um tanto à margem do Grande Conflito ou melhor dito do conflito entre os grandes, mas necessariamente por ele envolvido e dele recebendo consequências de toda ordem, além de, por sua vez, exercer certa influência nos pensamentos políticos, conclusões e decisões dos 2 grupos principais.

Este grupo é constituído pelas Nações imprópria-mente chamadas de Neutras ou Independentes.

O propósito desse nosso trabalho é analisar a situação internacional, estudando os ideais e objetivos, as políticas e os potenciais dos chamados “Blocos Mundiais” e suas organizações, a fim de considerar as causas e determinar as possibilidades de conflito e as principais forças que os estudiosos e planejadores da política do Continente Americano terão de considerar nos seus trabalhos de defesa do Hemisfério Ocidental.

A SITUAÇÃO COM RELAÇÃO AO TEMPO

As causas dos desentendimentos entre os Povos e as Nações e determinantes dos conflitos armados, ou não, podem ser de origens remotas ou mais recentes. Assim, para podermos analisar a situação do Mundo em Conflito, deveríamos talvez remontar a um passado longínquo que vai desde as invasões dos Hunos com Átila e desenvolvendo-se com as célebres conquistas bárbaras das hostes de Gengis Khan em busca do domínio da "Ilha do Mundo" ou do Heartland, até os nossos dias.

Para efeito do nosso estudo poderemos, porém, tomar por base a Segunda Guerra Mundial, embora tenha sido ela uma decorrência de imposições políticas, militares e econômicas nascidas nos próprios tratados de paz da Primeira Guerra Mundial e desenvolvidas durante mais de 30 anos através de lutas ideológicas de fundo nitidamente social, nazismo e facismo, como regimes totalitários, e a democracia, por outro lado, como aspiração dos povos livres.

Assim, a Segunda Guerra Mundial foi, em sua mais simples expressão, uma luta da Democracia, contra o domínio dos Sistemas Políticos Nazi-Fascistas. Para sair vitoriosa, a Democracia teve necessidade de se aliar às forças do Comunismo, sistema igualmente totalitário que havia sido agredido, na época, pelo eixo Roma-Berlim-Tóquio e que, naturalmente, em face dessa contingência, se converteu, temporariamente, em aliado necessário. No entanto, começaram a surgir problemas com este aliado circunstancial, desde o após guerra. A vitória sobre a Alemanha, Itália e Japão havia criado uma nova realidade a ameaçar a Democracia, o Comunismo Internacional centralizado pela União Soviética que se convertera em uma grande potência. Os aliados de armas de há pouco encontram-se novamente separados pela ideologia, e, como era de esperar, ao finalizar a conflagração, dois grupos de nações se uniram em torno das duas superpotências: Estados Unidos e União Soviética.

Renascia assim, desta forma, com máxima amplitude política e ideológica, o conceito que anteriormente já existia, mas com um caráter muito mais restrito: a *Bipolaridade*.

A impossibilidade real de deter a ação expansiva do Comunismo sem praticar seus mesmos processos agressivos, sem correr o risco perigoso de uma nova guerra mundial e sem

menosprezar a autonomia e soberania das nações, tem permitido que, paulatinamente, se estabeleça um equilíbrio de forças, tanto políticas como militares, através da divisão do mundo em três grandes grupos de Nações, os quais poderão ser assim denominados:

- Mundo Livre
- Mundo Comunista
- Nações Neutras, Independentes ou Indefinidas Politicamente.

A denominação de "Blocos", usada por alguns autores, não nos agrada, em face de dar idéia de conjuntos monolíticos, o que realmente não ocorre nem mesmo no grupo liderado pela União Soviética, quanto mais ao encarmarmos o terceiro grupo por nós apresentado e que, evidentemente, nada tem de monolítico, mas, muito pelo contrário, as suas próprias tendências ainda indefinidas, individualmente, tiram-lhe essa característica de bloco, embora seja válida sua classificação conjunta em um mesmo grupo de Nações.

COM RELAÇÃO AO ESPAÇO

O MUNDO LIVRE

Constituído por numeroso grupo de nações, cujas posições geográficas se situam, desde o caso ideal de serem limítrofes, até o de se encontrarem a muitos e muitos milhares de quilômetros de distância uma das outras (mais de 10 000 quilômetros em alguns casos). Por esta razão, é interessante estudar o Mundo Livre através de regiões com base nos compromissos (tratados) internacionais vigentes.

É o Mundo Livre composto de 70 nações, abrangendo uma população total de..... 1 300 000 000 de habitantes. Três grandes potências se apresentam como Nações-Líderes: os Estados Unidos da América do Norte, o Reino Unido e a França. Muitas dessas Nações têm-se agrupado em subconjuntos, uns de caráter econômico (Mercado Comum Europeu) e outros com o objetivo de realizar uma Política de Contenção contra o Comunismo Internacional. São os seguintes os países componentes do Mundo Livre:

Grupo A (América): Argentina, Bolívia, Brasil, Canadá, Colômbia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, Equador, Estados Unidos, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Porto Rico, El Salvador, Uruguai, Venezuela, Trinidad, Tobago.

Grupo B (Europa): Alemanha Ocidental, Andorra, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Islândia, Luxemburgo, Liechtenstein, Noruega, Portugal, Reino Unido, San Marino.

Grupo C (África): Guinéa, Marrocos, República Sul-Africana, Sudão.

Grupo D (Ásia): Afeganistão, Coreia do Sul, China Nacionalista, Chipre, Filipinas, Iêmen, Iraque, Iran, Israel, Japão, Jordânia, Líbano, Paquistão, Síria, Tailândia, Turquia, Viet-Nam do Sul.

Grupo E (Oceania): Nova Zelândia, Samoa Ocidental, Austrália.

FATORES DE FORÇA E DE DEBILIDADE DO MUNDO LIVRE

DE FORÇA

Os seguintes fatores de força podem ser enumerados em favor do Mundo Livre:

1) Existência de um ideal comum qual seja a defesa do sistema democrático e que, entre outros princípios, se apóia, fundamentalmente, no respeito aos Direitos Humanos e nos conceitos de liberdade, igualdade e fraternidade.

2) Posição geográfica excelente com relação ao Mundo Comunista.

3) Potencialidade Industrial.

5) Potencialidade militar, em particular no que diz respeito às armas atômicas.

6) Adequabilidade e extensão das vias de comunicações terrestres, aquáticas e aéreas; variabilidade e quantidade dos meios de transporte.

7) Quantidade, qualidade e homogeneidade de seu potencial humano.

8) Unidade espiritual que permitiu, sem existirem pressões ou ameaças, até o presente, apenas um país aderir ao Mundo Comunista (Cuba).

9) O alto nível de vida de grande parte de sua população.

10) Os tratados e pactos existentes entre vários grupos de nações.

Entre estes últimos, destacamos por constituírem os vínculos mais importantes que unem o Mundo Livre:

Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)

Aliança militar de caráter eminentemente defensivo contra a possibilidade de ataque co-

munista. Seu objetivo é a contenção armada do Comunismo Internacional, mediante a reação combinada de um grupo de nações, unidas por um ideal comum, baseada na defesa do sistema democrático. Qualquer agressão contra um dos países do tratado implica ação imediata das demais partes compromissadas.

Pertencem à OTAN os seguintes países: Bélgica, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha Ocidental, Grécia, Islândia, Itália, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Turquia, Estados Unidos da América do Norte e Noruega.

Organização do Tratado do Sudeste da Ásia (OTSEA)

Constitui uma aliança de caráter não especificamente militar e cujo objetivo é dissuadir a China Comunista de qualquer tentativa de agressão, através de um sistema coletivo de defesa. Possui meios de ação menos efetivos que a OTAN e não existe compromisso de ação conjunta em caso de ataque a um dos membros da aliança. Fazem parte da OTSEA: Austrália, França, Nova Zelândia, Paquistão, Filipinas, Tailândia, Reino Unido e Estados Unidos.

Organização do Tratado do Centro (OTC)

Chamado Pacto de Bagdá e compreendendo o Iran, Paquistão, Turquia, Estados Unidos e Grã-Bretanha.

Tratado Anzus

Compreendendo Austrália, Nova Zelândia e Estados Unidos da América do Norte.

Organização dos Estados Americanos (OEA)

Congregando todos os Estados Americanos, com exceção de Cuba e Canadá, e que encampa objetivos de paz entre os países americanos, de desenvolvimento e de progresso, bem como de mútua defesa no caso de ataque a qualquer de seus países-membros.

Acordos e Pactos Bilaterais

Entre os Estados Unidos da América do Norte e numerosas outras Nações, com finalidade de apoio mútuo de natureza econômica ou similar.

DE DEBILIDADE

Podem ser enumerados os seguintes fatores de fraqueza do Mundo Livre:

1) Não possuir meios de controle e de coordenação unificados.

2) Embora possuindo um objetivo comum de combate ao Comunismo, não possui uma doutrina política, econômica e social bem estruturada que possa apresentar para enfrentá-lo com vantagem.

3) As liberdades de opinião e ação asseguradas pela própria democracia não permitem a existência de uma unidade de propósitos desejada e necessária nos problemas que exijam ação conjunta, imediata, de significado político e militar, como força.

4) Algumas lutas Político-Ideológicas, em particular de natureza exageradamente nacionalista, em certos países que integram o Mundo Livre.

5) Falta de homogeneidade e compactação geográfica.

6) Embora existindo vários Tratados e Pactos, apenas o da OTAN apresenta condições político-militares de reação imediata e efetiva.

OBJETIVOS DO MUNDO LIVRE

Não se encontram as Nações do Mundo Livre unidas tão somente através de pactos e tratados que lhes assegurem um aumento de Poder nos campos político, social, econômico e militar. Existe objetiva e subjetivamente uma série de interesses comuns ligados às suas próprias composições de elementos étnicos, históricos e culturais semelhantes que expressam uma relação entre os diversos grupos componentes das nações. Poder-se-ia dizer que é algo em que eles acreditam como indispensável no tempo e no espaço da sua determinação e que constitui um dos imperativos de maior relevância na vida do conjunto das nações do Mundo Livre, de vez que traduz o verdadeiro estímulo ao seu impulsionamento para o futuro.

São anseios de soberania, de independência, de integridade territorial e de um estilo básico de vida, de desenvolvimento material e cultural, capazes de proporcionar um bem-estar crescente ao grupo. São verdadeiras aspirações que se projetam na mentalidade coletiva dos povos que compõem as Nações do Mundo Livre e que se podem traduzir através dos chamados Objetivos Permanentes. Assim, entre os

Objetivos Permanentes do Mundo Livre, resumiríamos, em cada campo, os seguintes:

POLÍTICOS — Conservar sua cultura tradicional mediante a prática do sistema democrático e a firme oposição à penetração de qualquer ideologia que fira os princípios básicos dos direitos do homem.

ECONÔMICOS — Preservar o sistema econômico atual e promover o desenvolvimento econômico do Mundo Livre, em particular o dos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento.

SOCIAIS — Proporcionar o progresso e o bem-estar de todos os povos dos países que compõem o Mundo Livre, considerando o homem como seu elemento fundamental com pleno gozo dos seus direitos de ser humano criado à semelhança de Deus.

MILITARES — Desenvolver e incrementar um Poder Militar em todos os aspectos capaz de dissuadir qualquer tentativa de agressão ou enfrentá-la com êxito, se necessário.

Como **OBJETIVOS ATUAIS**, poderemos enumerar:

POLÍTICOS — 1) Atrair o maior número de nações para o sistema, através da propaganda da ideologia democrática a todos os países do mundo, inclusive os do Mundo Comunista e Neutros.

2) Obter e conservar a unidade do grupo bem como sua integridade e independência.

ECONÔMICOS — Procurar ao máximo o nível de vida dos povos que compõem o Mundo Livre, através de medidas adequadas e objetivos a curto prazo.

SOCIAIS — Reduzir ao mínimo as diferenças sociais. Estabelecer um equilíbrio entre as classes sociais, reduzindo a um mínimo as diferenças entre elas existentes, dentro dos princípios de uma justiça social compatível com os ideais democráticos.

MILITARES — Alcançar e manter posições e situações estratégicas que lhe permitam obter a Supremacia nas áreas de vital importância para a segurança e defesa do Mundo Livre.

Esses objetivos, tanto os Permanentes como os Atuais, poderiam ser resumidos no seguinte propósito do Mundo Livre:

“Conseguir o máximo desenvolvimento em todos os campos — político, social, econômico e militar — dentro de um sistema de vida que assegure a cada componente do grupo o pleno exercício dos Direitos Humanos, e à sociedade, como um todo, a capacidade de proteger-se contra as intervenções externas e contrárias aos

seus interesses, a fim de poder manter a sua soberania, independência e integridade territorial”.

MUNDO COMUNISTA

O Mundo Comunista é constituído, fundamentalmente, pela URSS, pela China Comunista e pelos Países-Satélites.

Geograficamente não forma o Mundo Comunista um bloco compacto. Os países, seus componentes, acham-se dispersos, cobrindo um total aproximado de 40 500 000 quilômetros quadrados. Comparando-se com os 13 000 000 de quilômetros quadrados que constituíram a área abrangida pelos países comunistas, no início de século, vemos que em 60 anos triplicou a extensão de seu domínio.

Compõem o Mundo Comunista 14 nações, abrangendo uma população de 1 200 000 000 de habitantes. Em geral costuma-se agrupar as nações do Mundo Comunista da seguinte maneira:

Grupo A — Rússia e China Comunista, nações consideradas líderes

Grupo B — Satélites da Europa Oriental

Grupo C — Satélites da Ásia Sul-Oriental

Grupo D — Cuba.

Embora China e Rússia estejam geograficamente unidas e ligadas por u'a mesma ideologia, nota-se dia a dia aumentar o antagonismo entre as duas grandes nações, na disputa da liderança do conjunto.

Aparentemente dois pontos de vista opostos produzem este antagonismo: a Rússia com sua política de “coexistência pacífica” e a China com a idéia de “Guerra permanente”.

Os satélites da Europa-Oriental foram, em grande parte, uma consequência da situação de após guerra muito bem aproveitada pela Rússia, anexando-os de diversos modos.

Os satélites da Ásia Oriental vivem em grande estado de agitação com um panorama político muito instável, vizinhos da China Comunista e recebendo a influência direta da ideologia impregnada pelo pensamento chinês.

Cuba, embora isolada e distante geograficamente dos demais países comunistas, é ideologicamente membro do grupo, de algum tempo para cá, mais inclinada ao comunismo chinês e mantendo permanentemente uma política agressiva ao Mundo Livre, em particular aos Estados Unidos da América do Norte e inclusive contra países Latino-Americanos, entre os quais desenvolve propaganda subversiva, efetua sabotagens e fomenta a criação de guerrilhas.

São os seguintes os países componentes do Mundo Comunista:

Grupo A (Países-Líderes): Rússia, China.

Grupo B (Europa Oriental): Albânia, Tcheco-eslováquia, Bulgária, Hungria, România, Iugoslávia, Polónia, Alemanha Oriental.

Grupo C (Ásia): Coreia do Norte, Vietnam do Norte, Mandchúria.

Grupo D (América): Cuba.

FATORES DE FORÇA E DE DEBILIDADE DO MUNDO COMUNISTA

DE FORÇA

Os seguintes fatores de força podem ser enunciados em favor do Mundo Comunista:

1) Unidade de filosofia e ideologia que se apresenta sob muitos aspectos tentadores, mormente para os países subdesenvolvidos, cujas esperanças de melhoria de condições de vida se afiguram cada vez mais distantes no regime capitalista.

2) Governo totalitário sistemático, controlador e orientador da doutrina comunista, arrebanhando cada dia maiores massas humanas e evitando por todos os meios, inclusive pela força, qualquer evasão de potencial humano.

3) Grande extensão territorial e posição geográfica excepcional, já que se situa em pleno coração da chamada “Ilha do Mundo”, além da homogeneidade de grande parte de seu território.

4) Proteção de suas fronteiras por obstáculos naturais, além de que os países-satélites constituem verdadeira barragem ou cinturão de proteção; e ainda, a destacada coesão geográfica de considerável número dos países que o compõem.

5) Alto grau de autonomia em face de grande variedade e quantidade de recursos materiais de que dispõe.

6) Sólida situação econômica grandemente reforçada e complementada pela economia dos países-satélites.

7) Grande desenvolvimento industrial, científico e tecnológico, cujos sistemas centralizados têm dado ótimos resultados a curto prazo e boa dispersão de seus centros industriais.

8) Enorme potencial humano em ascendente desenvolvimento de conhecimentos técnicos, que lhe proporciona ilimitados recursos humanos mobilizáveis.

9) Técnicas altamente desenvolvidas e de grande poder de penetração no setor de propa-

ganda doutrinária e fomento das guerras de subversão.

10) Habilidade política nas relações com países em desenvolvimento, conseguindo sua aceitação através da exploração do tema "coexistência pacífica".

11) Excelente organização do Partido Comunista Internacional que lhe permite estender seu controle de condução política por todo o mundo e fazer cumprir as determinações das cúpulas partidárias, através de uma disciplina intelectual perfeita.

12) Alto poder de suas forças militares convencionais possuidoras de boa unidade de doutrina e padronização dos meios.

13) Crescente poder de suas armas atômicas em quantidade e qualidade, e situação tecnológica privilegiada na corrida espacial.

DE DEBILIDADE

1) Rivalidade e desentendimento na condução da Política Doutrinária e Ação Política Internacional existentes entre a Rússia e a China Comunista.

2) Manifestos descontentamentos existentes entre alguns países do Mundo Comunista, mormente entre os satélites que há vários anos se encontram submetidos a um regime de domínio pela força.

3) Crescente sentimento nacionalista que se está desenvolvendo em alguns países dominados e provocador de agitações mais ou menos graves.

4) Como consequência dos desentendimentos e rivalidades existentes entre os países-líderes (Rússia e China), perda da coesão do grupo comunista por desvios e quebra da disciplina intelectual partidária na ação e conduta política de alguns partidos comunistas nacionais por todo o mundo.

5) Baixa produção agrícola em função das enormes necessidades de uma numerosa população.

6) Escassez de vias de comunicações terrestres e grande dificuldade encontrada para desenvolvê-las.

7) Baixo nível de vida de grande maioria de sua população.

8) Corrupção moral existente entre muitos de seus líderes e retrógrada burocratização na condução dos assuntos públicos e de governo.

9) Diversificação de idiomas, costumes e religião dos povos que integram o Mundo Comunista.

10) Condições desfavoráveis de clima em grandes extensões de seu território e alta porcentagem de zonas áridas.

11) Grande parte do litoral situado em altas latitudes, dificultando o desenvolvimento das comunicações marítimas.

12) Poder naval deficiente.

13) Extensas frentes a defender e dificuldades para operar nas linhas interiores, obrigando a dispersão das forças militares.

14) Necessidade de manter grandes contingentes de força de ocupação nos países-satélites.

15) Ingerência política, em particular da cúpula do Partido Comunista dentro da estrutura militar, criando sérios desentendimentos e rivalidades.

OBJETIVOS DO MUNDO COMUNISTA

No estudo dos Objetivos do Mundo Comunista, faz-se mister tecer algumas considerações de caráter filosófico, antes de analisarmos o que se poderia admitir como a expressão mentalizada das aspirações do seu povo-massa, se é que se poderia considerar o aglomerado de mais de 20 nacionalidades, das quais 13 dentro da própria Rússia e mais de 10 fora de seu território, como a representação humana daquele grupo social.

Daí a dificuldade em aceitar as ideologias das classes dirigentes de um país de regime eminentemente totalitário, como expressões das aspirações do povo, máxime quando tudo leva a crer ainda carece de tradição, consistência e sentido nacional, não obstante a vigorosa ação desencadeada pelos seus mais destacados líderes, Lenine e Stálin, buscando alterar profundamente os complexos culturais do povo russo, e dos seus atuais líderes, tentando sedimentar a ideologia nos espíritos e nas mentes dos povos dos países ocupados.

Assim, dentro das considerações expostas, poderemos enunciar como *Objetivos Permanentes do Mundo Comunista*, nos diversos campos:

POLÍTICOS — 1) Organização de uma sociedade comunista através da destruição das estruturas burguesas e transformação das sociedades capitalistas.

2) Expansão ideológica universal visando à conquista do mundo pelo comunismo.

ECONÔMICOS — Desenvolvimento ao máximo do sistema econômico comunista.

SOCIAIS — Incentivação permanente das lutas de classes, a fim de destruir as estruturas

sociais do Mundo Livre e implantar uma sociedade sem classes.

MILITARES — Manutenção e desenvolvimento de um Poder Militar capaz de apoiar sua política e assegurar a conquista de seus objetivos em todos os demais campos.

Os *Objetivos Atuais* do Mundo Comunista caracterizam-se pela sua positividade e força da ação necessária para alcançá-los. São os seguintes, nos diversos campos:

POLÍTICOS — 1) Atrair o maior número de países para sua órbita e transformá-los em nações poderosas.

2) Preservar a unidade do Mundo Comunista.

ECONÔMICOS — 1) Enfraquecer os sistemas econômicos capitalistas, visando à sua destruição.

2) Impedir ou retardar o desenvolvimento econômico dos países subdesenvolvidos, a fim de tornar mais fácil o seu domínio, posteriormente.

SOCIAIS — Promover e fomentar as lutas de classes em todos os países do Mundo Livre, explorando, principalmente, os temas das diferenças entre o capital e o trabalho.

MILITARES — Promover e apoiar ações subversivas em todos os países do Mundo Livre, em particular estimular os movimentos de independência ou liberdade nas colônias dos países ocidentais, visando a debilitar o Mundo Livre e atrair essas nações à sua órbita.

Os *Objetivos Permanentes e Atuais* do Mundo Comunista, nos diversos campos, poderiam ser concretizados no seguinte propósito geral:

“Expansão universal de sua ideologia procurando conseguir a transformação das atuais sociedades não-comunistas em sociedades comunistas, através da fomentação das lutas de classes e do enfraquecimento dos sistemas econômicos capitalistas, visando à dominação total do mundo”.

MUNDO NEUTRO OU NÃO-DEFINIDO

Este heterogêneo grupo de Nações está integrado por mais de quarenta países, cuja população total é de cerca de 900 milhões de habitantes, ocupando uma área territorial de 30 milhões de quilômetros quadrados e localizados essencialmente nos continentes Europeu, Asiático e Africano.

Ainda mais acentuadamente que o Mundo Comunista e o Mundo Livre, a dispersão de suas

posições Geográficas não lhes dá uma característica de bloco compacto. Acresce a esta circunstância o fato de que seus pensamentos filosóficos, condições político-sociais e econômicas, muito peculiares a cada um desses países, lhes imprime características tão marcantes que dificilmente se poderia reuni-los em um só grupo que se pudesse definir pelos seus objetivos, propósitos e linhas de conduta.

Nesse conjunto, considerado Mundo Neutro ou Não-Definido, reúnem-se países, desde os tradicionalmente neutros, aos que, pela sua posição geográfica e interesses nacionais, não se desejam declarar abertamente como aliados a qualquer dos 2 grupos básicos em que se acha dividido o Mundo atual. São relacionados neste grupo os países africanos, que conquistaram recentemente sua independência, e ainda os países que assumiram politicamente uma atitude, que se chama de “Terceira Posição”.

É evidente que, dada a diversificação de pensamento político e filosófico, e a heterogeneidade das características dos países que compõem o presente grupo, difícil e quase impossível se torna definir seus objetivos e propósitos e apresentar conclusões que expressem realmente o pensamento do todo.

Assim é que pretendemos desenvolver nosso estudo procurando encontrar a média dos pensamentos políticos definidora, em linhas gerais, dos desejos e das aspirações deste importantíssimo grupo de Nações, cujo significado, para o presente e para o futuro, tem a força de fazer pender o fiel da balança do Mundo em Conflito, quer para o Mundo Comunista, quer para o Mundo Livre.

O grupo pode ser dividido em subgrupos, a saber:

Países tradicionalmente neutros

(Índia, Suíça e Suécia)

Estes países se mantiveram sempre à margem dos conflitos e das guerras, por interpretarem ser a paz um dos seus objetivos e pelo sentimento inato pacifista de seus povos, além de outros fatores políticos e econômicos que determinaram esta posição com bons resultados até então.

Países Não-Definidos

(Arábia Saudita, Áustria, Birmânia, Butan, Ceilão, Indonésia, Malásia)

Acreditam esses países que, mantendo-se afastados, tanto de um como de outro grupo, sem se definirem por nenhum, poderão, além

de obter maior liberdade de ação na condução de suas ações políticas e econômicas, estabelecer negociações e auferir vantagens de ambos os lados.

Países que obtiveram independência recentemente

(Todos os novos países, em particular os da África)

São países que, face à sua recente liberdade e independência, ainda não conseguiram consolidar-se politicamente e enfrentam graves problemas que não lhes permitiram, até então, fixar seus objetivos nacionais e sua posição internacional.

Daí observar-se a luta intensamente desenvolvida pelo Comunismo Internacional para conquistar a simpatia dessas Nações e trazê-las para sua órbita.

Face à situação insegura e instável que atravessam, essas nações julgam mais conveniente não se definirem por nenhum dos grupos básicos, e continuarem a receber ajuda e apoio de ambos.

Países pertencentes à "Terceira Posição"

Apresenta-se este subgrupo como o mais heterogêneo. São considerados pertencentes ao grupo os países participantes da Reunião do Cairo, realizada em outubro de 1964, que conseguiu agrupar junto aos países da liga Árabe e alguns dos que adquiriram independência recentemente países tradicionalmente neutros e outros do Mundo Livre, que participaram, no entanto, em caráter de observadores apenas.

A reunião teve como finalidade única, de caráter comum, a denúncia dos imperialismos.

São os seguintes os países componentes do Mundo Neutro ou Não-Definidos:

Tradicionalmente Neutros — Suíça Índia, Suécia.

Não-Definidos (interesses econ. pol. etc.) — Arábia Saudita, Áustria, Birmânia, Butan, Ceilão, Indonésia e Malásia,

Independência Recente — Alto Volta, Argélia, Burundi, Camboja, Camerun, República Centro-Africana, Congo, Costa do Marfim, Chad, Dahomey, Gabon, Ghana, Kênia, Libéria, Laos, Líbia, Malgache, Mali, Mauritània, Nepal, Níger, Nigéria, Ruanda, Senegal, Serra Leoa, Somália, Tausânia, Togo, Tunez e Uganda.

Concorrentes à Reunião do Cairo — *Terceiristas* — Índia, Arábia Saudita, Ceilão, Indonésia, Malásia, Argélia, Camboja, Camerun,

Congo, Chad, Dahomey, Ghana, Kênia, Libéria, Líbia, Malgache, Mali, Mauritània, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, Somália, Tausânia, Tunez, Uganda, Etiópia e República Árabe Unida.

FATORES DE FÔRÇA E DE DEBILIDADE DO MUNDO NEUTRO OU NÃO-DEFINIDO

DE FÔRÇA

Este grupo não apresenta fatores de força significativos. Na realidade, sua força pode ser resumida em sua atitude pacifista, que o coloca de certa forma à margem do grande conflito e dá aos países que o compõem certa posição vantajosa, face a constituírem um objetivo a ser conquistado, tanto por um como por outro grupo participante do grande conflito.

DE DEBILIDADE

1) A heterogeneidade dos países que compõem o grupo e sua falta de coesão e entendimento.

2) A pequena força material, e mesmo espiritual, de que dispõem.

3) A falta de uma doutrina ou ideologia que aglutine os povos que o compõem.

4) Falta de experiência administrativa governamental e política na maioria dos países do grupo.

5) Suas posições geográficas dispersas pelos vários continentes sem nenhum sentido de continuidade territorial.

6) As dissensões e lutas tribais internas que se desenvolvem principalmente no continente africano.

OBJETIVOS DO MUNDO NEUTRO OU NÃO-DEFINIDO

Este grupo, além de possuir poucos fatores comuns que o caracterizem, apresenta, para cada estado componente, objetivos políticos e econômicos, propícios, os quais, ao mesmo tempo que lhe permitem variar sua posição com relação aos outros dois grupos, o Mundo Livre e o Mundo Comunista, lhe impedem de consolidar seu poder. Por outro lado, as lutas internas que se desenvolvem em muitos dos países que o compõem concorrem para impedir a fixação de objetivos comuns. Não tendo doutrinas ou ideologias a expandir, nem maiores compromissos a atender, é natural que seus esforços se orientem mais acentuadamente visando a

objetivos de ordem econômica e social, e na manutenção de suas soberanias e independências próprias.

Daí ocorrer, comumente, em muitos dos países que compõem o grupo, oscilações e variações nos seus objetivos políticos atuais, levando-os a aproximar-se ora do Mundo Comunista, ora do Mundo Livre.

Os *Objetivos Permanentes* fundamentais do grupo podem ser expressos como se segue:

— Assegurar sua sobrevivência mantendo-se à margem do atual conflito entre o Mundo Ocidental e o Mundo Oriental, a fim de resguardar-se dos perigos de uma guerra entre os dois grupos.

— Alcançar o máximo de desenvolvimento político, econômico e social, com a ajuda tanto de um como de outro grupo.

Como *Objetivos Atuais*, poderiam ser enumerados:

— Satisfazer suas aspirações através de meios pacíficos, em face de não possuir potencial necessário que apóie a conquista de seus objetivos, pela força.

— Procurar receber dos dois grandes grupos, ocidental e oriental, todo o apoio possível para o seu desenvolvimento e solução de seus problemas internos.

— Manter suas independências políticas e soberanias e desenvolver suas capacidades políticas e administrativas.

CONCLUSÕES

Dois grupos de nações se debatem e se defrontam nos choques de suas filosofias de vida, de suas ideologias, de seus interesses materiais e espirituais, choques esses que se produzem em todos os campos, no político, no econômico, no social e no militar.

Oriente e Ocidente se enfrentam, e o embate em qualquer aspecto ou setor parece não esmorecer, mas, pelo contrário, dia a dia, mais forte se apresenta.

Em meio a esta Guerra Fria, a essa pugna ideológica e doutrinária, que muitas vezes se transforma, evolui e escalona para a guerra das trincheiras, o Terceiro Grupo de Nações, ainda indeciso quanto à posição definitiva a tomar, e buscando mesmo tirar maior proveito para a situação particular de cada qual, se apresenta inquieto e inseguro, sem definição mas atento à evolução dos acontecimentos, pela consciência que estas nações já possuem, dado o

despertar político alcançado e o sentimento natural de autodefesa que adquiriram nas duras lutas pelas suas independências.

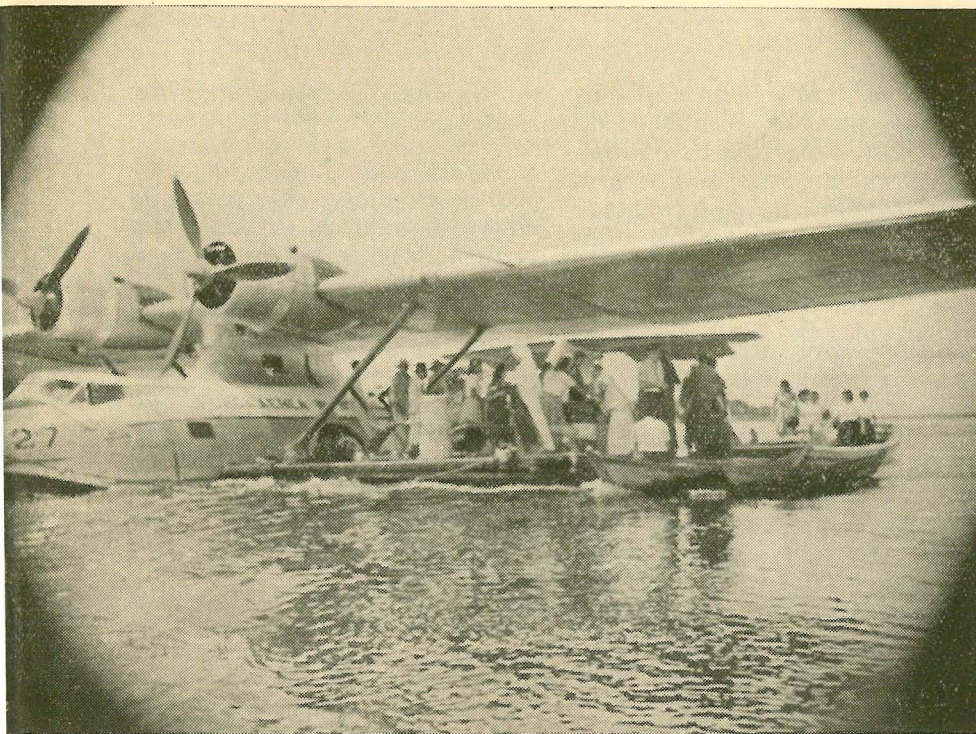
O grupo de Nações do Ocidente, conduzindo-se dentro de sua interpretação filosófica de vida cristã e democrática e de seus interesses e aspirações fundamentais de liberdade, igualdade e fraternidade, possui objetivos estabelecidos com o fim de alcançar uma situação satisfatória de desenvolvimento e de bem-estar social para todos os povos do hemisfério.

O Mundo Comunista, dominado e conduzido ditatorialmente pelos líderes do Partido Comunista, mantém-se fiel aos seus propósitos e aspirações básicas de expansão universal de sua ideologia e conquista de povos e nações, com o objetivo de aumentar o seu potencial até o domínio total do mundo.

As debilidades que os próprios princípios da filosofia democrática apresentam têm permitido e mesmo facilitado essa expansão comunista que procura, hábilmente, explorar todas as vulnerabilidades da democracia, a começar pelas próprias liberdades asseguradas pela sua interpretação filosófica da vida, até à falta de unidade de propósitos e de disciplina intelectual, tão comuns nos povos de índole democrática e sentimentos de liberdade.

Por outro lado, as Nações Indefinidas apresentam um potencial cobigado por ambos os Mundos em luta. Sua conquista irá representar um passo seguro, uma vantagem significativa para quem a conseguir. É fora de qualquer dúvida que o fiel da balança, na gangorra das ideologias em confronto, será sensivelmente afetado pela conduta de cada uma dessas Nações que compõem o Mundo Neutro.

Na situação atual, a observação cuidadosa, a análise político-científica, em todos os seus aspectos, o julgamento sereno e imparcial de todos esses fatores que comandam as ações e aumentam ou diminuem as tensões desse nosso "Mundo em Conflito" não permite uma conclusão definitiva, nem mesmo um vaticínio com respeito ao lado para o qual tenderá o prato da balança. No entanto, o Mundo Livre, o Mundo que pensa, que sente e que deseja a manutenção da tríade filosófica, que lhe assegure liberdade, igualdade e fraternidade, sob a égide de uma vida espiritual de fundo cristão, e imbuído desta fé que somente a força da cristandade faculta, deverá, pela própria vontade dos homens que o povoam de serem livres e continuarem livres, sair vencedor e com ele a Civilização Cristã e a Democracia.



Catalina em missão do CAN da Amazônia, utilizando área de pouso fluvial, no atendimento à população do Rio Negro.

Coronel-Aviador
PROTÁSIO LOPES DE OLIVEIRA

As fotografias que ilustram este artigo são do arquivo particular do autor.

A FAB E A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA

O povo brasileiro parece ter despertado repentinamente para o problema "região amazônica". E, como todo despertar repentino, demonstra ainda não ter a consciência exata da extensão e das nuances dos problemas a enfrentar, embora sinta, ao primeiro relance, a urgência nas soluções e o interesse redobrado que deverá ter na condução destes problemas.

Como frutos desta urgência e deste conhecimento superficial e instantâneo, têm apare-

cido, em grande escala, estudos, discussões e providências, procedentes de grande número de setores diferentes que se julgam responsáveis, numa aparente desconexão muito própria dessas circunstâncias de repentino acordar.

Os Grupos de Trabalho são criados e se desdobram em estudos e recomendações; os Estados-Maiores se preocupam, estudam e se antecipam em proposições e providências; novos órgãos civis e militares são previstos, criados ou reformu-

lados; projetos são desenvolvidos cobrindo toda a área ou partes dela; Ministérios se lançam em programas múltiplos e às vezes paralelos; todos em busca de soluções ideais e capazes de responder ao desafio da AMAZÔNIA.

Sente-se que todos procuram recuperar urgentemente o atraso em que a região se encontra e o tempo que fôra perdido anteriormente, como se estivessem angustiados por um sentimento coletivo de culpa.

A AMAZÔNIA está na agenda de todos e parece ter chegado realmente a sua HORA.

Movimentos como estes, porém, em que muitos se lançam em busca de soluções e estão dispostos a ações efetivas, mais do que em qualquer outra situação, devem ser conduzidos, em cada setor, por uma coordenação segura, interligada aos demais setores e com uma sólida base de experiência nos problemas considerados. Em geral as providên-

cias desordenadas, com orientações diversas e sem uma vivência real dos problemas, prejudicam o objetivo principal e dão margem à multiplicação de esforços inúteis ou ao aparecimento de outros interesses que se atrelam como parasitas, tirando a eficiência ou o alcance da própria solução objetivada.

É preciso que não haja desperdício de esforços e de meios nas soluções de problemas que há séculos desafiam a nossa inteligência e desmerecem a nossa capacidade.

É preciso que o entusiasmo e o desejo de ações imediatas não prejudiquem a serenidade e a profundidade com que se devem encarar estes problemas.

É preciso que haja realmente uma integração de esforços e disciplinamento de meios para que se alcance o máximo com um mínimo empregado.

É preciso inteligência, capacidade, conhecimento, experiência e orientação.

Não se deve permitir o desvio de estudos concretos e objetivos para problemas abstratos, polêmicos e duvidosos, como é caso de represamento de rios e construção de lagos monumentais que nada resolvem de imediato, mas que de imediato ocupam inteligências preciosas que muito poderiam ajudar, se orientadas para aquelas soluções objetivas.

Não se deve permitir o emprego de verbas substanciais sem uma prioridade objetiva e global, como é o caso de construção de rodovias paralelas a rios navegáveis, para os quais faltam recursos para sua exploração muito mais econômica.

Não se deve permitir que as soluções para os problemas da AMAZÔNIA partam de gabinetes do sul do País, sem a ponderância da maturidade técnica e administrativa aliada à experiência e à vivência na região.

Não se deve permitir a imoderação nos sonhos dos neófitos que, ansiosos pelo progresso imediato, desprezam os meios práticos e disponíveis por soluções arrojadas, sem conhecerem os detalhes, as limitações, as deficiências e as necessidades da região que obrigam a um desenvolvimento em etapas urgentes, porém sucessivas; isto evitará o desperdício e a ociosidade de equipamentos caros, uma vez que os elevados padrões tecnológicos exigem uma infra-estrutura adequada que não existe na região, capaz de assegurar um rendimento satisfatório ou uma aplicação com segurança.

Não se deve permitir a interferência de problemas de outras áreas na solução e na conduta dos problemas típicos e urgentes da AMAZÔNIA; isto significa real prejuízo, perda de tempo e torna maior a distância dos objetivos a atingir que se acentua em proporção geométrica.

É de prever que muitos problemas venham a complicar-se, sem soluções adequadas ou resultados práticos, se não houver coordenação, amadurecimento, experiência e prioridade correta na aplicação dos meios disponíveis porém escassos.

A FORÇA AÉREA BRASILEIRA, no entanto, pelo conhecimento adquirido na AMAZÔNIA, tem melhores condições do que qualquer outro setor do governo para não se deixar levar por este entusias-

mo ingênuo, inexperiente e desordenado.

A FAB pode evidenciar soluções econômicas, objetivas e de efeitos imediatos, ditadas pela prática, orientadas pela vivência de vários anos na região, fruto do conhecimento íntimo desta imensa área, adquirido sobrevoando-a em todos os sentidos, em contato com a sua população, com os seus anseios, com as suas próprias soluções para os problemas, fixando as deficiências marcantes e observando as coincidências entre os Objetivos Nacionais Permanentes e Atuais e as concepções locais.

Pode ter soluções baseadas em anos de observações e experiência na AMAZÔNIA; na execução de trabalhos dispersos em toda a área, desde BOA VISTA a VILHENA; desde TERESINA a TABATINGA e PALMEIRAS; desde OIAPOQUE a PÓRTO VELHO e RIO BRANCO; e desde PÓRTO NACIONAL a IAUARETÊ; construindo aeroportos, campos-de-pouso, estações de passageiros, estações de rádio, estradas, edificações, etc. Lidando com trabalhadores braçais e especializados, com engenheiros, médicos, agrônomos, veterinários, dentistas, comerciantes, industriais, políticos, viajantes e outros, radicados na área ou alienígenas. Lidando com escolas primárias, escolas profissionais, cooperativas agrícolas, agricultores isolados, postos experimentais, plantações e criações. Visitando cidades e malocas indígenas, campos de cultura metodizada e áreas de colheita extrativa dispersa, centros de estudos, escolas de ensino agrícola de níveis médio e superior; lidando com caminhões, navios, balsas, rebocadores, tratores, aviões e transporte em geral, marítimo, fluvial, terrestre e aéreo. Procurando, com

tudo isto, uma auto-suficiência imprescindível para a continuidade do seu trabalho, por ser esta uma imposição da região, e única solução, no momento, para os que se decidem realmente a produzir. Tentando fazer algo, sem a ajuda nem a confiança dos que se beneficiariam deste trabalho, em face do descrédito natural com que o Poder Público tem sido visto por aqueles que há muitos anos se sentem esquecidos, ilhados do resto do País e entregues à sua própria sorte.

Estas soluções se alicerçam numa experiência de mais de 10 anos contínuos de trabalho e observação na área amazônica, onde são utilizadas dezenas de milhares de horas de voo, ao que se soma uma experiência global de mais de 30 anos de equipes sucessivas que se têm dedicado ao trabalho da FAB nesta imensa área.

Por isso, é natural que a Força Aérea Brasileira, que tem a vivência destes problemas com a intensidade acima exposta, já tenha formado, desde algum tempo, a sua própria concepção sobre as soluções possíveis e a curto prazo, para determinados problemas da AMAZÔNIA; e, dentre elas, tenha selecionado tudo aquilo em que pode cooperar, e a isto venha-se dedicando com afinco e como lhe possibilitem os seus meios, independentemente dos demais órgãos do País ou de qualquer Plano de Governo.

Este trabalho, iniciado há mais de 30 anos, polarizou a atenção das autoridades da FAB a partir de 1954 e teve o período áureo do seu desenvolvimento com as providências ímpares tomadas nos anos de 1957 e 1958, quando foram adotadas soluções práticas e peculiares, as quais, baseadas na experiência e capacidade de

elementos que tinham vivência real dos problemas da área, atingiram plenamente os objetivos colimados.

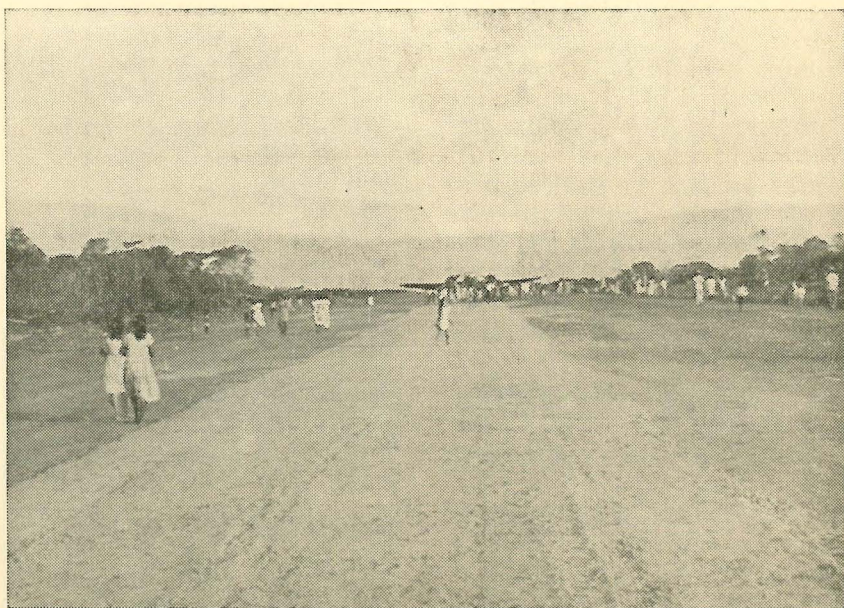
Assim, foi a distribuição de aviões C-47 para Belém, em 1957, saídos, pela primeira vez na história da FAB, do âmbito do Comando de Transporte Aéreo que demonstrou a disposição ministerial de apoio irrestrito ao trabalho da AMAZÔNIA e a confiança na capacidade dos elementos que a ela se dedicavam; obra de coragem e de alta compreensão do problema, e cujo efeito psicológico foi a maior contribuição para a "arrancada para a AMAZÔNIA" que a 1ª Zona Aérea iniciou naquela época.

Foi, em 1958, a revisão geral do Catalina (CA-10) de Belém, executada com prioridade e sem delongas, que permitiu a transformação do antigo Correio Aéreo da Fronteira nas linhas regulares do Correio Aéreo Nacional da Amazônia (CAN/AM) e, com isto, a presença da FAB regularmente em todos os recantos da região.

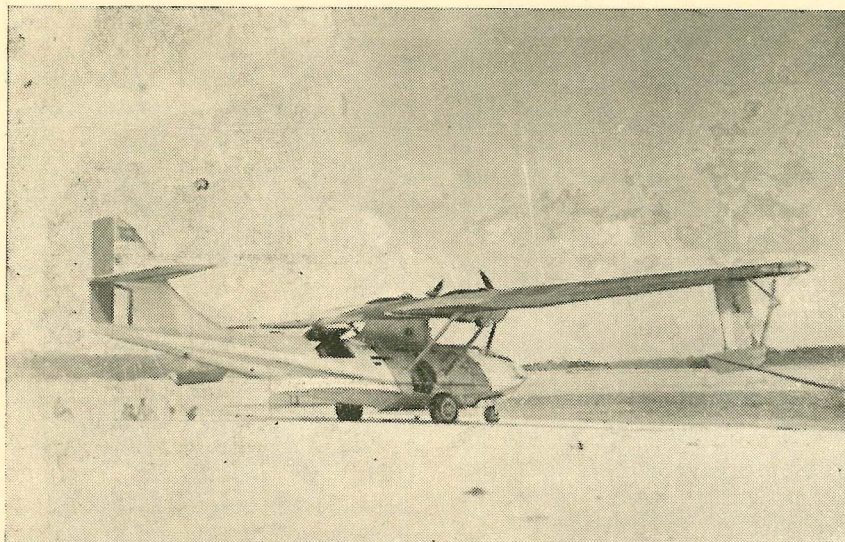
Foi, em 1957, a transformação da Comissão Mista FAB/SPVEA na Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) que desenvolveu a penetração da FAB pelo interior dos rios da AMAZÔNIA e, com isto, a construção dos inúmeros aeroportos e campos-de-pouso espalhados em toda a área.

Foi, em 1958, o estabelecimento dos Trinômios FAB/MISSIONÁRIO/ÍNDIO que permitiu a participação efetiva da FAB no grandioso trabalho de integração real ao patrimônio nacional de imensas áreas isoladas e de suas populações nativas dispersas.

Foram estas e outras medidas, de caráter essencialmente local, tomadas com presteza, coragem e decisão e, especialmente, sem interferência de interesses gerais ou de outras áreas, que permitiram alcançar os magníficos resultados que até hoje constituem a base da atuação da FAB na AMAZÔNIA.



Pista de pouso em Terra Santa (Pa) sendo construída, incluída no Plano de Campos Auxiliares



Catalina (CA-10) numa praia da Amazônia, aguardando passar o temporal para prosseguir viagem

Mas, passados vários anos, com o natural desgaste do equipamento, sem que novas medidas de apoio tenham surgido no mesmo padrão inicial, vem-se notando, desde algum tempo, a necessidade imperiosa destas medidas, as quais, no entanto, só atingirão o objetivo se tiverem a mesma independência, a mesma coragem e a mesma exclusividade para a área, pois os problemas continuam peculiares, os interesses de outras áreas continuam a antepor-se e as providências se tornam cada vez mais urgentes ou emergentes, caso se deseje manter um mínimo de atividades necessárias aos compromissos já assumidos, ou se deseje ingressar em um novo período áureo destas atividades.

A ação da FAB na AMAZÔNIA, durante todos estes anos, vem sendo orientada para uma compreensão cada vez mais elevada dos problemas da região, considerando a crescente necessidade da área, especialmente com relação à sua Integração e Segurança. Ela ensinou profundos estudos da 1ª

Zona Aérea quanto aos múltiplos trabalhos a serem desenvolvidos, os quais, para maior eficiência na aplicação dos meios existentes, foram disciplinados através de programações específicas ou planos elaborados para cada aspecto e foram consubstanciados numa Diretriz Geral de Planejamento, assim constituída:

a) PLANEJAMENTO OPERACIONAL

Reúne os planos de trabalho que constituem a MISSÃO da Zona Aérea.

b) PLANEJAMENTO ASSISTENCIAL

Reúne os planos de trabalho referentes ao apoio pessoal e familiar dado ao HOMEM que executa a missão da Zona Aérea na região.

c) PLANEJAMENTO DO EQUIPAMENTO

Reúne planos e estudos referentes ao EQUIPAMENTO AÉREO a ser utilizado pelo ho-

mem para o cumprimento da missão da Zona Aérea na região.

d) PLANEJAMENTO LOGÍSTICO

Reúne os planos de trabalho referentes ao APOIO necessário para permitir ao homem utilizar o equipamento no cumprimento da missão da Zona Aérea.

Dos planejamentos acima referidos, são extraídos os sete (7) Planos a seguir expostos que, pela natureza e peculiaridade de cada um deles, representam uma das mais valiosas contribuições da FAB para a Integração da AMAZÔNIA, reunindo soluções próprias, práticas e de resultados a curto prazo:

a) DO PLANEJAMENTO OPERACIONAL

(1) Plano OP-3 — Plano Diretor de Aeroportos da Amazônia.

Trata da distribuição e construção de aeroportos na região amazônica, para a formação da infra-estrutura aeronáutica básica para apoio à região. Prevê a existência de 53 aeroportos de categorias elevada e média, estações de passageiros e Núcleos de Proteção ao Voo, a fim de possibilitar a utilização de todas as rotas aéreas necessárias à circulação aérea na AMAZÔNIA com segurança e precisão.

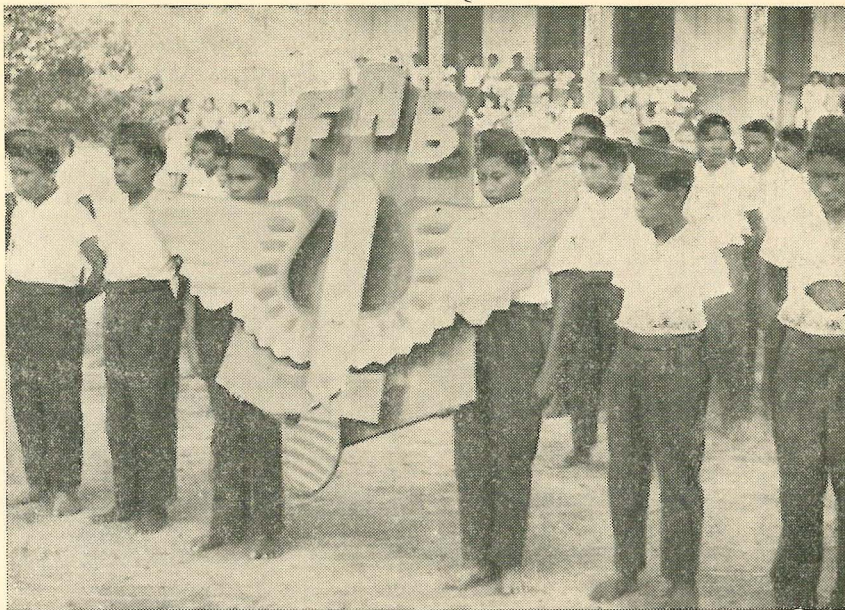
Este Plano, que vem sendo desenvolvido desde o ano de 1954, teve início com a Comissão Mista FAB/SPVEA, que, a partir de 1957, se transformou na Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), a qual o executa sob a responsabilidade da 1ª Zona Aérea, utilizando verbas do Ministério

da Aeronáutica e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

(2) Plano OP-4 — Plano de Campos Auxiliares.

Trata da localização e construção de aeródromos grandes e pequenos que interessem a determinadas localidades não incluídas no Plano Diretor, mas cuja existência seja necessária, considerados os fatores de natureza econômica, político-social ou militar. Prevê a construção em todos os municípios, nas áreas de interesse econômico ou ao longo da fronteira. Este serviço foi iniciado na década 1930/1940, tendo sido planejado em 1957 para desenvolvimento sob a responsabilidade do Serviço de Engenharia da 1ª Zona Aérea, diretamente, em convênio ou orientando as Prefeituras, as companhias particulares, os Governos estaduais ou os Missionários.

(3) Plano OP-5 — Plano de Integração das Regiões

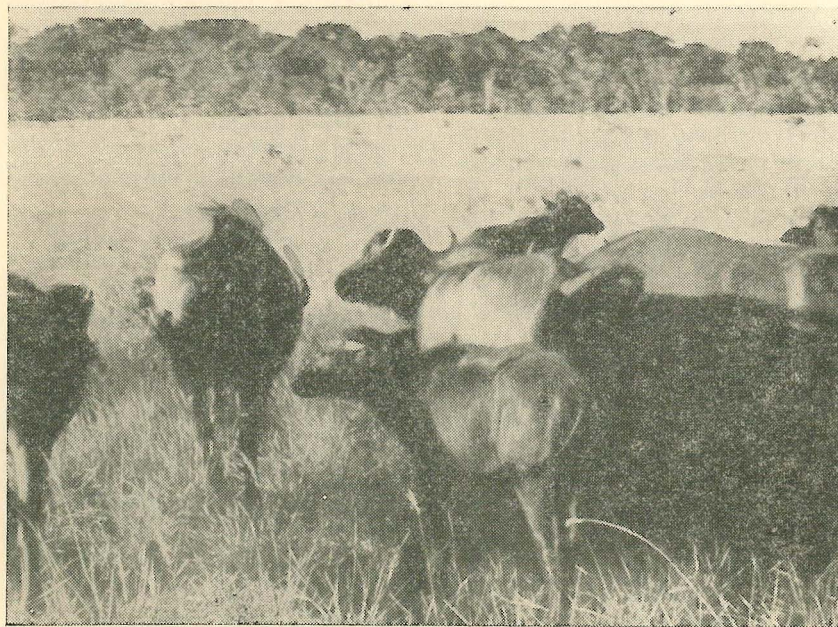


Homenagem à Força Aérea Brasileira pelos índios alunos do Colégio Salesiano do Trinômio Iauretê, no rio Uaupés

Isoladas na Fronteira e no Interior — Trinômio FAB/MISSIONARIO/ÍNDIO.

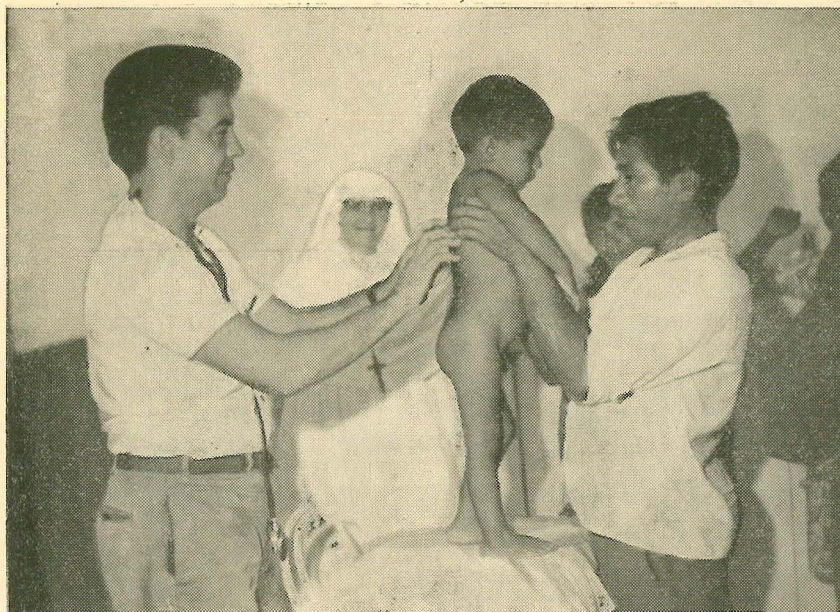
Trata da utilização de missionários religiosos na instala-

ção de núcleos de populações indígenas, distribuídos em locais preestabelecidos, orientados pelos mesmos, em cujo trabalho são ajudados pela FAB. Estes núcleos denominados TRINÔMIOS, onde atuam a FAB, o MISSIONARIO e o ÍNDIO, além de concorrerem para o acultramento dos índios e de sua integração na civilização brasileira, propiciam a fixação de populações em vazios territoriais e permitem a presença da Força Armada no local, exercendo uma vigilância constante, por custo relativamente baixo.



Criação de búfalos no Trinômio Tiriós, ao pé da Serra do Tamucumaque

Este Plano vem sendo incrementado desde o ano de 1957, porém tem a sua amplitude limitada pelos tipos de aviões existentes na 1ª Zona Aérea, cujas características dificultam uma ação mais flexível, seja nas áreas fluviais pequenas, estreitas e pouco profundas, seja nos campos de terra com dimensões reduzidas.



Missão aeromédica, no atendimento às populações da Amazônia

- (4) Plano OP-6 — Plano de Desenvolvimento do Correio Aéreo Nacional da Amazônia (CAN/AM).

Trata da distribuição das rotas e locais de pouso dos aviões da 1ª Zona Aérea na missão constitucional do Correio Aéreo Nacional, para atender às necessidades das populações da AMAZÔNIA, dos órgãos públicos e privados que nela operam com vistas ao seu desenvolvimento.

- (5) Plano OP-7 — Plano de Assistência às Populações.

Trata da assistência de caráter educacional, científico, médico-sanitário, econômico, cultural, social ou alimentar que a FAB, através da 1ª Zona Aérea, dá às populações da AMAZÔNIA, seja diretamente em ações independentes, seja em apoio às organizações particulares, públicas ou religio-

sas que se dediquem a esta atividade.

Este Plano inclui as seguintes missões:

(a) Missão Aeromédica

É a utilização dos aviões do CAN/AM com médicos, dentistas ou enfermeiros da FAB em sua tripulação, os quais aproveitam as paradas para reabastecimento ou pernoite, nos diversos locais da AMAZÔNIA, para atendimento às populações desprovidas de assistência médica e que dela necessitam.

(b) Missão de Misericórdia

É a utilização dos aviões para o transporte de doentes de locais sem recursos, para atendimento médico onde seja possível esta assistência.

(c) Missão de Humanidade

É a utilização do avião no transporte de gêneros alimen-

tícios, roupas, agasalhos etc., para locais onde seja necessário, em emergência ou calamidade pública.

(d) Missão Médico-Cívica

É o transporte de cientistas, médicos, enfermeiros, agrônomos, geólogos e outros técnicos, reunidos em equipe, para locais determinados, onde se deseja fazer observações sob diversos aspectos, com vistas ao desenvolvimento da pesquisa científica e da assistência às populações consideradas.

b) Do PLANEJAMENTO LOGÍSTICO

(1) Plano AP-1 — Plano de Distribuição de Combustível

Trata da localização dos subdepósitos e postos de suprimentos, do transporte, níveis e fluxos de suprimentos de combustíveis e lubrificantes para o atendimento dos aviões da FAB que operam na Região Amazônica. Prevê a construção de tanques para armazenamento e reabastecimento dos aviões nos pontos necessários das rotas aéreas, a fim de possibilitar maior segurança e disponibilidade útil para carga e passageiros.

(2) Plano AP-2 — Plano de Comunicações-Rádio

Trata da localização e dos tipos de estações de rádio da FAB para as comunicações ponto-a-ponto, terra-avião e de proteção ao vôo, destinadas ao auxílio permanente à navegação aérea na AMAZÔNIA e, em particular, à ação da FORÇA AÉREA na sua missão de controle e vigilância do espaço aéreo sob sua responsabilidade.

TÓQUIO RECEBEU VARIG COM FESTA

Com o aeroporto de Haneda apresentando aspecto festivo, pavilhões do Brasil e do Japão tremulando nos mastros principais, centenas de crianças japonesas empunhando bandeirinhas dos dois países, chegou a Tóquio, exatamente à hora marcada, o Boeing, da VARIG, em viagem inaugural da nova linha, já agora operando regularmente, com duas frequências semanais em cada sentido. Especialmente convidada pela direção da companhia, foi madrinha do vôo inaugural D. Yolanda Costa e Silva, dêle participando, também, uma ilustre comitiva, na qual figuravam: o Ministro Hélio Beltrão, do Planejamento; Sr. Koh Chiba, Embaixador do Japão, no Brasil; Brigadeiro Itamar Rocha, Diretor das Rotas Aéreas, representando o Ministro da Aeronáutica; Dr. Adroaldo Mesquita da Costa, Consultor-Geral da República; Senhora Wilma Berta, viúva de Rubem Berta; Sra. Liliane Andreazza; General Rubens Rosado, Diretor-

Flagrante colhido no Aeroporto de Haneda, em Tóquio, aparecendo a Primeira Dama do País, D. Yolanda Costa e Silva. A comitiva brasileira foi festivamente recebida.



Montanha Fuji. Um vulcão morto cuja última erupção data do ano 800. Sua altura é de 3 776 metros.

Geral dos Correios e Telégrafos; Deputada Conceição da Costa Neves, Vice-Presidente da Assembléia Legislativa de São Paulo; Sra. Ema Negrão de Lima; Cel Lahyr de Almeida, da Presidência da República; Paulo Moura, da CERNAI; Brigadeiro Oswaldo Pamplona, Presidente da VASP; diretores de jornais e outras personalidades. O Sr. Erik de Carvalho, Presidente da VARIG, fêz as honras da casa, coadjuvado pelos Srs. Damião Kluwe, Diretor do Serviço de Bordo, Comandantes Carlos Homrich, Diretor de Operações, e Antonio José Schittini Pinto, Diretor de Ensino. Encontravam-se no aeroporto de Haneda, para recepcionar a Primeira Dama do País e a comitiva oficial, o Embaixador Álvaro Teixeira Soares, destacadas autoridades japonesas, membros da representação diplomática do Brasil, oficiais do navio-escola "Custódio de Melo", na ocasião fundeado no pôrto de Tóquio, e funcionários da VARIG, no Japão, República da China, Hong-Kong, Coréia do Sul, Filipinas, Vietnam do Sul, Tailândia, Laos, Malásia, Singapura, Cambódia e Burma, tendo à frente o Sr. Galera, representante da companhia para a Divisão Asiática.

No comando do Boeing estiveram, nas diversas etapas da viagem, os Comandantes Carlos, Schittini, Geral e Mancuso. O Comissário Pitaguari esteve à frente do serviço de bordo que mereceu de todos os maiores elogios. Três recepções foram oferecidas à comitiva brasileira: a primeira pelo Embaixador Álvaro Teixeira Soares, na bela residência do Chefe da Missão diplomática do Brasil; e segunda no Palace Hotel, tendo como anfitriões o Sr. e Sra. Erik de Carvalho; e a terceira pelo ministro Almura, Diretor-Geral do Secretariado do Gabinete do Primeiro Ministro. Estiveram presentes a estas recepções, altas autori-

(Conclui na pág. 43)





todo dia!

Temos a mania de simplificar. Por isso, resolvemos ter um horário só: Todo Dia. Caravelle todo dia para São Paulo, Rio, Buenos Aires, Recife, Pôrto Alegre, Fortaleza, Belém, Salvador, Montevideo, etc.

Para simplificar ainda mais, chegamos ao ponto de ter um Caravelle na pista, à sua espera. Isto é: além do vôo ser diário, Você ainda escolhe a hora: de manhã, à tarde ou à noite.

Esquire

JATO PURO
EM
CÉU AZUL



CRUZEIRO jet

AERONOVIDADES

● ECLIPSANDO O SOL

A aeromoça da foto demonstra como eclipsar os raios do sol no modelo em tamanho natural da cabina do novo jato L-1011, da Lockheed-California Company, planejado para começar a voar comercialmente em 1971. Os novos e ajustáveis "óculos escuros" para as janelas controlam os raios solares e a quantidade de luz desejada pelos passageiros, eliminando as cortinas que, para cortar os raios solares, suprimem o panorama. A inovação é possível, graças ao uso de pequenas seções de polaróide, que têm a qualidade específica de concentrar os raios de luz em uma só direção. Girando o botão para movimentar o painel quebra-luz, mais de 95% da claridade podem ser eliminados. Esta novidade será instalada adicionalmente aos vidros duplos pressurizados dos jatos da "nova geração" da Lockheed.

● O ROLLS-ROYCE 360 IMPULSIONARÁ O HELICÓPTERO WESTLAND WG13

A Divisão de Motores Pequenos da Rolls-Royce está projetando o Rolls-Royce 360, um novo motor turbo-eixo que equipará o helicóptero utilitário Westland WG13. Trata-se de uma turbina leve, compacta e de alto desempenho. Seu projeto usufrui da experiência da Companhia, que produzirá um motor robusto, podendo ser operado e assistido tecnicamente sob as condições mais adversas de operação.

O Westland WG13 é um dos três projetos de helicóptero incluídos no programa anglo-francês de construção dessas máquinas. Foi projetado para atender as exigências, de am-



bos os países, de um helicóptero utilitário de tamanho médio nas seguintes versões: uso geral, naval, reconhecimento armado e transporte civil.

● PILOTOS CONSTATAM MAIOR FACILIDADE NO COMANDO DOS NOVOS HÉRCULES "ESTICADOS"

A nova versão "esticada" do cargueiro comercial aéreo Hércules, da Lockheed, com motores a jato mais poderosos, "é mais fácil de manejar, voa mais tranqüilamente em turbulência e é mais silenciosa" que as outras versões.

O Hércules modificado terá uma produtividade de mais 30% que a versão "standard". Possui 32,3 metros de comprimento, ou sejam 254 centímetros a mais que o modelo-padrão. As poderosas turbinas Allison 501-22A darão ao avião um aumento de velocidade à razão de 24 km/h a mais, e diminuirão o espaço necessário à decolagem de 274 metros a

menos. A companhia, que já possui o certificado da FAA para o cargueiro comercial Lockheed-100, espera receber o certificado suplementar para o Lockheed-100-20.

● SISTEMA CONTRA NEVOEIRO

Um programa para dispersão de nevoeiro em aeroportos está sendo tentando pela Air Transport Association.

Os testes já foram executados em Sacramento, com bastante sucesso. 70 por cento das tentativas foram coroados de êxito, quando o aeroporto estava fechado por cerração. Entre 15 tentativas felizes, 11 abriram o aeroporto, porém não puderam manter as condições alcançadas.

A ATA informa que o nevoeiro é a maior fonte de cancelamento de vôo atribuída às condições atmosféricas, dando um prejuízo, para as companhias domésticas americanas, de US\$ 75 milhões, anualmente.

● VISOR NO CAPACETE

Um novo visor, usando técnica "photo-detector", montado no capacete do piloto, será usado para apontar as armas do Helicóptero Cheyenne do Exército Norte-Americano. Um fecho de luz invisível está alinhado com o sistema de referência do helicóptero. Os "photo-detectors" são alinhados paralelamente ao eixo de visada. Informações dadas pela posição do capacete são introduzidas em um computador digital que calcula o ângulo de tiro para o alvo e comanda a arma selecionada para a direção apropriada. A foto ao lado mostra o novo visor.

● FATOS SOBRE PLANETAS SÃO DESVENDADOS

O radar e as fotografias comprovam fenômenos

Marte é tão montanhoso quanto a Terra. Vênus tem uma atmosfera que o circunda e gira ao redor do planeta a uma velocidade impressionante. E, em determinadas partes de Mercúrio, o Sol nasce e se põe quatro vezes ao dia.

Estas e outras descobertas foram comunicadas nas sessões sobre observações planetárias da Assembléia-Geral da União Astronômica Internacional.

A aspereza do terreno Marciano foi constatada pelo envio de sinais de radar à superfície do planeta. Esses sinais foram gerados no Laboratório Lincoln, do Instituto de Tecnologia de Massachussets.

Pólo inclinado para a Terra

O Dr. Gordon H. Pettengill, do Laboratório Lincoln, explicou que no decurso da última primavera, quando a Terra na

sua órbita interna ultrapassou Marte, o pólo norte daquele planeta inclinava-se em direção à Terra.

Foi constatado que, em média, na área investigada, os picos eram oito milhas mais altos que os vales mais profundos.

Isto pode ser comparado às condições topográficas da Terra, caso se considerem as bacias oceânicas. Não há grandes massas líquidas em Marte.

De especial interesse foram as indicações da ausência de correlação distinta entre a elevação de terreno e a presença de áreas escuras em Marte. Alguns propuseram serem as áreas claras desertos de baixo nível e as escuras, os altiplanos.

Fotografias

O comportamento da atmosfera de Vênus foi relatado por astrônomos Americanos e Franceses, com base em fotografias. Os padrões das nuvens, registrados em luz ultravioleta, demonstraram seu rápido deslocamento no sentido do movimento dos ponteiros do relógio.

Pierre Guérin (França) afirmou que a atmosfera superior de Vênus, como é vista da Terra, gira em torno do planeta quase que aproximadamente uma vez cada quatro dias. O planeta em si gira 50 vezes mais lentamente, também no mesmo sentido (esquerda para a direita), o que é comum à maioria dos corpos do sistema solar.

O inusitado comportamento do Sol, visto da superfície de Mercúrio, é subproduto do controle solar sobre a rotação desse planeta.

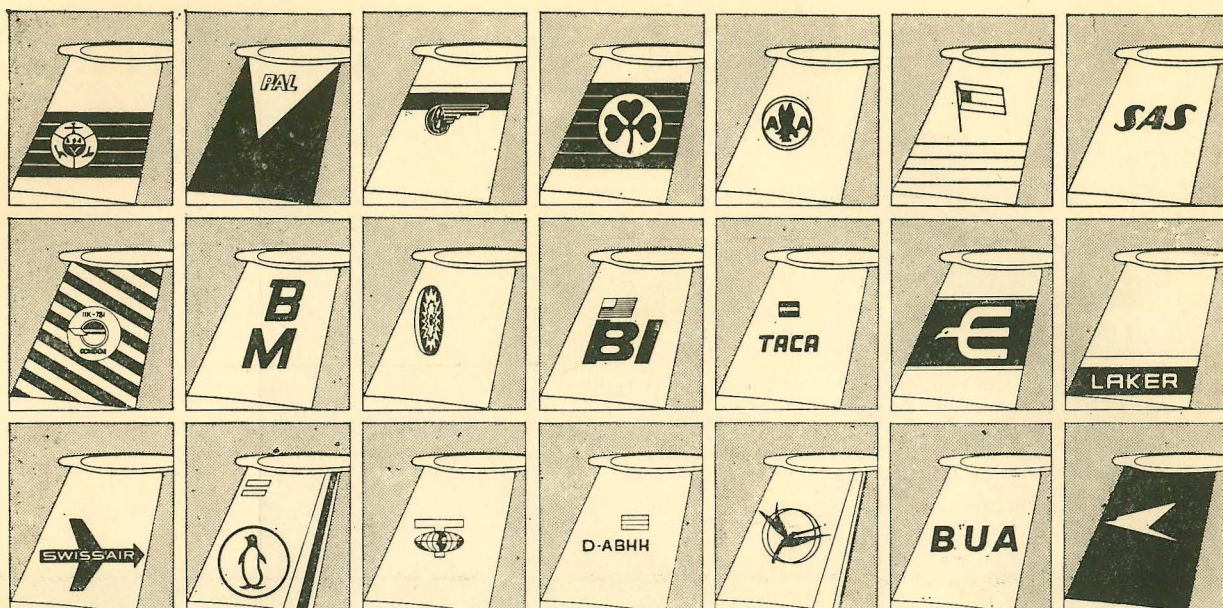
Interior Assimétrico

Mercúrio parece ter o interior assimétrico, como uma bo-



neca que rola sempre em vertical. Daí ser a rotação do planeta controlada pela gravidade solar e um dos seus dois pontos nos lados opostos estar sempre defrontando o Sol, quando Mercúrio faz sua maior aproximação até aquele corpo.

Pelas observações de radar, determinou-se que o dia de Mercúrio é igual a 176 dias da Terra. Entretanto, o ano Mercuriano tem somente 88 dias Terrestres. É a combinação desses fatores com a órbita excêntrica do planeta que justifica o estranho comportamento solar.



**Agradecemos às 21
companhias internacionais que comprovaram
para nós as qualidades do**

ONE-ELEVEN

Elas voaram cerca de 60.000 horas, transportando mais de 2.500.000 passageiros nesse avião. Só depois disso externaram sua dupla satisfação: o ONE-ELEVEN revelou excelente desempenho operacional e os passageiros mostraram-se entusiasmados com a tranquilidade, o silêncio e o conforto dos vôos. E não é para menos; afinal, quem não gosta de viajar num avião dotado de radar, pressurização de cabina, ar condicionado - tudo isso a 885 km por hora? Nós achamos que você gosta. E trouxemos o ONE-ELEVEN para você.

VIAJE BEM... VIAJE VASP



ONE-ELEVEN

O mais veloz e moderno jato nas linhas aéreas nacionais.



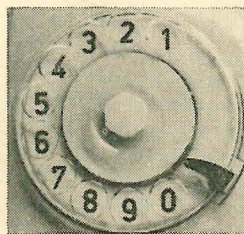
**Seus interesses são importantes
em qualquer lugar.
Estejam até no "sertão bravo".**

**E para que V. esteja presente, a qualquer hora,
à frente dos negócios,
é que os modernos Aero Commanders da Lider
não têm preferência: vão a qualquer lugar.**

Basta um telefonema. Um moderno Aero Commander estará prontinho à sua espera. Acaba aí aquela estória de dificuldade de locomoção. E nosso objetivo é este: ajudá-lo a desempenhar sua função de dirigente.

Para levamos V. a um lugar, basta uma coisa: que lá exista campo de pouso. Nossos Aero Commanders são projetados para serviços assim. E os pilotos... estes já voaram até na Amazônia.

LÍDER TÁXI AÉREO

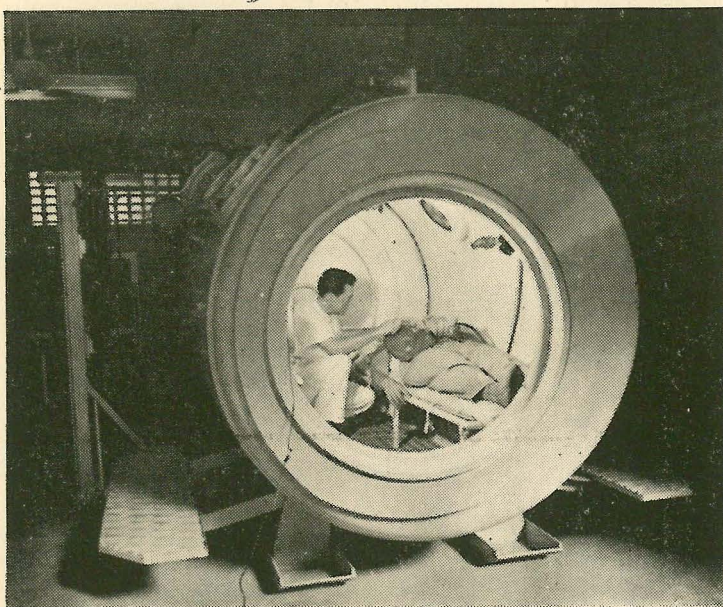


*Fretar um avião da Lider
é tão simples
como pedir um táxi.*

AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

Atividades dos navios meteorológicos em 1967

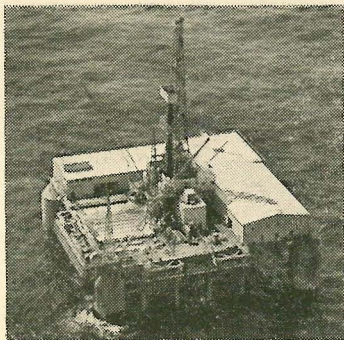
Os navios meteorológicos que formam a rede das estações oceânicas do Atlântico Setentrional, da Organização de Aviação Civil Internacional, salvaram, em alto-mar, dezessete pessoas durante o ano de 1967, segundo informações fornecidas à imprensa pela OACI. Essa rede é constituída por nove estações, atendidas por vinte e um navios administrados e pagos por vinte e dois dos países membros da OACI, cujas linhas aéreas cruzam o Oceano Atlântico.



Busca Submarina

Eis um exame do trabalho dos exploradores modernos, que buscam petróleo e gás abaixo das profundezas oceânicas para satisfazer as necessidades sempre crescentes da indústria e de outros empreendimentos.

Este é um dentre mais de uma centena de filmes, disponíveis na Filmoteca Shell, para empréstimo gratuito a sociedades e instituições. Descreve como os técnicos em petróleo elaboram mapas das formações rochosas localizadas abaixo do solo submarino e decidem sobre as probabilidades de encontrar-se petróleo nessas formações. Descreve também o método de estudos das marés, correntes, velocidade dos ventos e de que maneira se têm descoberto novas técnicas para enfrentar com êxito os problemas de perfuração em condições inteiramente novas.



PARA INFORMAÇÕES SOBRE FILMES SHELL ESCREVA PARA:

SHELL BRASIL S.A. (PETRÓLEO)

RIO DE JANEIRO, CAIXA POSTAL, 252 - ZC-00
SÃO PAULO CAIXA POSTAL 2000

O boletim que publica o funcionamento e utilização das estações oceânicas em 1967 (e que pode ser solicitado ao Serviço de Informações da OACI — 1080 University Street, Montreal 3, Quebec — Canadá) fornece detalhes dos serviços prestados pelas estações, que ainda proporcionaram 48 atendimentos médicos, receberam nove mensagens de SOS aeronáuticos e 934 marítimos. No desempenho de suas funções ordinárias, estabeleceram contato-rádio com 93 483 aeronaves e 17 085 navios; proporcionaram ajuda para navegação aos aviões que sobrevoavam o Oceano Atlântico, facilitando-lhes 97 347 pontos de posição determinados pelo radar, 28 613 transmissões regulares de radiofarol (além das transmissões de radiofarol feitas continuamente por alguns dos navios da rede) e 5 725 marcações radiogoniométricas. Os meteorologistas embarcados nesses navios fizeram diariamente oito observações meteorológicas de superfície, quatro observações de vento em altura e quatro observações de rádio-sonda, junto com observações especiais de superfície, quando foram necessárias.

Os aviões de reação que voam entre a Europa e Américas necessitam informações meteorológicas de grandes altitudes (os aviões supersônicos necessitarão dados de altitudes ainda maiores); os balões rádio-sonda dos navios alcançaram altitudes de mais de 16 760 metros, pelo menos em 75% dos casos.

Cada uma das cinco estações flutuantes do Atlântico Setentrional consiste em um quadrado de dez milhas de lado, patrulhado continuamente por um navio que faz "turno" de guarda. Os navios permanecem em suas estações durante um período de mais de três semanas, até que são revezados por outros, o que, por conseguinte, ocupa dois ou três navios para atender continuamente a apenas uma estação, dependendo da distância a que fique a base de operações do mesmo navio.

Apesar do tempo tormentoso do Atlântico Setentrional e de outros fatores, os navios da rede de estações oceânicas puderam permanecer, em 1967, em suas respectivas estações durante 97,7% do total do tempo previsto.

CONHEÇA MELHOR

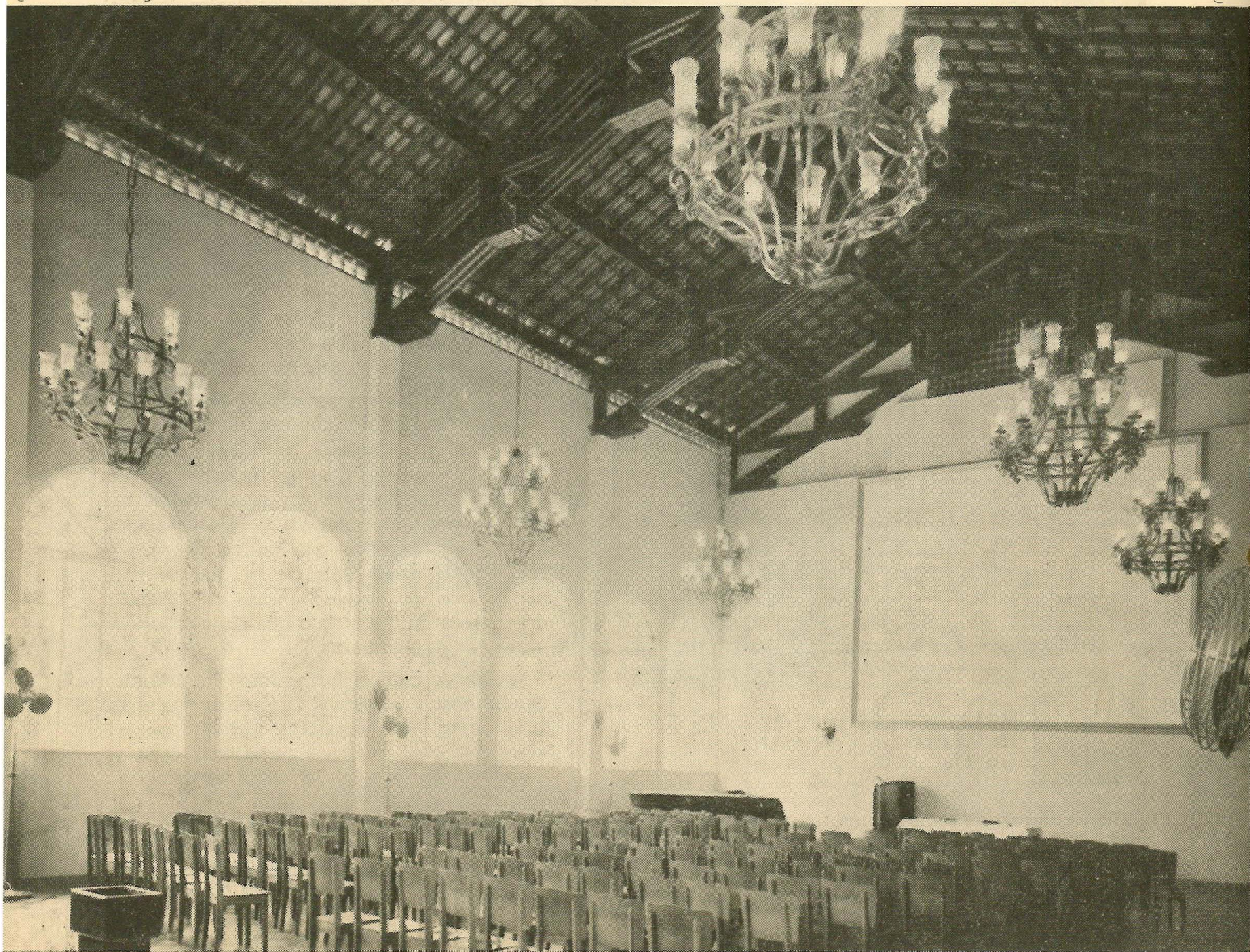
O NOSSO NÔVO CLUBE

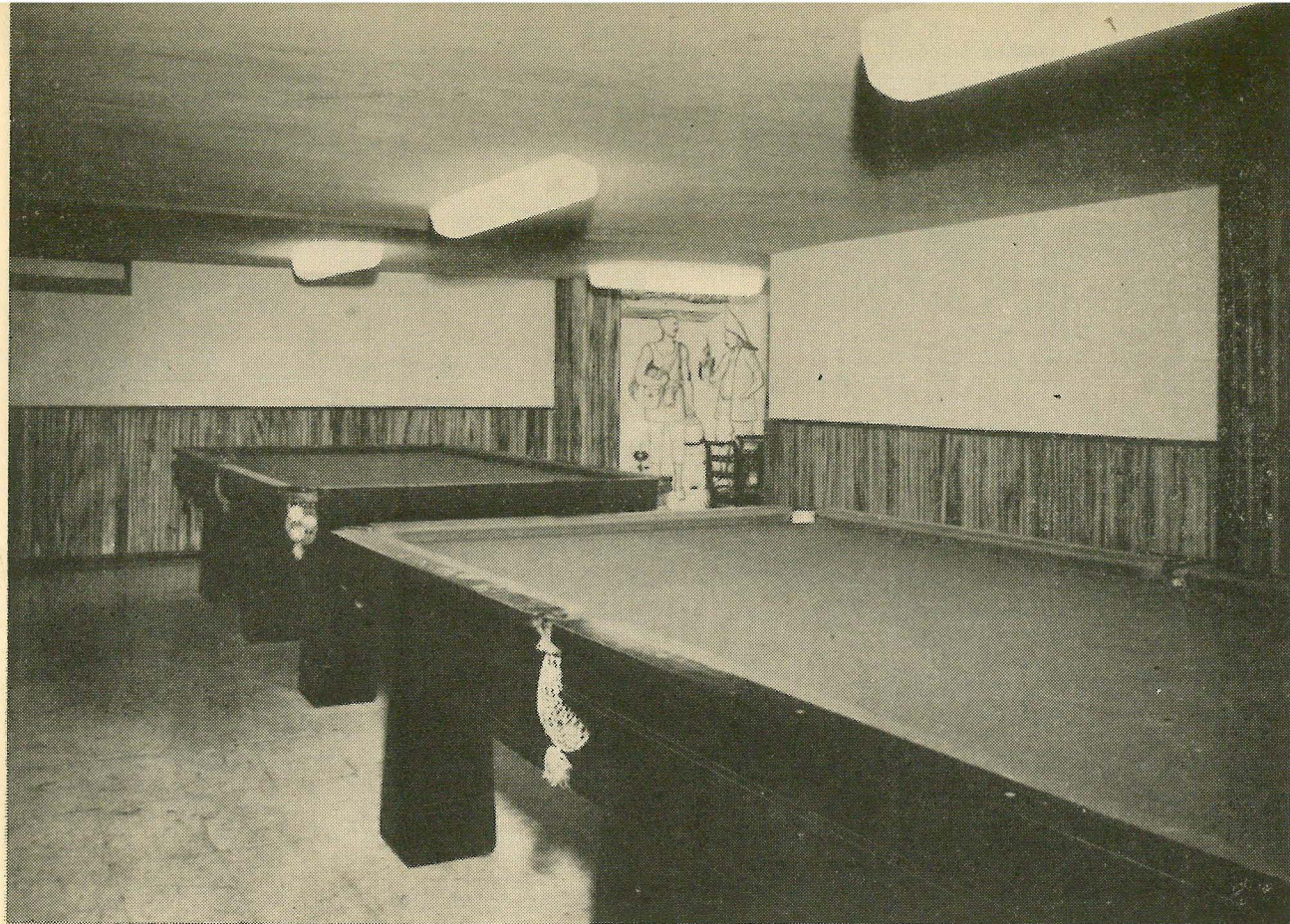
A atual Diretoria do Clube de Aeronáutica, tendo em vista proporcionar maiores facilidades aos seus associados, encetou um nôvo programa de realizações, cujo planejamento obedeceu a uma prioridade que, baseada em certos fatores, lhe permitiu fôsssem executadas

muitas obras na sua sede social, que são aqui mostradas aos nossos leitores.

O antigo salão de festas, hoje conhecido como "Salão Azul", foi totalmente remodelado, em virtude do estado de abandono em que se encontrava. Para tal, além do reparo normal

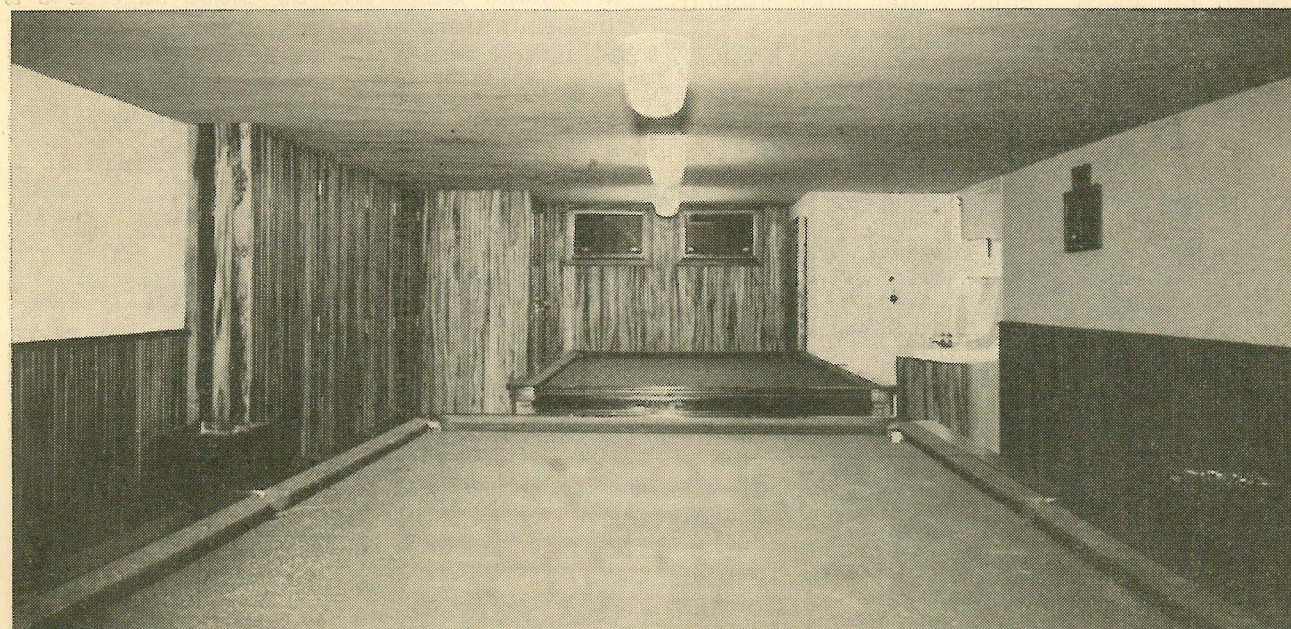
O "Salão Azul" preparado para uma conferência





das paredes, janelas e portas, foi feita nova instalação de circuitos elétricos, bem como a colocação dos antigos e imponentes lustres que se encontravam, ultimamente, na Escola de Aeronáutica, em Piracurunguá.

Considerando-se que as mesas de bilhares não dispunham de um local apropriado e que a posição que ocupavam, além de tirar espaço do salão de festas, tirava a liberdade dos frequentadores de tais jogos, foi construído, onde



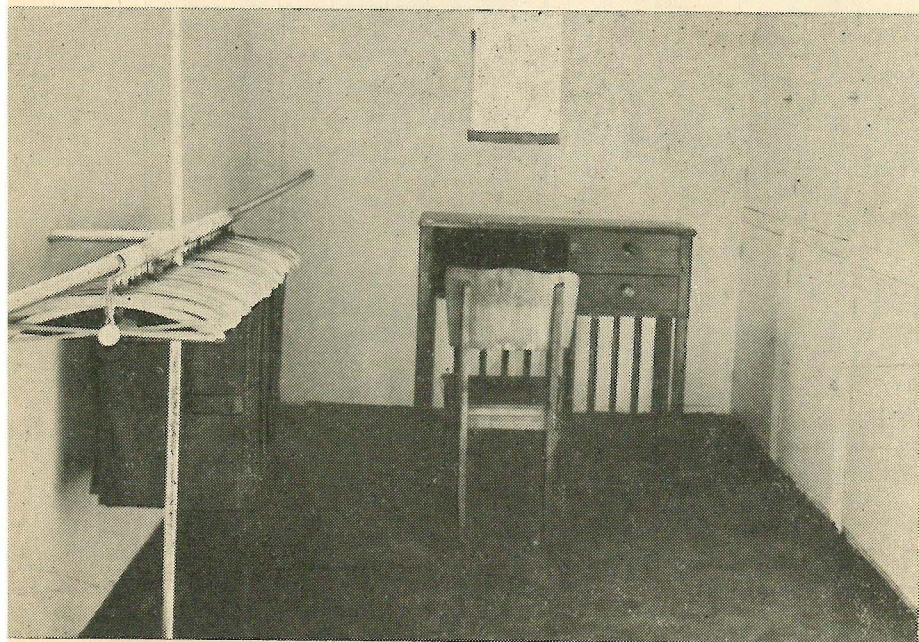


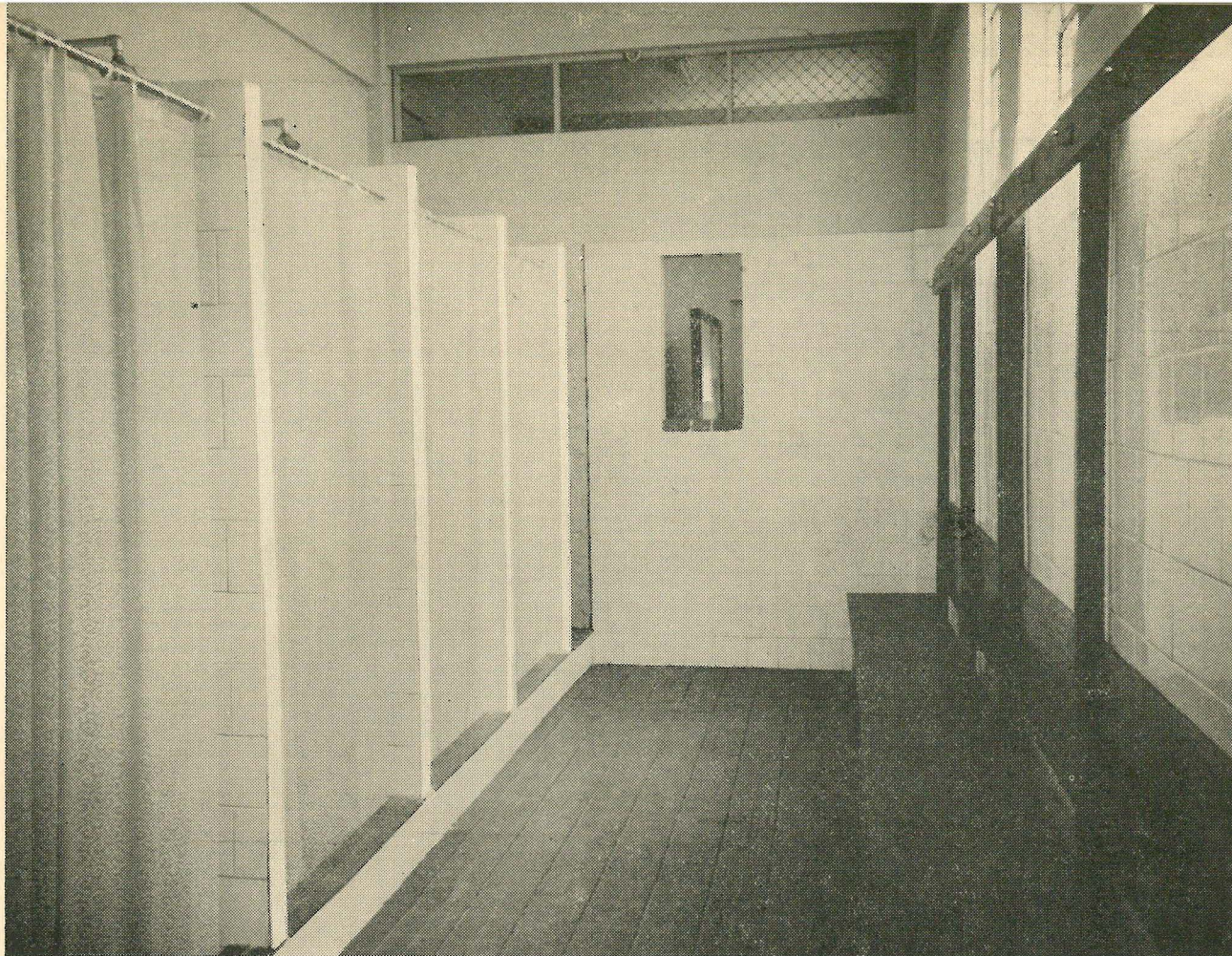
Seção de Pequenos Jogos

era o depósito de material imprestável, o nôvo "Salão de Jogos", cujas vistas apresentamos nesta página (Seção de Bilhares) e na página seguinte (Seção de Pequenos Jogos).

A fim de cumprir a sua finalidade, o Departamento Desportivo do Clube sugeriu e a Diretoria autorizou a construção (já realizada) de quadras para a prática de vólibol, basquetebol e futebol de salão.

Seção de Guarda-roupas masculinas





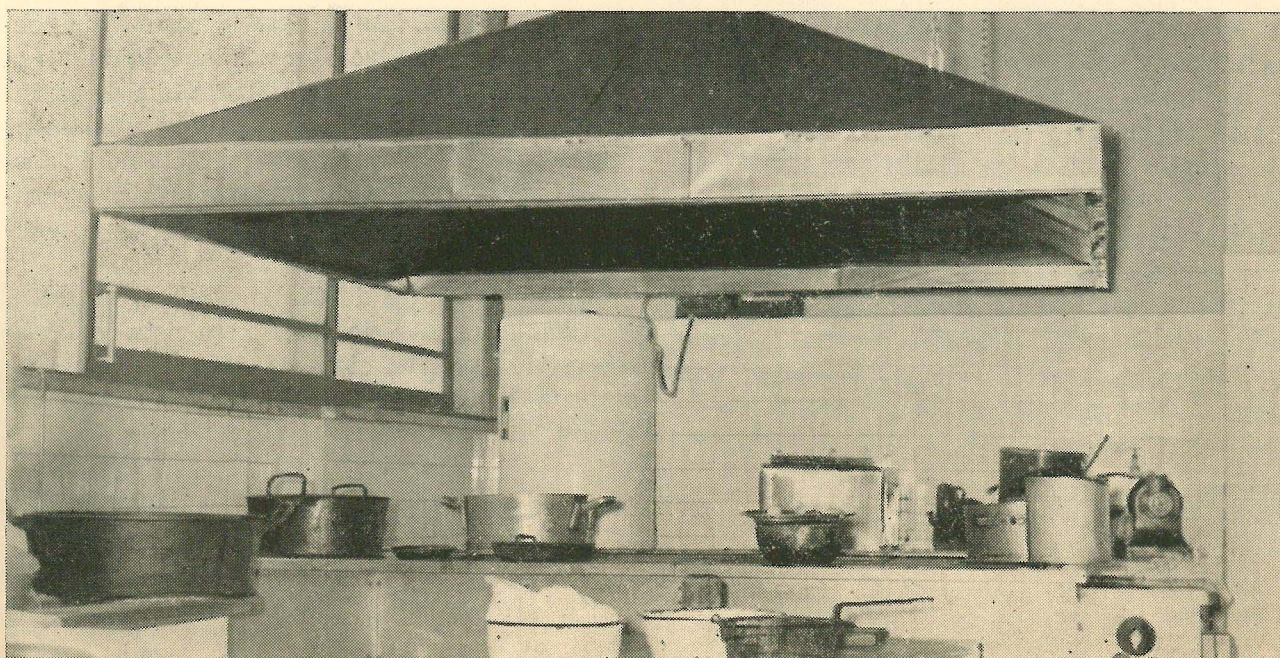
Vista geral dos banheiros

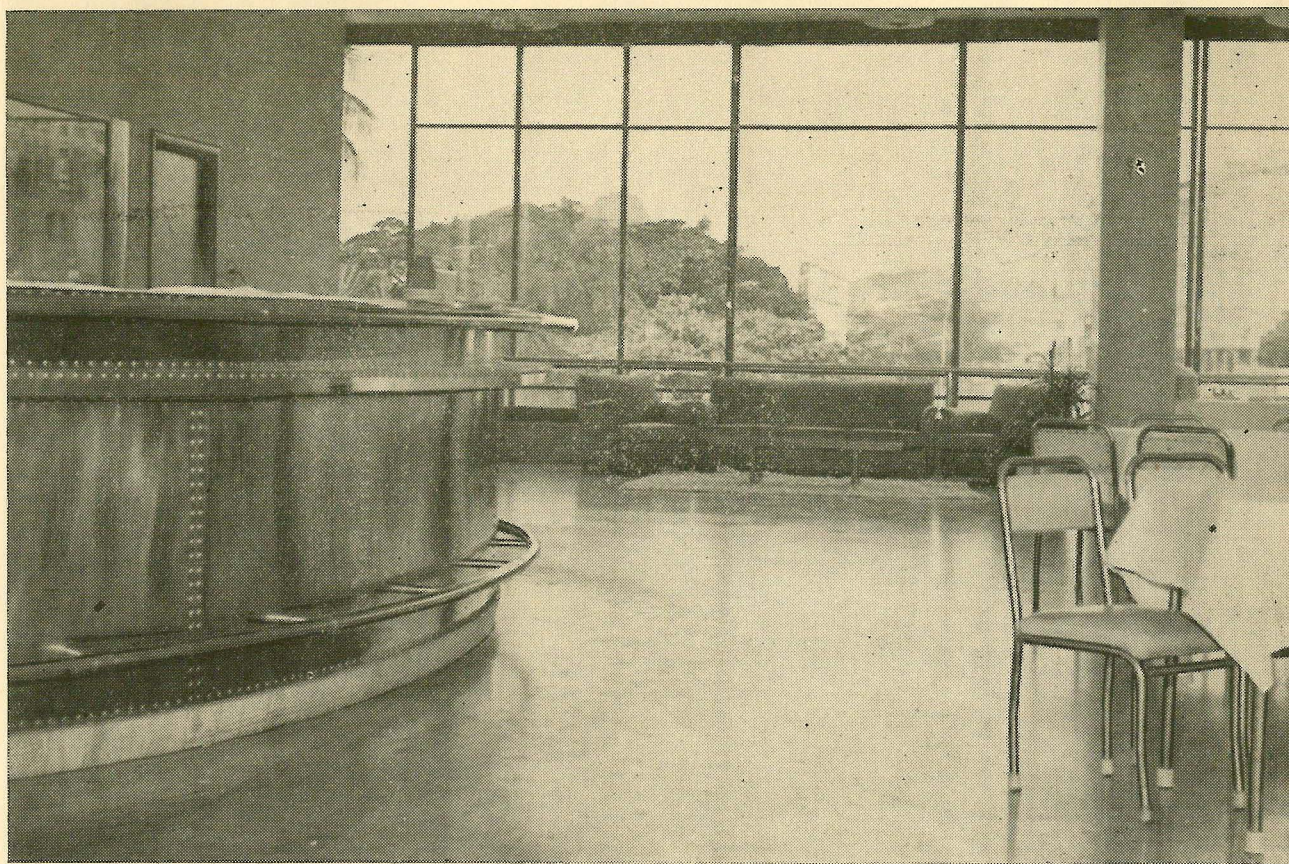
Também o fato de o nosso clube não dispor até então de um vestiário condizente com o seu prestígio e a necessidade de proporcionar aos associados que freqüentam sua excelente piscina melhores instalações e meios de atendimento trouxeram como consequência a construção

de um nôvo "Vestiário Masculino", com caixas d'água especiais para o vestiário, Seção de Guarda-Roupas e Banheiros.

A Cozinha, que é um dos setores de maior importância de um clube, não passou despercebida à Diretoria, razão pela qual sofreu total

A nova cozinha do Clube

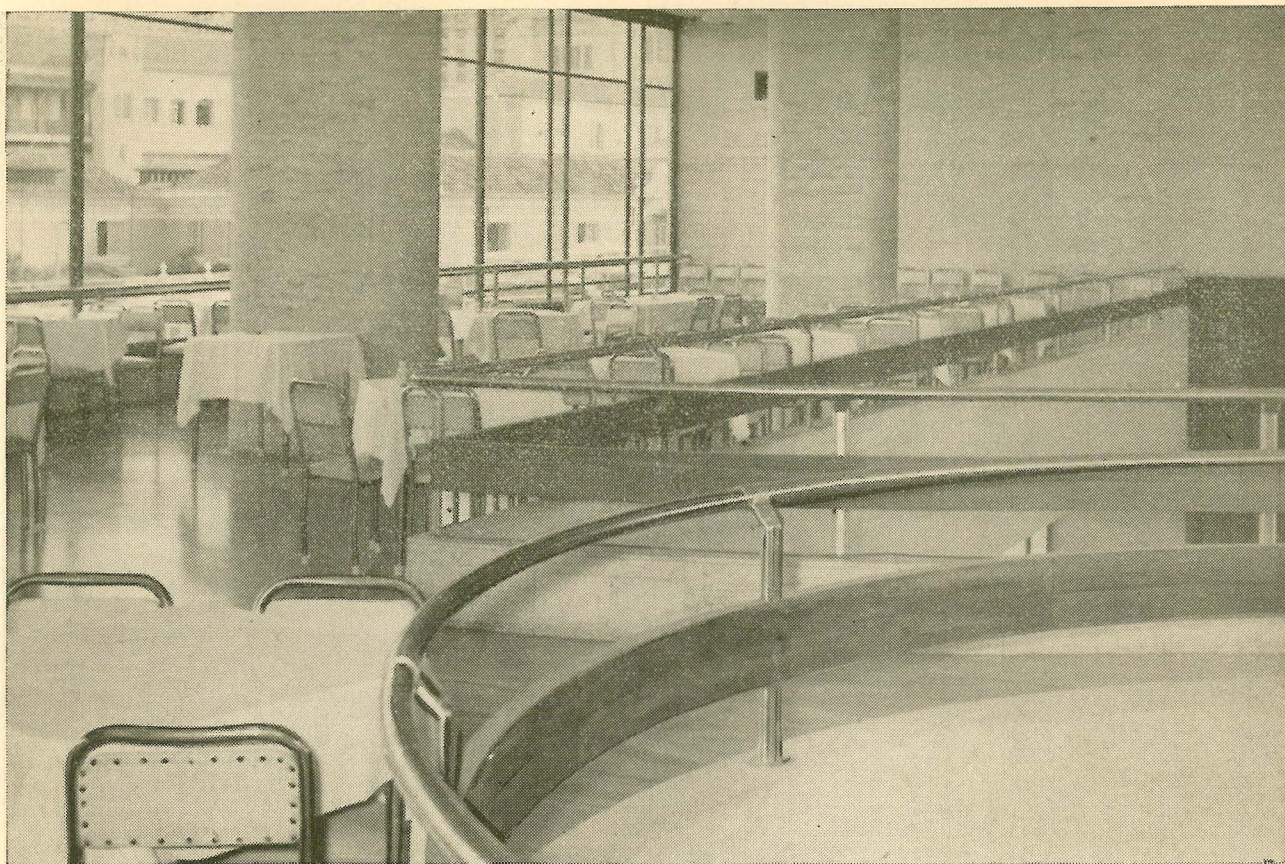




Vista parcial do restaurante, aparecendo o Bar e a Sala de Espera

transformação em sua apresentação e seu funcionamento. Assim é que, além da colocação de nova coifa de aço inoxidável com seus acessórios (exaustor com motor e chaminé), foi instalado um fogão a gás, para as situações de emergência. Foi também colocado um novo sistema de aquecimento de água, bem como foi construído um pequeno frigorífico para atender às necessidades diárias do restaurante. O fogão elétrico, que já existia, sofreu uma reforma geral, inclusive com a colocação de novas resistências e chapas superiores. Além de serem postos em funcionamento todos os elementos e acessórios da cozinha, foi completamente restaurado o recipiente de banho-maria para manutenção e conservação dos alimentos preparados.

O Restaurante do Clube recebeu, também, os cuidados necessários, tendo em vista colocá-lo em serviço, pois há cerca de dezoito meses funcionava a título precário junto ao bar, no andar térreo.



Vista parcial do restaurante — Salão da ala sul

Seu balcão frigorífico foi totalmente recon-dicionado e preparado para atender aos asso-ciados, no que diz respeito à conservação de alimentos e bebidas.

Com seus salões encerados e devidamente equipados, apresenta-se o nosso Restaurante de maneira aprazível e aconchegante para aquê-les que, além de apreciarem uma boa refeição, gostam de freqüentar um local que, por sua apresentação, localização e simplicidade, causa bem-estar aos que o visitam.

O Hotel do Clube, por sua vez, não passou despercebido no citado planejamento. Conside-rando ainda que muitos dos nossos associados que servem fora da Guanabara não dispõem de meios e facilidades para alojarem seus fa-miliares, quando com êstes viajam, resolveu a Diretoria transformar três quartos do hotel em apartamentos. Os apartamentos, que são inde-pendentes, apesar de pequenos, são funcionais,



Flagrante tomado no momento em que o Governador da Guanabara palestrava com o Presidente do Clube

constando de quarto com armário embutido e banheiro completo. Essas obras, se tudo correr normalmente, deverão estar concluídas até o fim de agosto, com o que espera a Diretoria ter mais uma vez concorrido para melhorar o atendimento aos seus sócios.

Tendo em vista, ainda, melhorar o fornecimento de água ao Hotel, foram instaladas duas caixas d'água de mil litros cada, além de haver sido substituído grande parte do encanamento, já desgastado pelo uso.

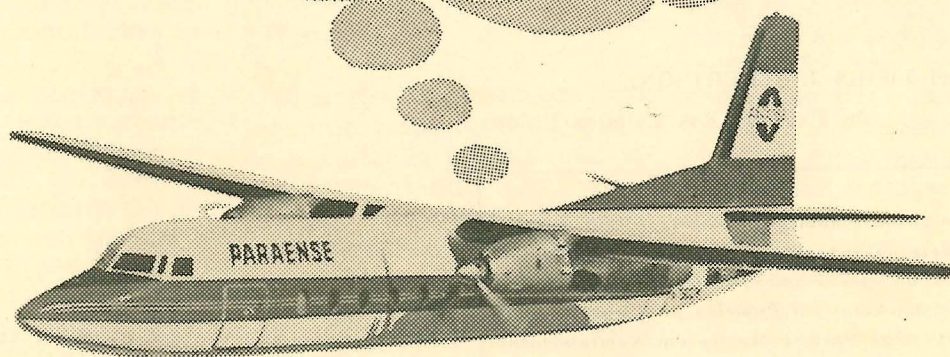
A Diretoria do Clube, procurando, ainda, bem cumprir sua missão, tem envidado esforços no sentido de conseguir os meios que permitam iniciar a construção do Edifício-Sede, no terreno do Clube, situado na confluência da Rua Santa Luzia com Avenida Calógeras. Para tal, foram contratados os serviços de uma empresa de construção, a qual, até o momento,

realizou o estudo da pré-viabilidade econômica do empreendimento, esperando-se que muito em breve possamos informar algo sobre a decisão final da Diretoria.

É ainda com imensa satisfação que informamos aos nossos leitores que o Exmo. Sr. Governador da Guanabara, Embaixador Francisco Negrão de Lima, a pedido da Diretoria do Clube, estuda a possibilidade de doar, na Lagoa Rodrigo de Freitas, uma área, a fim de que, num futuro próximo, possamos construir a Sede Campestre do nosso querido Clube.

Apresentamos, acima, flagrante do momento em que o Exmo. Sr. Governador palestrava com o nosso Presidente, Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, prometendo fazer a supracitada doação, tão prazerosamente aguardada pela Diretoria e pelos nossos companheiros do Clube de Aeronáutica.

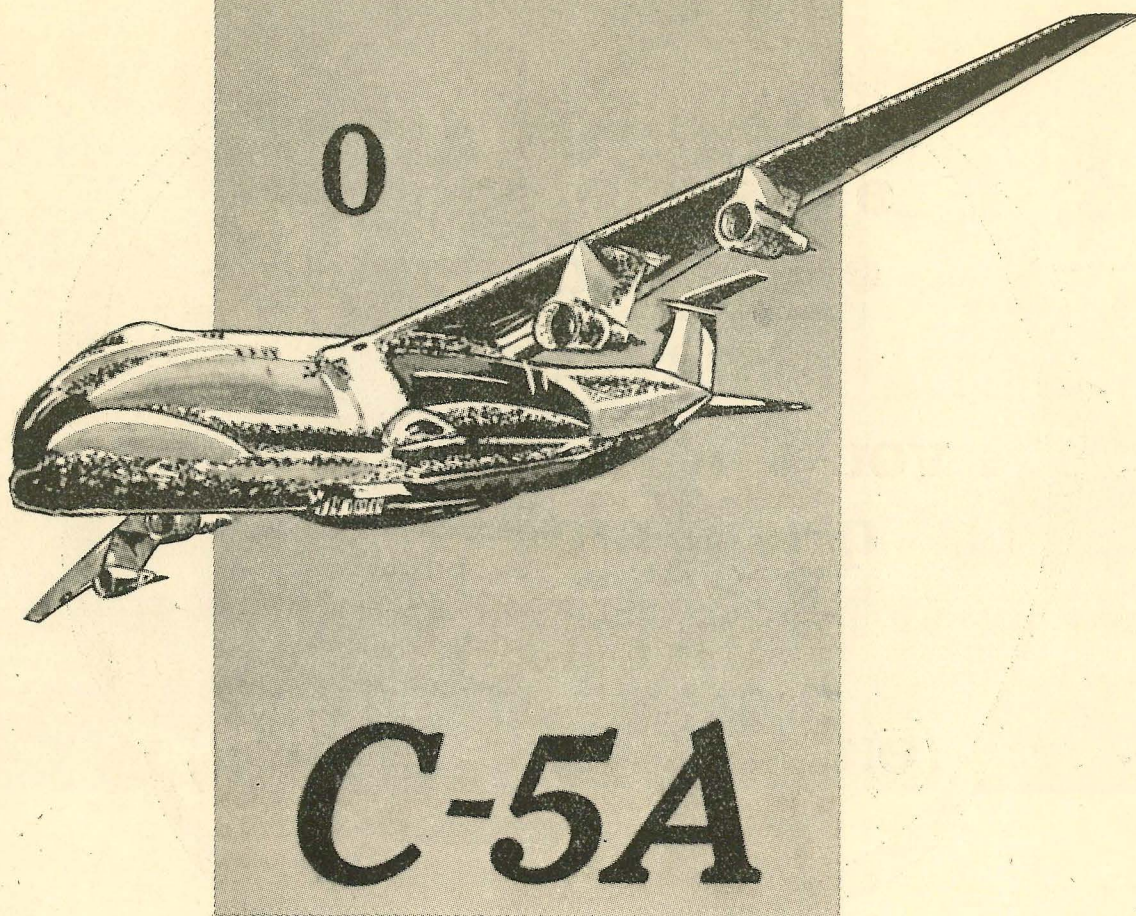
**quando eu voltar
e disser que estou
com saudades da
paraense,
vou ter que explicar
que o motivo é o
hirondelle
(é um avião genial !)**



hirondelle (fairchild hiller 227B) servindo agora:
manaus - santarém - belém - são luiz - parnaíba - fortaleza - recife
brasilíia - goiânia - rio - são paulo - cuiabá

procure seu agente de viagens ou a **paraense**

aeronaves adquiridas com aval do BNDE



Tenente-Coronel JAMES J. ALBERTSON,
do Exército dos Estados Unidos

O Tenente-Coronel James J. Albertson, autor deste trabalho, é Chefe da Subseção de Programas, da 4.ª Seção do Estado do Departamento do Exército, Washington, D. C. É bacharel em Ciências pela Universidade de Maryland, College Park, e Mestre em Administração de Negócios pela Universidade de Syracuse, New York. Possui também o curso da Escola de Alto Comando do Exército dos EUA, Carlisle Barracks, Pensilvânia. Serviu no QG do Exército dos EUA na Europa; no Gabinete do Diretor de Material Bélico, Washington, D. C.; e na 7.ª Divisão de Infantaria na Coreia.

NOTA DA REDAÇÃO: A REVISTA AERONÁUTICA tem publicado diversos artigos sobre os problemas da moderna tecnologia aeronáutica no campo comercial, notadamente com a introdução dos novos gigantes do ar, analisando as consequências benéficas, mas também o tremendo impacto que sofrerá a infra-estrutura aeronáutica para atender a esse tipo de transporte.

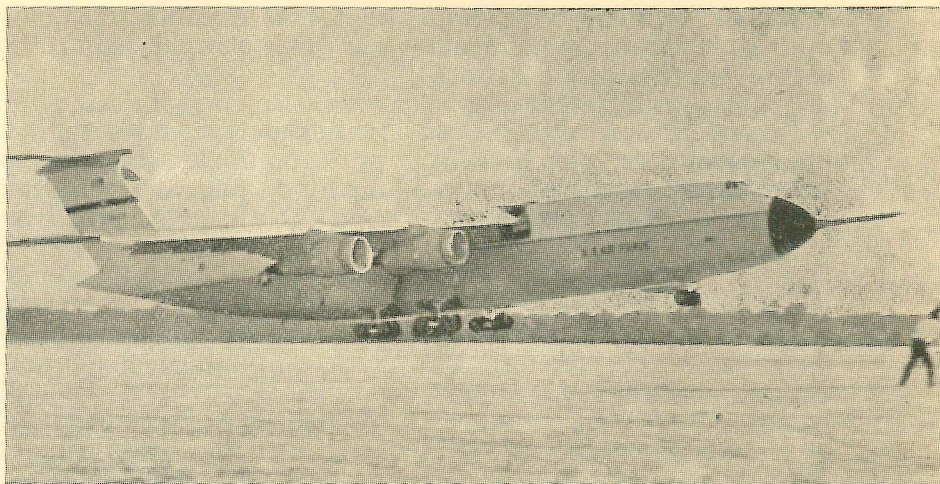
Transcreveremos, agora, um artigo do Tenente-Coronel James J. Albertson, do Exército dos Estados Unidos, sobre os problemas logísticos que deverão ser resolvidos com a introdução do C-5A no campo militar. Tal artigo foi publicado no número de maio de 1968 da "Military Review", de cuja direção recebemos autorização para transcrevê-lo.

A apresentação, em março, do primeiro avião de transporte logístico pesado, o C-5A, abre para os Estados Unidos uma nova era na mobilidade estratégica, repleta de possibilidades até agora apenas sonhadas. Este avião poderá transportar helicópteros, mísseis ou carros de combate M60. Seu raio de ação será superior a 5 600 km, com uma carga útil de mais de 100 toneladas e uma velocidade de cruzeiro de 800 km/h, exigindo apenas 1 200 m de pista para aterragem e 2 400 m para decolagem, quando carregado. O atual contrato da Força Aérea, para a fabricação de 58 desses aviões, deverá estar completado em 1971.

Sua capacidade de carga é quatro vezes maior que a do C-141 Star Lifter, que recentemente se tornou operacional. Apenas dez C-5A teriam sido necessários para a Ponte Aérea de Berlim, operação que requereu 300 aviões C-54. Verdadeiramente, esse novo transporte pressagia uma revolução no conceito da mobilidade estratégica.

Para que esta vantagem seja aproveitada integralmente, os planos e as operações logísticas devem ser também de concepção revolucionária. De outra maneira, os terminais aéreos existentes em uma área de operações, numa emergência, poderão ficar tão congestionados como o pôrto de Saigon, nos últimos meses de 1965 e nos primeiros dias de 1966.

Ocorreram durante a última década várias operações militares de vulto, nas quais o transporte aéreo estratégico foi o meio empregado para projetar o poder militar dos EUA em áreas do ultramar. Um retrospecto dessas operações, apesar de cada uma delas ter sido excepcionalmente distinta



O primeiro voo do C-5A, em 2 de junho de 1968

em execução, proporcionará valiosos ensinamentos para o futuro. Sua análise, do ponto de vista logístico, permitirá ressaltar diversos problemas. Embora o aparecimento do C-5A não venha eliminar tais dificuldades, poderão elas ser minimizadas em futuras operações, mediante planejamento judicioso e antecipado.

Líbano

Uma destas operações teve lugar no verão de 1958, quando a agitação política que vinha fermentando durante vários anos no Líbano ameaçou transformar-se em violência generalizada. O presidente daquele país solicitou ajuda militar aos Estados Unidos. Estes enviaram para o Líbano uma brigada aeroterrestre do Exército e três grupamentos de desembarque de batalhão (Fuzileiros Navais), juntamente com 50 000 t de suprimentos e equipamentos. A maior parte dessa força, bem como seu material, seguiu para a área de emprego em aviões de transporte.

Dois dos grupamentos de desembarque dos Fuzileiros Na-

vais se encontravam na região integrando a VI Esquadra Norte-Americana e desembarcaram nas praias. O terceiro grupamento partiu da costa oriental dos Estados Unidos, em transporte aéreo. A brigada do Exército, constituída de dois grupamentos táticos, foi transportada da Alemanha pelo ar, com uma escala em Adana, Turquia. A presença das forças dos EUA e a sua flagrante intenção de fazer o que fôsse necessário para manter a ordem foram suficientes para garantir a estabilidade. Após alguns meses, o ambiente político normalizou-se e as forças norte-americanas foram retiradas. A operação representou um sucesso, tanto militar como político.

Problemas Logísticos

Não obstante, surgiram dois importantes problemas logísticos que se poderiam ter tornado críticos. O aeroporto intermediário em Adana logo transformou-se em agudo ponto de estrangulamento, quando o terminal aéreo de Beirute ficou saturado. A capacidade de

manuseio de tropa e de carga não estava em pé de igualdade com a capacidade de deslocá-las para a área de emprêgo.

Segundo, foi necessário criar um elemento de apoio logístico improvisado, para tomar a seu cargo o problema das cargas aérea e marítima destinadas às forças do Exército e dos Fuzileiros. A documentação, o armazenamento e a distribuição de suprimentos complicaram-se perigosamente, e o congestionamento do espaço aéreo e da cabeça-de-praia tornou-se sério. Se tivesse havido a necessidade de operações de combate, graves limitações teriam surgido para o comandante.

Congo

Em 1960, uma força das Nações Unidas foi enviada para o Congo, em resposta a uma solicitação de ajuda do governo congolês. As forças terrestres empregadas eram predominantemente de nações africanas, embora algumas tropas tivessem sido fornecidas pela Irlanda e pela Suécia. Os Estados Unidos proporcionaram a maioria do transporte aéreo para levar tropas e carga para o Congo e para evacuar o pessoal civil.

Durante a operação aérea surgiram importantes problemas logísticos. O grande aeroporto intermediário de Kano, na Nigéria Setentrional, não pôde apoiar todo o tráfego aéreo a ele destinado, que triplicou de intensidade durante a emergência. Outros aeroportos intermediários sofreram problema semelhante e o terminal aéreo de Leopoldville logo ficou congestionado. Uma unidade de apoio ao transporte aéreo, da Força Aérea Norte-Americana, foi enviada para Leopoldville, mas não teve possibilidade de assegurar as con-

dições necessárias à manutenção ininterrupta do tráfego aéreo.

Os elementos terrestres das nações participantes não dispunham de recursos, equipamento ou pessoal especializado com que ajudar a resolver essa deficiência. Nem tampouco dispunham de suficientes meios de transporte terrestre para desembarcar rapidamente suas cargas orgânicas. As comunicações, os serviços meteorológicos e a proteção ao voo eram também deficientes, principalmente pelo êxodo de pessoal nativo habilitado. Os elementos que operavam essas instalações tiveram que ser reforçados com pessoal e equipamento da Força Aérea dos EUA.

Essa experiência demonstra que mesmo os aeroportos internacionais precisam ser reforçados quando utilizados em operações militares de vulto e que a saturação resulta em congestionamento, que terá de ser enfrentado. Para tanto, deve existir o necessário planejamento. Além disso, não há garantia de que se encontrará na região pessoal habilitado, capaz de manter os terminais e suas funções de apoio.

República Dominicana

Na crise da República Dominicana, em 1965, o grosso de uma divisão aeroterrestre do Exército, suas tropas de apoio e todos os seus suprimentos e equipamento chegaram à capital daquele país, por transporte aéreo, em menos de uma semana. Nessa oportunidade, mais uma vez, a rápida saturação do terminal aéreo em São Isidro exigiu serem desviados inúmeros aviões para a Base Aérea de Ramey, em Porto Rico, que não demorou muito a ficar também saturada. Em consequência, fez-se neces-

sária uma ligeira parada no fluxo de suprimentos, até que a situação se normalizasse.

Uma análise da crise dos mísseis cubanos em 1962 apontaria problemas semelhantes. As experiências dos ingleses em 1958, durante a crise de Suez, e novamente no Koweit, em 1961, também demonstram que a capacidade de preparar e deslocar tropas por transporte aéreo é apenas um componente da mobilidade estratégica. A força deve ser colocada na área de emprêgo; deve levar consigo um volume adequado de suprimentos; finalmente, o fluxo de suprimentos de acompanhamento deve ser suficiente para garantir a manutenção do apoio no nível necessário.

Ao imaginar-se como será a década dos 70, verifica-se que há pouca probabilidade de ocorrer uma redução significativa das tensões mundiais. Continuará alta a probabilidade de guerras limitadas, de insurreições e de instabilidade nos países em desenvolvimento. Em alguns destes países, a incapacidade do governo em satisfazer as crescentes esperanças de suas populações proporcionará solo fértil para as agitações provocadas por nações comunistas inclinadas a exportar a subversão. Este envolvimento poderá ir desde a simples assistência limitada até o emprêgo direto de forças de combate.

A resposta flexível possivelmente continuará a ser a estratégia básica dos EUA, embora possam variar seu emprêgo e seus métodos específicos. Essa estratégia implica em: combinação de defesas avançadas mínimas e respectivos complexos logísticos orgânicos; colocação prévia de suprimentos e equipamentos em áreas selecionadas; depósitos flu tuantes avançados; transportes aéreos e marítimos conju-

gados a uma estrutura de bases ultramarinas e ao estabelecimento seletivo de bases avançadas; e reservas estratégicas localizadas no território norte-americano, prontas para agir imediatamente, quer para reforçar defesas avançadas, quer para desencadear operações independentes em áreas onde existam apenas representações simbólicas dos EUA.

No quadro visualizado, o C-5A, o C-141 e os navios logísticos para desdobramento rápido constituirão os principais meios de transporte estratégico a serem utilizados durante as fases iniciais de uma operação. Mesmo contando com o reforço dos transportes de superfície, o C-5A continuará a ser utilizado para o transporte de grandes cargas aéreas. É imperativo, portanto, que se continue a planejar para tirar o máximo proveito deste novo e valioso meio. Para tanto, o fator básico é a capacidade de processamento.

A capacidade de processamento consiste em receber o meio de transporte — navio, trem ou avião — no respectivo terminal; descarregar a carga que transporta — seja ela homens, material ou suprimentos — a fim de liberá-lo; e depois desembarcar o terminal da carga descarregada, a fim de que outros transportes possam ser recebidos. O C-5A contribui para a capacidade de processamento apenas como meio de transporte.

Tais operações geralmente terão lugar em regiões pouco desenvolvidas. Os aeroportos capazes de serem usados como terminais serão normalmente aqueles que servem às capitais e cuja principal destinação é o comércio internacional. Provavelmente serão deficientes as condições necessárias à capacidade de processamento numa

operação militar. Assim, as forças norte-americanas terão de instituir tal capacidade quase que imediatamente, a fim de tirar partido da vantagem da mobilidade estratégica.

Fôrças da Ativa

O princípio de utilizar somente fôrças da ativa nos conflitos limitados provavelmente continuará, o que impede o emprêgo de elementos da reserva para incrementar a capacidade de processamento. Portanto, tal responsabilidade caberá inteiramente às fôrças da ativa, cuja situação de prontidão deve ser mantida no mesmo nível da dos elementos de assalto da fôrça de combate.

Nem toda a carga pode ser transferida imediata e diretamente do terminal aéreo para o destinatário, nem tampouco poder-se-á permitir que a mesma fique congestionando o aeroporto até ser reclamada. Para esta contingência é também necessário um planejamento. Devem ser estabelecidas prioridades adequadas para o manuseio e desembarço de carga. O fato de que possa vir a ser necessário o manuseio intermediário, a despeito das previsões e dos desejos em contrário, deve ser realisticamente enfrentado.

Organização-Tipo

Para se capitalizarem os avanços técnicos hoje disponíveis, deveríamos estabelecer uma organização-tipo, de comando e controle, capaz de proporcionar apoio a uma fôrça de nível divisão e respectivas tropas de apoio. Isto envolveria aproximadamente 45 000 a 50 000 homens, seu equipamento e os suprimentos orgânicos e de acompanhamen-

to, tanto automático como a pedido. De acordo com as necessidades específicas, tal organização pode enquadrar elementos de serviços aptos a executar:

- Carga e descarga.
- Fornecimentos de equipamento apropriado às tropas.
- Coordenação dos meios aéreos e terrestres orgânicos para a distribuição dos suprimentos.
- Estabelecimento e operação de pontos de armazenamento, num raio de 8 a 80 km do terminal aéreo.
- Controle mecanizado dos estoques.
- Manutenção e melhoramento dos aeroportos e das redes rodoviárias de acesso.
- Comunicações internas e externas.
- Manutenção de campanha do equipamento orgânico.

Esta organização deve ser capaz de deslocar-se, como um todo, para a área de emprêgo, simultaneamente com os elementos de assalto e garantir seu próprio apoio depois de empregada. Deve ter uma composição flexível, capaz de adaptar-se facilmente às imposições da situação.

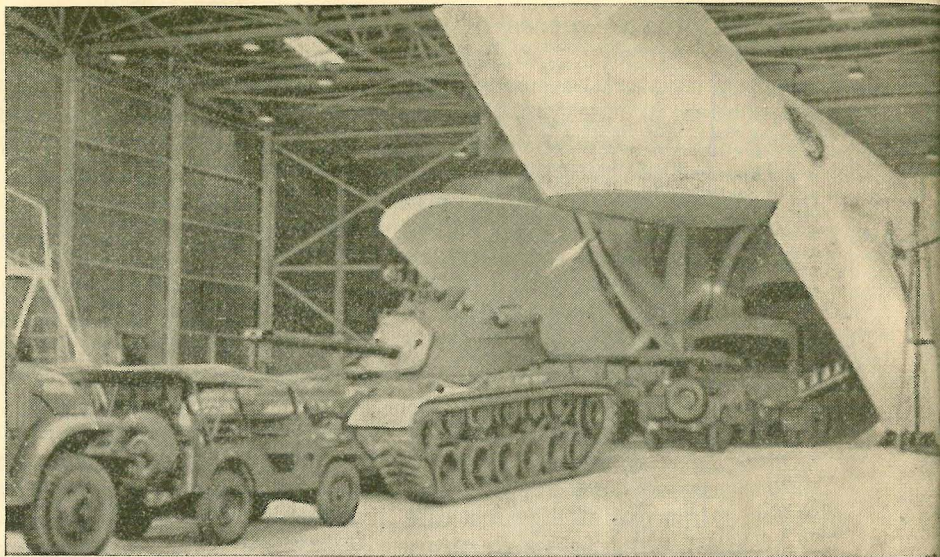
Estudos em andamento fornecem as indicações necessárias à visualização de uma tal organização no exército do futuro. Entretanto, são inúmeros os seus componentes, somente encontrados em grandes unidades que têm, entre as exigências de sua missão geral, a da operação de terminais. Por outro lado, os diferentes elementos podem ser

reunidos e combinados em uma organização eficaz, lançando mão apenas de recursos previstos, sem aumentar as necessidades de pessoal ou de verbas.

Algo semelhante, imposto pela necessidade, teve lugar durante a II Guerra Mundial. A brigada de apoio anfíbio, criada naquela época, destinava-se a ampliar o sucesso das operações anfíbias. Organização multifuncional, surgiu para assegurar a manutenção do ímpeto logístico e evitar que o esforço de combate fôsse prejudicado ou retardado por falta de apoio contínuo. Obviamente, praias e aeroportos diferem; entretanto, seu uso militar, como ponto de apoio inicial, apresenta certas similaridades. A aplicação de uma idéia já consagrada a uma nova tecnologia poderá propiciar fecundos resultados.

A menção da brigada de apoio anfíbio visou unicamente a estabelecer o paralelo. Grandes organizações estereotipadas, destinadas apenas a assegurar certa capacidade de processamento aos terminais aéreos, não terão lugar no exército do futuro. O ideal será existirem elementos flexíveis e funcionais, capazes de executar as diferentes tarefas. Para cada contingência será fácil estabelecer os requisitos específicos a serem preenchidos. A organização deve corresponder ao vulto da força de combate prevista e seus elementos devem ser capazes de proporcionar apoio contínuo.

O planejamento para as contingências, a cargo do comando unificado a quem foi atribuída a operação, é extremamente importante. Através dele devem ser levantadas as limitações na capacidade de processamento que poderão afetar o apoio logístico aos vários es-



O C-5A transporta acima de 100 toneladas de carga a mais de 5 600 km de distância

quemas de manobra. Conhecidas estas deficiências, a solução será atribuir unidades apropriadamente organizadas à estrutura da força cujo emprego está sendo planejado.

O progresso tecnológico no setor do material deve ser aproveitado para facilitar o desembarço dos terminais aéreos. Geralmente, a maioria das possíveis necessidades poderá ser satisfeita com os recursos atuais.

Manuseio de Cargas

De grande importância é o equipamento de manuseio de cargas. Deve-se procurar fazer com que qualquer carga seja transferida diretamente de um transporte para outro. Logo que a carga chegue a bordo de um C-5A, deve haver a possibilidade de transferi-la imediatamente para outro meio de transporte, evitando-se, assim, que a mesma venha a constituir-se em mais um fator

de congestionamento do aeroporto.

Foram estabelecidos, no Exército, programas específicos para a produção de material com esse fim. Entre estes, dois têm especial significação: a adaptação de dispositivos pneumáticos ao equipamento-automóvel de manuseio de carga, permitindo que, mesmo operando com cargas máximas, possa ele vencer superfícies irregulares de rolamento; e esteiras transportadoras, mecânicas ou por gravidade. Estas esteiras possuem seções intermutáveis que asseguram a conexão entre dois meios de transporte e permitem mudanças de direção de até 90 graus.

Um dos esforços mais promissores neste setor, o Sistema de Manuseio de Materiais 463L, está em estudos pela Força Aérea dos Estados Unidos. Um dos principais objetivos é a sua compatibilidade com todas as aeronaves de transporte. A concepção do Sistema 463L com-

preende os seguintes fundamentos:

- O princípio de "unidade de carga" no movimento entre a fonte e o usuário; tão cedo quanto possível, o ciclo logístico transforma em "unidade de carga" todo o volume a ser transportado.
- Emprêgo da mecanização no grau máximo permitível pelas condições de trabalho e de rendimento da instalação.
- Adoção pelo Departamento da Defesa de um sistema simplificado de cargas prioritárias para o processamento e transporte aéreo de carga.
- Uso de um único documento de transporte para a contabilidade, comunicações, identificação e controle da carga militar, ao longo de todo o ciclo de transporte.

Desembarço dos Terminais

Entretanto, é da maior importância, neste sentido, a atenção com o problema de reduzir o tempo necessário ao desembarço dos terminais aéreos. Nenhum projeto de equipamento novo deve progredir desvinculado deste problema.

Também a evolução dos veículos terrestres e aéreos deve considerar o problema do desembarço dos terminais aéreos, embora não se deva limitar exclusivamente a este aspecto. As características desejáveis para os veículos terrestres incluem grande carga útil, baixa pressão unitária, aptidão

para deslocamento em terreno variado e uma capacidade de transferência altamente facilitada, para ou de veículos aéreos de todos os tipos.

Também devem ser cogitados, no desembarço de terminais, os helicópteros e os aviões de aterragem e decolagem vertical ou curta, de grande capacidade. Sua contribuição mais importante será a rápida transferência de carga e o imediato transporte desta para os pontos de armazenamento ou para a área de emprêgo inicial da força de combate.

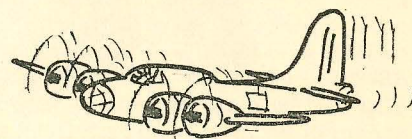
As previsões tecnológicas formuladas pelas principais organizações industriais indicam a exequibilidade de tais transportes na década dos 70, com cargas úteis de até 15 t para veículos terrestres não-rebocados e valores semelhantes para veículos aéreos. Os objetivos do Exército para esse período prevêem o aproveitamento de tal exequibilidade. Os critérios de desenvolvimento devem, pois, atentar para que as necessidades do desembarço possam ser satisfeitas por esses veículos.

O problema da utilização eficaz dos aviões de transporte estratégico deve continuar a ser encarado sob a forma de sistemas. A tarefa não se restringe ao material, nem tampouco diz respeito a uma única força armada.

Com vistas a uma solução do problema, sob a forma de sistemas, a responsabilidade deverá ser atribuída a uma só autoridade, com apoio e recursos adequados. Sua ação de-

verá fazer-se sentir sobre os setores de material, doutrina, organização, pessoal e instrução. Tal elemento, embora não seja o executante direto das ações necessárias, devotará seus esforços ao objetivo da capacidade de processamento. Uma de suas maiores preocupações será fazer com que todos dediquem apropriada atenção a este objetivo.

Será sua atribuição, portanto, a coordenação eficaz de todos os meios existentes e a respectiva aplicação à melhoria da necessidade de processamento. O resultado final de seu trabalho deverá consubstanciar-se em uma organização militar capaz de ser empregada rapidamente para resolver um problema de processamento que comece a surgir. Tal organização deverá ter a mesma mobilidade dos elementos de assalto e a sua existência evitará que estes elementos tenham de ser desviados de sua missão principal.



Remendos Rápidos em Pistas

A Força Aérea Americana está testando na Base Aérea de Wright-Patterson, Ohio, um tipo de cimento que, em 30 minutos atinge o mesmo grau de solidez do concreto de 28 dias. As experiências incluem remendos rápidos em pistas bombardeadas — Nota do DD — Mil. Review — Maio — 68.



Do Rio a Los Angeles, ê ele andou quase um quilômetro

Criança é assim: não pára. Quando o vôo é da APSA, não há problema — na classe única da APSA todo mundo tem toda a liberdade. Isso é bom: enquanto a garotada se diverte, V. se delicia com a majestosa paisagem da rota do Pacífico, até Los Angeles.



APSA
AEROLINEAS PERUANAS

Voando pela APSA, V. vai bem!

Membro da



Rio: Av. Rio Branco, 180-Loja-Fone: 22-9816

São Paulo: Praça da República, 97-Loja Fones: 36-1762 e 34-4407

Belo Horizonte: Rua Tupis, 171 - Loja 8 Fone: 2-2822

Rio - S. Paulo - Lima - Bogotá - México - Los Angeles, pelos velozes "Coronado" - Saídas do Galeão e Viracopos - 2as., 4as., e 6as.

II GUERRA MUNDIAL

UM CONCEITO ESTRATÉGICO

Tradução do Tenente-Coronel (Ex)
JOSÉ MURILLO BEUREM RAMALHO

O presente artigo é uma tradução, expressiva, de parte do Relatório do General GEORGE C. MARSHALL, Chefe do Estado-Maior do Exército Americano, durante a II Guerra Mundial — período de 1 de julho de 1943 e 30 de junho de 1945.

O Relatório, por si só, reflete a Política Global dos Aliados na II Guerra Mundial, transformando-se, assim, em excelente fonte para os estudiosos da História Militar.

A REVISTA AERONAUTICA agradece a contribuição erudita do Tenente-Coronel Ramalho, culto oficial do Quadro de Estado-Maior do nosso Exército.

O período descrito em meus dois primeiros Relatórios bienais foi o de uma época de grande perigo para os Estados Unidos. O elemento de que dependia na sua maior parte a segurança dêste país era o tempo — tempo para organizar nossos tremendos recursos e usá-los além-mar em uma guerra mundial. Conseguimos êste tempo graças à recusa heróica dos povos soviéticos e

britânicos de sucumbir sob os golpes esmagadores das forças do Eixo. Adquiriram-no para nós à custa do seu sangue e coragem. Dois anos atrás, nossa margem de segurança era ainda precária, mas vinha rapidamente aproximando-se o momento em que estaríamos preparados para fazer frente aos nossos inimigos, no único termo que eles podiam compreender — força irresistível.

Em nenhum período da história da América foram as bandeiras dos Estados Unidos desfraldadas vitoriosamente em maior número de campos de batalha. É com a maior satisfação e orgulho pelas tropas e seus chefes que é submetido êste relatório sobre as campanhas que esmagaram a Itália, a Alemanha e o Japão.

Para compreender a participação do Exército nessas campanhas, é necessário que seja feita referência às decisões que as fizeram nascer. As forças dos Estados Unidos e Grã-Bretanha foram distribuídas sob um único controle estratégico, sob as ordens de um grupo denominado Junta de Chefes de Estado-Maior. Como já descrito em um relatório anterior, esta estrutura do Controle Aliado foi concedida na Conferência de dezembro de 1941, quando o Primeiro Ministro Churchill, acompanhado pelos Chefes da Marinha, do Exército e da Força Aérea britânica, vieram a Washington e se encontraram com o Presidente e os Chefes de Estado-Maior americano. Era

a mais completa unificação do esforço militar jamais conseguida por duas nações aliadas. A direção estratégica de todas as forças das duas nações, a distribuição do pessoal e das munições, a coordenação, o controle das informações militares e a administração das áreas capturadas foram todas aceitas como responsabilidade comum.

O Presidente e o Primeiro Ministro, com a Junta de Chefes de Estado-Maior, decidiram, nesta primeira conferência, que nossos recursos seriam empregados primeiro para derrotar a Alemanha, o inimigo maior e mais próximo, e depois o Japão.

Em abril de 1942, o Presidente Roosevelt mandou-me a Londres, acompanhado pelo Sr. Harry Hopkins, para uma conferência com o Primeiro Ministro, o Gabinete da Guerra e os Chefes do Estado-Maior britânico, a respeito de um plano provisório para a invasão do Continente em uma operação através do Canal da Mancha. Lá, chegou-se a um acordo geral de que o golpe final deveria ser desfechado através do Canal da Mancha e para leste através das planícies da Europa Ocidental. Nesta época, o Exército vermelho estava cedendo terreno, pouco a pouco, sob a pressão furiosa do assalto germânico, e ficou assente na Conferência de Londres que se fizesse todo o possível para reduzir a pressão sobre a Rússia, a fim de evitar seu colapso, deixando a porta aberta para a conquista completa da Europa e a possível junção com os japoneses no Oceano Índico.

Nas discussões desta Conferência, foi marcado provisoriamente um dia, no verão de

1943, para as operações relacionadas com a travessia do Canal, designadas pelo nome de código ROUNDUP. Foi reconhecida imediatamente, contudo, a necessidade de um plano de emergência.

Foi-lhe dado o nome de código SLEDGEHAMMER e teria por fim promover um assalto diversionário na costa francesa em uma data anterior, se medida tão arriscada se tornasse necessária para salvar a situação na frente soviética.

Foi então que os Aliados ocidentais sentiram uma escassez que os perseguiria até o dia final da guerra na Europa — uma escassez de barcos de assalto, LST, LCI e embarcações menores. Seriam necessárias ao menos seis divisões para uma ação diversiva que pudesse ser de algum auxílio ao Exército vermelho, e procuraram-se nos Estados Unidos e foram requisitados para este fim motores de pôpa e motores marítimos de barcos de recreio. Adotou-se um amplo programa de construção de barcos de desembarque, o que tornou necessário uma sensível redução ou adiamento na construção já começada de navios de guerra de maior tonelagem para a frota do Pacífico. Também se acrescentou ao programa de produção nos Estados Unidos um grande número de artigos que seriam necessários para os preparativos, tais como material técnico e rolante para estradas-de-ferro, oleodutos, aparelhamento para hospitais, material de comunicações, e uma multidão de artigos necessários para campos de aviação, acampamentos, docas e armazéns nas ilhas Britânicas, para a própria travessia do Canal e para a manutenção de nossas tropas, uma vez desembarcados em França.

Em junho, o Primeiro Ministro e o General Sir Alan F. Brooke, Chefe do Estado-Maior Imperial, voltaram a Washington para continuarem as discussões sobre SLEDGEHAMMER e ROUNDUP e uma possível operação no Mediterrâneo. Durante estas discussões, a situação dos Aliados na África do Norte tornou-se mais séria, culminando na queda de Tobruk. As discussões sucessivas foram dedicadas quase que exclusivamente às medidas a tomar para fazer face à ameaça ao Cairo, visto as forças de Rommel terem sido detidas com dificuldade na linha de El Alamein. Outros progressos feitos pelo "Afrika Korps", juntamente com seus reforços italianos, e os sucessos alemães na parte sueste da frente soviética, ameaçavam um completo colapso no Oriente, a perda do Canal de Suez e de depósitos indispensáveis de petróleo nas proximidades de Abadan. Era um momento muito difícil.

Em julho, o Almirante King e eu fomos a Londres, para novas reuniões com os Chefes do Estado-Maior britânico, a fim de determinar se não poderia fazer-se imediatamente alguma coisa para aliviar a pressão sobre os russos, cujos exércitos atravessavam uma crise. A falta de materiais, sobretudo a de barcos de desembarque, e o curto período restante, durante o qual as condições meteorológicas permitiriam a travessia do Canal por pequenas embarcações, fizeram abandonar a operação diversiva SLEDGEHAMMER de 1962.

Depois de prolongadas discussões, tornou-se evidente que a única operação que podia ser tentada com probabilidades nesse ano seria a TORCH, o assalto à África do Norte. Os

tantes da Alemanha, mas serviriam para aliviar, ao menos em parte, a pressão alemã sobre o Exército vermelho e melhorar materialmente a situação crítica no Oriente Médio. Foi decidido então, com a aprovação do Presidente e do Primeiro Ministro, lançar o assalto à África do Norte o mais cedo possível, aceitando o fato que isto significaria não só o abandono dos planos de qualquer ação na Europa Ocidental naquele ano, mas também a impossibilidade de completar em 1943 os preparativos para o assalto através do Canal. A operação TORCH gastaria quase todos os nossos recursos no Atlântico, e, no Pacífico, limitar-nos-ia a manter a linha Hawai-Midway e a defender as comunicações com a Austrália.

O General Eisenhower, que havia então estabelecido o seu quartel-general em Londres e dirigia os planos e a consolidação dos recursos americanos, foi, com o generoso consentimento do Governo Britânico, nomeado Comandante-em-Chefe das Forças Americanas e Britânicas que iriam levar o desembarque na África do Norte. No dia 13 de agosto, ele recebeu a ordem definitiva de executar a operação. A data foi fixada para os primeiros dias de novembro.

Soubemos, depois, que o plano alemão nesta época consistia em derrotar a Grã-Bretanha pelos bombardeios aéreos e pela destruição de seu exército e recursos no Oriente Médio. O Coronel-General Jodl, Chefe do Estado-Maior de Operações das Forças Armadas Alemãs, declarou que era o plano de Hitler invadir Stalingrad e o Egito, e reunir estes dois salientes no Oriente Médio.

A defesa heróica de Stalingrad e a derrota sangrenta de Rommel pelo General Montgomery, em El Alamein, deslocaram estas gigantescas pinças. As operações subseqüentes na África do Norte de leste a oeste e a ofensiva russa desde o Volga vieram a ser os fatores que forçaram o Eixo a adotar a defesa estratégica.

Em janeiro de 1943, o Presidente e o Primeiro Ministro, com a Junta de Chefes de Estado-Maior, reuniram-se em Casablanca. Era então evidente que nossas operações na África do Norte teriam um êxito maior do que aquele que antecipávamos. A Tunísia era uma voragem onde o comando alemão continuava a sacrificar grande número de homens e quantidades de materiais, o que, perante a superioridade esmagadora dos Aliados no mar e no ar, seria desastroso para o inimigo, uma vez cessadas as chuvas do inverno e dissipadas as nuvens baixas sobre o estreito da Sicília. No fim da campanha da África do Norte, as forças italianas e alemãs tinham perdido, entre mortos e prisioneiros, 349 206 homens, assim como cerca de 200 000 toneladas de material bélico tomado ou destruído.

O problema defrontado pelos Chefes de Estado-Maior em Casablanca dizia respeito à ação que se seguiria da campanha da Tunísia. Seria sempre preferível entrar logo em combate com inimigo alemão na Europa Ocidental ou mesmo no sul da França, se fôsse possível realizá-lo com os recursos então à disposição do General Eisenhower. Mas não era.

O contrôle exercido pelo Eixo nas ilhas do Mediterrâneo e em toda a extensão das costas

da Europa, desde a Espanha de Franco até a Turquia, impedia as nossas comunicações através do Mediterrâneo e obrigava o nosso tráfego marítimo a um desvio de 12 000 milhas em volta de Boa Esperança. Os Estados Unidos estavam ainda envolvidos no processo de uma vasta mobilização. Os Chefes de Estado-Maior consideraram, então, o problema: se tinham forças suficientes para invadir diretamente a Itália ou, em caso contrário, que operações intermediárias deveriam realizar-se. Foi decidido assaltar a Sicília (operação HUSKY), e, com a aprovação dos Chefes de Estado, foi transmitido ao General Eisenhower, no dia 23 de janeiro, o seguinte comunicado:

A Junta de Chefes do Estado-Maior decidiu que seria lançado um ataque contra a Sicília em 1943, em data coincidindo com uma fase favorável da Lua em julho.

Apesar de estar iminente uma campanha em grande escala no Mediterrâneo, ficou resolvido em Casablanca que, se continuasse a concentração no Reino Unido de forças necessárias para invadir a Europa Ocidental, esta preparação implicaria um dos maiores problemas de aquartelamento da história militar.

Exigiria providências para transporte, alojamento, hospitalização, abastecimento, instrução militar e o bem-estar geral de 1 200 000 homens que tinham que ser embarcados nos Estados Unidos e transportados através do Atlântico infestado de submarinos, até o Reino Unido. Só o plano hospitalar, por exemplo, requeria 94 000 leitos em instalações existentes, a adaptar-se. O pro-

grama foi posteriormente ampliado com mais 30 000 camas armadas em barracas. Tinha que preparar-se aquartelamento para as tropas de assalto e seus serviços de abastecimento. Os alpendres para depósitos e oficinas ocupariam um espaço de 20 000 000 de pés quadrados e 44 000 000 de pés quadrados seriam destinados a depósitos ao ar livre e áreas pavimentadas. Foram planejados espaços de estacionamento para 50 000 veículos militares; tinham que construir-se 270 milhas de estradas-de-ferro. Teriam que ser embarcados mais 20 000 vagões e 1 000 locomotivas para o Reino Unido. As Forças Aéreas necessitavam de 163 campos, sete centros para pessoal combatente e substituto, acomodações para 450 000 homens e 8 500 000 pés quadrados de espaços para depósitos e oficinas.

Dois terços do vasto programa de instalação aérea exigiam que a engenharia britânica e americana erigisse novas construções. Ao mesmo tempo, as operações de invasão requeriam planejamento detalhado para as instalações que teriam que montar, uma vez em França: hospitais, estações de estradas-de-ferro, oleodutos e materiais para construção de pontes. Existiam em depósitos no Reino Unido, por exemplo, todos os materiais de construção necessários para restaurar completamente o porto de Cherburgo, cuja destruição era inevitável.

Em julho de 1943, o transporte de materiais dos Estados Unidos para a Grã-Bretanha tinha atingido a quantidade de 753 000 toneladas, que foi aumentada até 1 900 000 toneladas, no mês anterior ao ataque. Foi necessário construir ou utilizar um total de 3 780

barcos de assalto de vários tipos e 142 barcos de carga. Um grande número das embarcações de assalto era próprio para navegação de alto-mar.

Tendo em vista que uma invasão através do Canal da Mancha, contra o Exército alemão ali entrincheirado, seria uma operação cujas possibilidades de desastre eram enormes, os Comandantes Aliados decidiram empreender o grande bombardeio estratégico que deveria enfraquecer a Alemanha militar, industrial e economicamente. Era evidente, desde o comêço, que êste programa exigiria o emprêgo dos grandes efetivos britânicos e americanos e que parte dos meios de transporte teria, para êsse fim, que ser desviada do programa de concentração de forças terrestres na Inglaterra. O bombardeio estratégico da Alemanha seria o maior assalto aéreo jamais concedido. Tem-se agora a certeza de que esta decisão foi acertada.

Conseqüentemente, em Casablanca, os comandantes americanos e britânicos das forças aéreas receberam ordens de iniciar e intensificar um assalto que continuasse dia e noite, sem interrupção, a fim de reduzir a capacidade inimiga de resistir, quando nossas tropas entrassem em contato com o exército alemão no continente. Os objetivos dos bombardeios pesados de longo curso eram, por ordem de prioridade, estabelecimentos de construção de submarinos, indústrias aeronáuticas, transportes, refinarias de petróleo e outras indústrias inimigas essenciais.

Antes de lançar-se o assalto à Sicília, reuniram-se outra vez em Washington, no mês de maio, o Presidente, o Primeiro

Ministro e a Junta de Chefes de Estado-Maior. Esta reunião, chamada Conferência TRIDENT, poderá vir a ser considerada um dos encontros mais importantes na história desta guerra, porque foi aí que se traduziu em compromissos firmes a estratégia específica, à qual se haviam subordinado os movimentos das forças terrestres, marítimas e aéreas dos aliados americanos e britânicos. Houve modificações de detalhes e de técnicas depois da Conferência TRIDENT, mas manteve-se a estratégia do Pacífico e realizou-se o objetivo principal, que era a derrota dos membros do Eixo na França: a Alemanha, a Itália e seus satélites.

Foi nessa conferência que a Junta de Chefes de Estado-Maior decidiu estender a influência Aliada no Mediterrâneo, a fim de forçar a Itália a retirar-se da guerra, aprovando também o plano das forças aéreas dos Estados Unidos de enfraquecer seriamente a Alemanha, reduzindo-lhe os grandes depósitos de Ploesti. O primeiro ataque de grandes resultados foi levado a efeito no dia 1 de agosto de 1943 por 178 bombardeiros pesados B-24. As nossas perdas, de 54 bombardeiros, foram elevadas.

O Eixo obtinha anualmente da Romênia 3 000 000 de toneladas de petróleo. Os ataques contínuos a Ploesti diminuíram consideravelmente essa produção.

Na conferência TRIDENT, foram confirmados os planos para um assalto direto do Reino Unido aos campos de batalha clássicos da Europa. Apesar de estarmos fortemente entrincheirados na África do Norte, seria impossível tentar

forçar a Alemanha pelo sul através da barreira dos Alpes. Jamais, nas inúmeras guerras da Europa, foi bem sucedida uma travessia dos Alpes quando vigorosamente oposta. A operação OVERLORD, novo nome de código para o assalto à França que substituiu o ROUNDUP, ficou definitivamente combinado, designando-se para fins de preparação a primavera de 1944 como época de início da operação. O General Eisenhower recebeu ordens de enviar ao Reino Unido, a partir de 1 de novembro, sete divisões experimentadas que estavam combatendo na África do Norte, que combateriam na Sicília, apesar de que isso significaria que, no momento em que estaria usando as suas forças numa campanha de grande escala na Itália, seria obrigado a privar-se de dois Corpos de Exército de tropas experimentadas.

Na conferência TRIDENT, foi também considerado o Ja-

pão, decidindo-se manter uma ofensiva constante contra os Japonêses, mesmo enquanto as nossas forças se concentravam para desfechar o golpe decisivo à Itália, e quando estávamos acumulando recursos tremendo que seriam necessários no Reino Unido para forçar o Continente. O Japão seria cercado tanto de leste como de oeste. Ficou resolvido organizar no continente Asiático um contínuo transporte de materiais para a China, pela rota aérea sobre os Himalaias, e começar operações agressivas terrestres e aéreas, para restabelecer as comunicações de superfície com a China bloqueada. No Pacífico, o Coronel Mac Arthur e o Almirante Nimitz receberam ordens de proceder contra as defesas exteriores do Japão expulsando o inimigo das Aleutinas e tomando as ilhas Marshall, algumas das Carolinas, o resto das ilhas Salomão, o arquipélago de Bismark e o resto da Nova Guiné.

Da conferência TRIDENT, o Primeiro Ministro, o Marechal-de-Campanha Sir Alan Brook e eu fomos ao Quartel-General do General Eisenhower na Argélia, para uma série de conferências que duraram de 29 de maio a 3 de junho. Na TRIDENT, não se tinha ainda chegado a conclusões finais sobre o ponto até o qual devia continuar o avanço no Mediterrâneo, para que o General Eisenhower ficasse na posição de poder aproveitar cada oportunidade favorável. Na sua residência, na Argélia, discutimos detalhadamente o futuro, sendo ele autorizado a continuar as operações da HUSKY da Sicília em diante, com o propósito de eliminar da guerra a Itália, conforme julgasse conveniente. Mas, era nosso propósito evitar que se formassem uma voragem na qual fossem consumidos os recursos destinados à operação de cruzar o Canal da Mancha, tal como aconteceu com os alemães na Campanha da África do Norte.

TÓQUIO RECEBEU...

(Conclusão da pág. 17)

dades japonesas, diretores de empresas, elementos representativos dos diversos círculos sociais, econômicos e financeiros, jornalistas, etc. constituindo-se, todas elas, verdadeiros acontecimentos na vida de Tóquio. No decorrer de recepção da VARIG, verificou-se um terremoto, de curta duração, mas que causou a todos uma impressão inesquecível, pelo seu ineditismo. Muitos atribuíram o tremor a um "requinte" da programação organizada pela VARIG... Transmitindo suas impressões sobre o arro-

jado empreendimento, a Sra Yolanda Costa e Silva assim se expressou: "Sinto-me orgulhosa de minha condição de brasileira, aos constatar o êxito excepcional da iniciativa da VARIG, estendendo ao Extremo Oriente as suas linhas. O horário previsto foi rigorosamente cumprido e toda a viagem transcorreu em magníficas condições, com o tratamento de alta categoria que é uma das características da poderosa organização que foi por tantos anos liderada pelo gênio de Rubem Berta. Agradeço ao atual Presidente da VARIG,

Sr. Erik de Carvalho, o convite para ser madrinha da viagem inaugural ao Japão, que assinala um novo marco na história da aviação brasileira. Ao me aproximar do aeroporto de Haneda, tive a convicção de que a VARIG, nesta extensa rota de 20 000 quilômetros, é uma esplêndida mensagem alada do desenvolvimento brasileiro, uma lição para os descrentes e pessimistas. Está de parabéns a VARIG e toda a sua esplêndida equipe por mais esta soberba demonstração de dinamismo e eficiência".

Algumas Maneiras de Medir a Confiança que Merecem os Nossos Motores de Avião Pratt & Whitney PT6*.

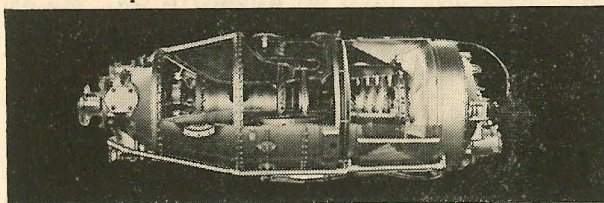
As suas horas de voo somam o equivalente a 122 anos.

Tem uma média de TBO superior a 1700 horas.

Está instalado em mais de 700 aviões, com mais de 450 companhias diferentes em 30 países.

Conta com uma rede mundial de mais de 370 representantes para serviço local.

Se isto não for suficiente para o convencer da confiança que merece o nosso PT6, temos a certeza de que o seu representante local da United Aircraft International o convencerá.



*a partir de Junho de 1968.

United Aircraft International

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

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO DE:

PRATT & WHITNEY AIRCRAFT · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTER · ELECTRONIC COMPONENTS
UNITED AIRCRAFT RESEARCH LABORATORIES · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED

REPRESENTANTES DOS MOTORES DE AVIAO PRATT & WHITNEY PT6: UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL, EAST HARTFORD, CONN 06108



O primeiro "Bufallo" C-115 de FAB chega à Base Aérea dos Afonsos

CHEGOU O PRIMEIRO BUFALLO PARA A FAB

Chegou, dia 9 de julho na Base Aérea dos Afonsos, o primeiro avião Bufallo C-115, de uma encomenda de 12, recentemente adquiridos no Canadá pelo Governo Brasileiro. A aeronave, destinada ao 1º Grupo de Transporte de Tropas, partiu da cidade de Downsview (Canadá), escalando em Miami (USA), San Juan (Porto Rico), Zanderiji (Guiana Holandesa) e Belém, sob o comando do Ten Cel Av Antônio Cláudio da Cunha Noronha e tripulada pelo Maj Av Aquino, Ten Av Ailton, Suboficial Luzio e Sargento Bahia.

20º ANIVERSÁRIO DO CLUBE

Com uma Assembléia Geral e um coquetel oferecido aos associados, o Clube de Aeronáutica comemorou no dia 5 de agosto o seu 20º aniversário.

Durante a solenidade, o Presidente do Clube, Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, teve a oportunidade de relatar aos presentes as realizações da atual diretoria, onde salientou as obras de infraestrutura e os melhoramentos das instalações, visando a proporcionar aos sócios maior conforto e bem-estar na utilização das dependências do Clube de Aeronáutica.

N. R. — Apelamos aos prezados companheiros, associados do Clube de Aeronáutica, que, para CRESCERMOS, temos que CRESCER JUNTOS. Nada podemos fazer sem a sua valiosa colaboração. Sua presença aos eventos sociais ou recreativos é para nós da máxima importância. Vamos prestigiar o NOSSO CLUBE, como os companheiros de outras armas fazem com as suas respectivas agremiações.

CELMA AGRACIADA COM O DIPLOMA DA ATA

A Companhia Eletromecânica CELMA, sediada em Petrópolis, E. do Rio, foi agraciada com o certificado da "Federal Aviation Administration"

(FAA), em reconhecimento ao alto nível técnico-profissional atingido por aquele órgão especializado na revisão de motores e turbinas. O diploma da FAA, concedido pela primeira vez na América do Sul, a empresas que se destinam a aqueles trabalhos, constitui elevado galardão ao nível técnico-profissional atingido pelos brasileiros.

● INICIADA A III CONFERÊNCIA DE AVIAÇÃO COMERCIAL

Sob a presidência do Ministro Márcio de Souza e Mello, foram abertos, solenemente, no dia 5 de agosto no Salão de Conferências do Hotel Glória, os trabalhos da III Conferência Nacional de Aviação Comercial, que tem por finalidade o estudo e a proposição de um conjunto de diretrizes e normas concernentes à exploração do Transporte Aéreo Comercial no Brasil, visando ao estabelecimento de uma Política que defina e discipline o desenvolvimento harmônico desse transporte e das transportadoras brasileiras, através de conclusões traduzidas em "Recomendações" a serem encaminhadas ao Poder Público.

● ENGENHEIRO DO CTA OBTVE PRIMEIRO LUGAR NA FRANÇA

O Engenheiro Michael Cury, do Centro Técnico de Aeronáutica, regressou da França, onde realizou um curso de 9 meses na "École Du Personnel Navigant Et D'Essais", em Istres, qualificando-se como Engenheiro de Ensaio em Voo, para se engajar nos testes de voo dos protótipos de aeronaves

brasileiras, como o T-23 "Uirapuru", o T-25 "Universal" e o C-95 "Bandeirante", programados pelo Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do CTA. O Eng Cury, formado pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica, obteve o 1º lugar no referido curso, do qual participaram candidatos franceses, italianos e alemães, demonstrando o alto grau de preparo dos engenheiros brasileiros, que hoje emprestam sua contribuição ao desenvolvimento da indústria aeronáutica nacional.

● MINISTRO REASSUMIU ENALTECENDO PORTUGAL

O Ministro Márcio de Souza e Mello, que integrou a representação brasileira às comemorações do V Centenário de Nascimento de Pedro Álvares Cabral, em Portugal, reassumiu, dia 9 de julho, a Pasta da Aeronáutica, em cerimônia realizada no Salão Nobre, com a presença do Ten Brig Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, que exerceu interinamente o cargo, Brigadeiros, oficiais de Gabinete e outras autoridades civis e militares.

O Ministro Márcio de Souza e Mello salientou que a delegação realizou um trabalho de aproximação e integração da comunidade de língua portuguesa, com o qual o Brasil muito lucrará no intercâmbio com Portugal.

Visitou uma Unidade de para-quedistas, sentindo de perto o entusiasmo daquela corporação e unidade de treinamento de pilotos de jato T-37 em Sintra, onde o impressionou o alto índice técnico apresentado pelos jovens cadetes portugueses. Em Alverca, visitou as ofici-

nas, que considerou um dos setores mais importantes da Força Aérea Portuguesa, pela avançada técnica empregada naquele setor, onde são revisados aviões alemães, franceses e americanos e também helicópteros franceses. Em Lisboa, manteve entendimentos com o Secretário de Estado da Aeronáutica, Brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira, para um incremento no intercâmbio aeronáutico entre nossos países ficando concretizada uma viagem regular em aviões das duas Forças Aéreas, a Lisboa e Rio de Janeiro, respectivamente.

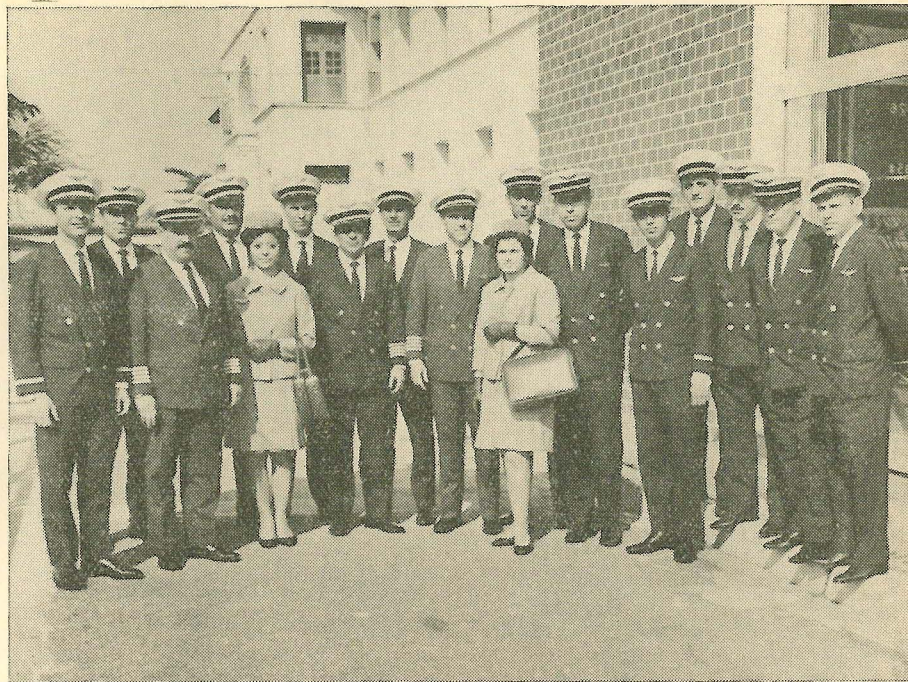
● MEDICINA AERO- ESPACIAL

O Ministro da Aeronáutica aprovou as Instruções para o funcionamento dos Cursos de Especialização em Medicina Aero-Espacial e Adaptação Militar de Serviço de Saúde da Aeronáutica, subordinados diretamente à Diretoria-Geral de Saúde.

Os Cursos de Especialização e Adaptação de Serviço de Saúde de Aeronáutica (CEASSAER), desdobrados em Curso de Especialização em Medicina Aero-espacial (CMAE) e Curso de Adaptação de Dentistas (CADAR), têm como missão a formação militar, a instrução especializada em Medicina de Aviação e Espacial, e a adaptação aos métodos e técnicos em vigor no Serviço de Saúde da Aeronáutica, visando à preparação técnico-profissional necessária ao desempenho das funções de Oficial da Ativa nos Quadros de Médicos, Farmacêuticos e Dentistas do Corpo de Oficiais da Aeronáutica.

● UM RECORDE NA VOLTA DE TÓQUIO

Cobrimdo o percurso em apenas 3 horas e 55 minutos de voo, o Boeing, da VARIG, prefixo PP-VJS, acaba de estabelecer novo recorde no trajeto Lima - Rio de Janeiro. Na ocasião, o Boeing voltava da viagem inaugural ao Japão, já tendo feito escalas em Honolulu e Los Angeles. Ventos favoráveis, principalmente na travessia da Cordilheira dos Andes, além da própria "performance" do avião, ajudaram o estabelecimento da nova marca, superando a anterior, também de um Boeing da VARIG, e que era de 4 horas e 14 minutos. A velocidade média do PP-VJS foi de 1 102 quilômetros horários. Na sua tripulação (foto) estavam os comandantes Carlos Homrich, Antonio José Schittini Pinto e Nagibe; 1º oficial Osório; segundos oficiais Cassaly e Quittes; engenheiros de voo Noé e Camargo; navegador Ratter; radioperador Ney; comissários Arcuri, Rosalba, Suppe, Rezend, Gardel, Gamborzela, Cacolides e Matsuko. Os comandantes Carlos e Schittini são, respectivamente, diretores de Operações e de Ensino, da VARIG. Veteranos pilotos, com larga experiência, têm como igualmente o comandante Nagibe, mais de 20 000 horas de voo. A bordo, receberam da comitiva de personalidades que participaram do voo inaugural aplausos pelo brilhante feito.



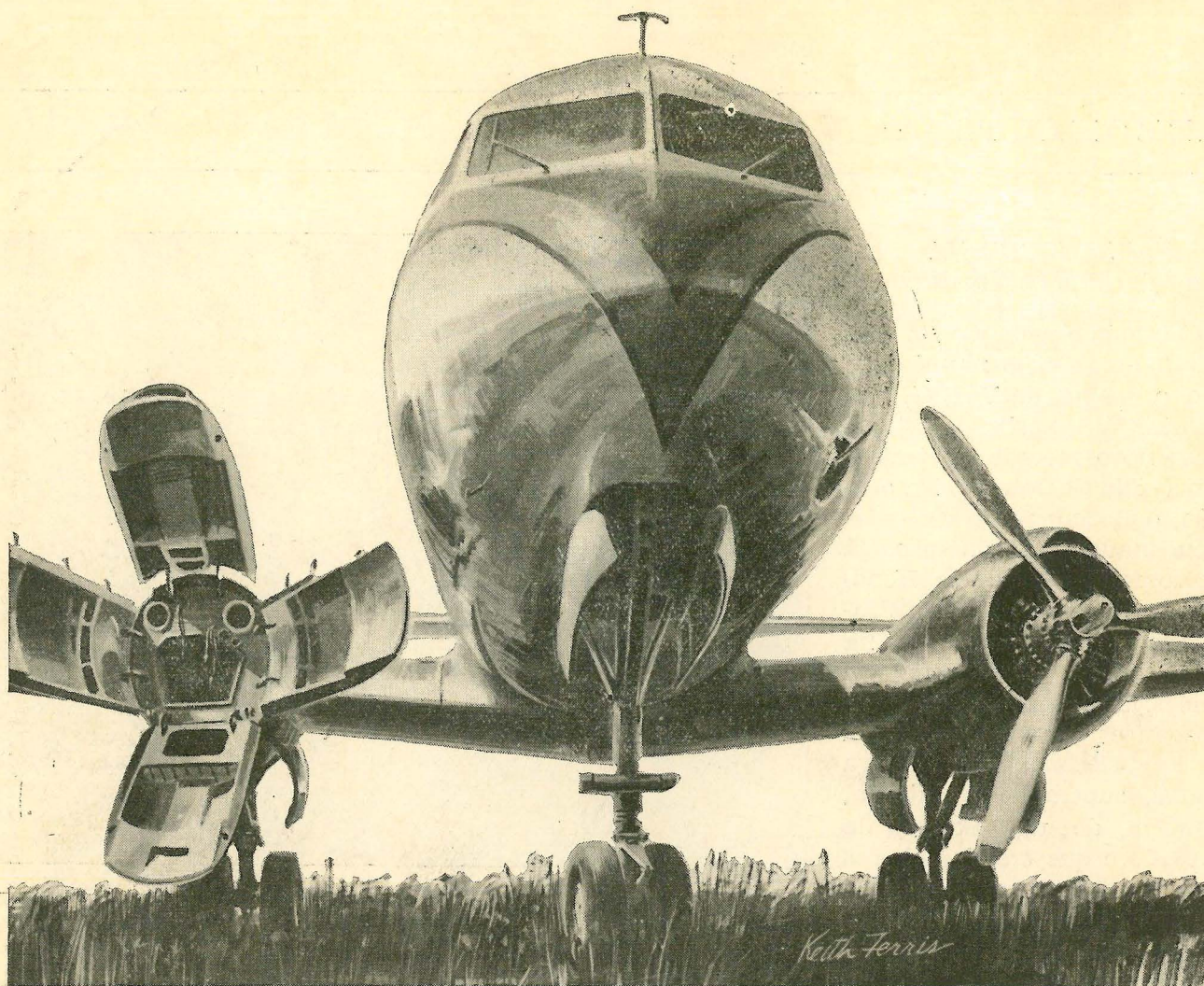
● GETEPE LANÇA FOGUETE E RECUPERA CARGA ÚTIL NA BARREIRA DO INFERNO

Iniciando o Projeto Poeira, dia 8 de agosto, na Base da Barreira do Inferno, Natal, a equipe do GETEPE lançou o foguete Nike-Iroquois ao espaço, recuperando sua carga útil no mar, a cerca de 60 km, utilizando dois helicópteros da FAB, a equipe do PARASAR, dois aviões P-15, um SA-16 e uma corveta da Marinha de Guerra.

A Operação de Resgate evidenciou, mais uma vez, o alto

nível de eficiência dos técnicos do Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais.

O Projeto científico, realizado em convênio do Ministério da Aeronáutica com o Conselho Nacional de Pesquisas, tem o objetivo de medir o fluxo de meteoróides, numa faixa de altitudes compreendida entre 70 e 160 km, nas proximidades da linha do Equador. A comparação de medidas semelhantes, em outras altitudes, permitirá o estudo do fenômeno, em função da hora e latitude. A coleta de partículas é feita pela câmara coletora colocada no foguete Nike-Iroquois, posteriormente resgatada do mar.



Peça de preço baixo pode custar caro

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

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

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

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

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

United Aircraft International SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION
EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

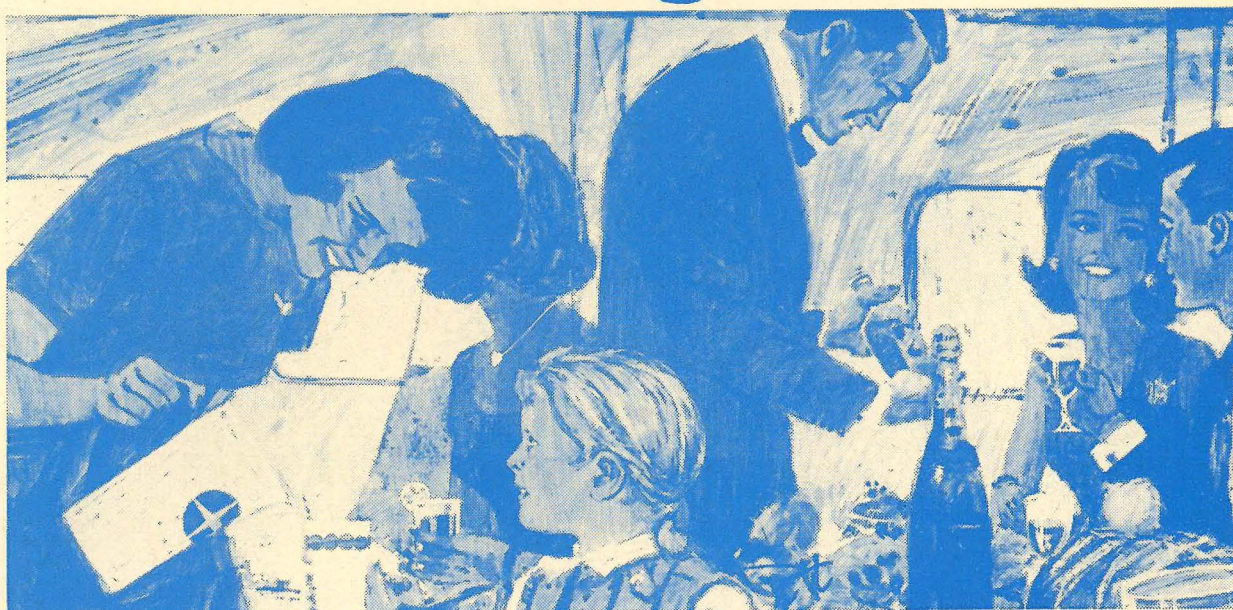
U
A



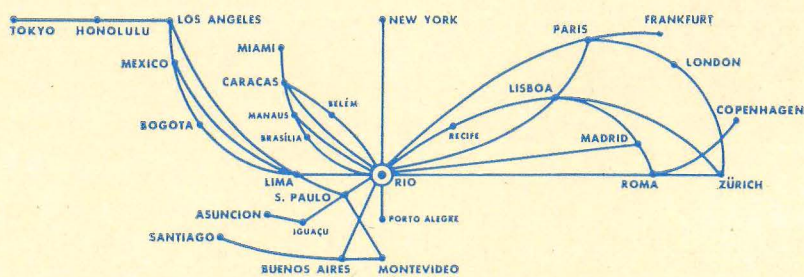
REPRESENTANTE DE:
PRATT & WHITNEY AIRCRAFT - HAMILTON STANDARD - SIKORSKY AIRCRAFT - NORDEN - UNITED TECHNOLOGY CENTER - VECTOR *
CORPORATE SYSTEMS CENTER - UNITED AIRCRAFT OF CANADA LTD.

REPRESENTANTE DA PRATT & WHITNEY E PRODUTOS NO BRASIL:
ROBERTO DE SOUZA DANTAS - Av. Rio Branco, 133 - 15.º andar, sala 1505 - Tels.: 42-7975 e 52-4518 - Rio de Janeiro - GB.

Que há de especial numa viagem pela Varig?



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



VARIG



A PIONEIRA DA AVIAÇÃO COMERCIAL DO BRASIL