

REVISTA

AERONÁUTICA

1970



MARÇO - ABRIL

REVISTA AERONÁUTICA

MARÇO - ABRIL — 1970
ANO 13 — N.º 61

Diretor

Major-Brigadeiro-do-Ar R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Publicidade

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

Arte

Joaquim Dias Corrêa

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA

ASSINATURA ANUAL: NCr\$ 5,00

NÚMERO AVULSO: NCr\$ 1,00

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha, 174 - S/1116
Tel.: 252-3910 - Rio de Janeiro - GB - Brasil

RENOVAÇÃO DE UM VOTO DE CONFIANÇA

Na ocasião em que o País comemora o sexto aniversário dos acontecimentos de 31 de Março de 1964, nenhum brasileiro bem intencionado pode negar a renovação do seu voto de confiança à Revolução, sem a qual, certamente, a liberdade, a ordem e o progresso já estariam distantes do Brasil. Ninguém ignora a situação denunciadora do iminente colapso da ordem econômica, política e social que naquela época ensejou a reação das nossas Forças Armadas, em sintonia com as aspirações do nosso povo. A Nação vinha sendo de fato devastada pela minoria de esquerda então detentora do Poder. Os grupos internos de pressão, sob o pretexto de reivindicarem reformas de base, espalharam o caos e

contribuíram de tôdas as formas para o desencadeamento da Guerra Revolucionária no País. Havia chegado, realmente, o último instante para agir e juntar o que ainda subsistia da nossa agonizante Democracia.

É fora de dúvida que a Revolução estabeleceu desde logo um estilo de govêrno bem diverso dos moldes então vigentes de cortêjo demagógico às massas, de inversão de valores e de incentivo à mudança de rumo para o totalitarismo comunista. Os resultados de uma nova política, fiel aos postulados democráticos, de liberdade com responsabilidade, de combate gradualista à inflação, de reforma nos diferentes campos de atividades e de retomada, enfim, do desenvolvimento, aí estão presentes a todos que não se negam a ver. Não há dúvida de que a situação no País mudou sensivelmente para melhor, vislumbrando-se agora que o sacrifício de todos, principalmente das classes menos favorecidas pela fortuna, não tem sido em vão. Na verdade, são os mais modestos servidores e operários que mais sentem o peso numa fase de combate à inflação, e ninguém pretende encobrir que a diabólica disputa entre preços e salários ainda não chegou no Brasil ao desejado equilíbrio. Mas estamos no caminho certo e o povo também já se apercebe disso. É hora de renovarmos, portanto, o nosso voto de confiança à Revolução de 31 de Março. Sabemos, perfeitamente, que o processo restaurador continua em marcha e que subsistem muitas dificuldades a vencer. Tenhamos na devida conta, sobretudo, que os nossos irmãos de condição mais humilde terão sensibilidade para louvar a Revolução, à medida que, através do trabalho honrado de cada dia, conseguirem o necessário para viver com dignidade, mercê do progresso material e moral da sociedade brasileira que hoje, felizmente, já podemos antever.

O DIRETOR

CLUBE DE AERONÁUTICA

(Biênio — 2/1/70 a 31/12/71)

DIRETORIA

PRESIDENTE

Major-Brigadeiro RR Francisco Bachá
Vice-Presidente
Brigadeiro-do-Ar Alberto Costa Mattos
Diretor do Departamento de Secretaria
Coronel Pompeu Marques Perez
Vice-Diretor do Departamento de Secretaria
Major Ascendino José Pinheiro Filho
Diretor do Departamento de Finanças
Tenente-Coronel Jorge Abiganem Elael
Vice-Diretor do Departamento de Finanças
Capitão Kenio Alcyrr Ribeiro Beraldo
Diretor do Departamento Social
Tenente-Coronel Carlos Philippe Aché Assumpção
Diretor do Departamento Desportivo
Brigadeiro-do-Ar RR Paulo Salgueiro
Diretor do Departamento Técnico-Cultural
Major-Brigadeiro RR Raphael Leocádio dos Santos
Diretor do Departamento Patrimonial
Coronel José Vicente Cabral Checchia
Diretor do Departamento Jurídico
Coronel Walfredo Moraes de Almeida
Diretor de Relações Públicas
Major Antônio Ribeiro da Silva
Diretor do Departamento Beneficente
Tenente-Coronel Adroaldo Barbosa da Silva
Diretor do Departamento de Facilidades
Tenente-Coronel Salim Cafrune Elael
Diretor da Carteira Hipotecária e Imobiliária
Brigadeiro-do-Ar RR Samuel de Oliveira Eichin
Diretor da Cooperativa de Carros
Tenente-Coronel Del Prete Sobral Moraes

CONSELHO DELIBERATIVO

CORPO PERMANENTE

Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp
Marechal-do-Ar Américo Leal
Marechal-do-Ar Carlos Pfaltzgraff Brasil
Marechal-do-Ar Ivo Borges
Marechal-do-Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim
Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss
Marechal-do-Ar Marcio de Souza e Mello
Marechal-do-Ar José de Souza Prata
Marechal-do-Ar Ignácio de Loyola Daher
Marechal-do-Ar Benjamim Manoel Amarante
Tenente-Brigadeiro Gabriel Grün Moss
Major-Brigadeiro Manoel Ferreira Mendes
Major-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves
Major-Brigadeiro José Fernandes Xavier Netto

CORPO TRANSITÓRIO

Major-Brigadeiro Henrique de Castro Neves
Major-Brigadeiro Ewerton Fritsch
Major-Brigadeiro Arquimedes Joaquim Delgado
Major-Brigadeiro Ascendino D'Avila Melo Junior
Major-Brigadeiro Fernando Rodrigues dos Santos
Major-Brigadeiro Pedro Pessoa de Almeida
Major-Brigadeiro Faber Cintra

Major-Brigadeiro Aguinaldo Doria Sayão
Major-Brigadeiro Hamlet Azambuja Estrela
Major-Brigadeiro Geraldo Cesário Alvim
Brigadeiro Délio Jardim de Mattos
Brigadeiro Mário Calmon Eppinghaus
Brigadeiro Haroldo Ignacio Domingues
Brigadeiro Harvey Ribeiro de Souza
Brigadeiro José Carlos D'Andretta
Brigadeiro Anibal Amazonas Rebello
Brigadeiro Francisco Eduardo Müller Botelho
Coronel Heitor Barbosa Menezes
Coronel Leon Henriques Lannes
Coronel Heber de Oliveira Moura
Coronel Gabriel Athaide
Coronel Baturia de Souza
Coronel Ivan Janvrot Miranda
Coronel Octavio Campos
Coronel Lauro Klüppel Junior
Coronel Rubens Carneiro de Campos
Coronel Geraldo de Queiroz Almeida
Coronel Alfredo Henrique de Berenguer Cesar
Coronel Antonio Bertino Filho
Coronel Eiser da Costa Felipe
Tenente-Coronel Renato José da Silva
Tenente-Coronel José Constanção Marinho de Oliveira
Tenente-Coronel Ubiratan Favilla
Tenente-Coronel João Eichbauer Junior
Tenente-Coronel Dante Pires de Lima Rebello
Tenente-Coronel Theodosio Pereira da Silva
Tenente-Coronel José de Carvalho
Tenente-Coronel Antonio Claret Jordão
Tenente-Coronel Nery Machado
Tenente-Coronel Lirio Cesar da Rosa
Tenente-Coronel Vital Benicio de Carvalho Filho
Tenente-Coronel Cesar Bezerra Medrado
Tenente-Coronel José Ariosto Franzen Henning
Tenente-Coronel Hugo Antonio Candeias
Tenente-Coronel Geraldo Cavalcanti Cardoso
Tenente-Coronel Josué Rubens Mil Homens
Major Hans Carl Nordhaus
Major José Cortines Linaris
Major Antonio Ribeiro da Silva
Major Noally Diegues
Major Antero Sergio Silva Correia
Major Arthur Soares de Almeida
Major Wilson Ruy Mozzato Krukoski
Major Luiz Carlos da Silva
Major Luiz Gaspar Moreira
Capitão Ruy Flores
Capitão Arthur Carlos Bandeira
Capitão Wilson Rodrigues da Cruz
Capitão Humberto Cezar Pamplona Coelho
Capitão Orlando de Andrade Carvalho

CONSELHO FISCAL

Marechal-do-Ar Benjamim Manoel Amarante
Major-Brigadeiro Manoel José Vinhaes
Major-Brigadeiro Henrique do Amaral Penna
Major-Brigadeiro Ivo Gastaldoni
Major-Brigadeiro Gil Miró Mendes de Moraes
Major-Brigadeiro Francisco Aurelio de Figueiredo Guedes
Brigadeiro Ubaldo Tavares de Farias

SUPLENTE

Major Brigadeiro Ary Vaz Pinto
Major-Brigadeiro Paulo de Vasconcellos Abrantes

NOTAS DE UMA VIAGEM DE ESTUDOS À EUROPA

Maj Brig RR
RAPHAEL LEOCADIO DOS SANTOS

O DC-8 da VARIG, no voo inaugural dessa Empresa para Londres, levando a Comitativa da ADESG, pousou no Aeroporto de HEATHROW, na capital britânica, às 16:30 horas do dia 8 de setembro. A nossa espera estavam representantes do Central Office of Information, do Foreign Office, do Escritório do nosso Adido Aeronáutico, e o Embaixador do Brasil, Alves de Souza. Logo no primeiro contato com os ingleses, a presença da intérprete, Sra. Vera Jane Gilbert, do Foreign Office, dominando perfeitamente o nosso idioma, tornou tudo muito fácil e agradável. Recebemos, na ocasião, o programa pormenorizado da visita e a seguir fomos alojados no Hotel Bedford, em Southampton Row, como hóspedes oficiais do Governo inglês.

BASE NAVAL DE VERNON

A primeira visita do programa, no dia 9 de setembro, foi à Base Naval de Vernon, situada em Portsmouth. Na ausência do Comodoro E.M.B. Hoare, Comandante da Base, o Contra-Almirante, Chefe do Estado-Maior, recebeu a comitiva e fez uma exposição sobre a missão da Armada Britânica e os meios disponíveis para o cumprimento das tarefas correspondentes. O expositor enfatizou que a Grã-Bretanha depende essencialmente das linhas de comunicações marítimas para a sua sobrevivência, pois necessita importar inclusive 50% dos alimentos indispensáveis à vida da população. Daí o interesse

da Inglaterra na manutenção da paz mundial, sendo que no cumprimento dessa política a Marinha de Sua Majestade desempenha um papel relevante. Salientou, também, a importância da Marinha Mercante inglesa, ainda hoje a maior do mundo, como elo de ligação da metrópole com os demais componentes do complexo econômico e reiterou a significação que representa para os seus navios a paz em todos os mares. Dissemos, ainda, o expositor, que a Inglaterra tem sabido acompanhar a evolução dos povos, ressaltando as frequentes concessões de independência a diversas nações novas até há pouco integradas nos domínios britânicos. A tudo isso, naturalmente, tem correspondido a necessidade de a Armada Inglesa ajustar-se às novas situações, a fim de continuar no cumprimento de sua missão. A franqueza e a objetividade foram, em última análise, o traço dominante da exposição do Almirante inglês. A seguir, os adesguianos foram levados ao dique seco, onde se acha docado o famoso navio com o qual Lord Nelson venceu, em 21 de outubro de 1805, a Batalha de Trafalgar, uma das mais importantes da História. Trata-se da fragata VICTORY, cujo estado de conservação é perfeito, muito embora tenha sido construída há 200 anos. Atualmente o veleiro está transformado em museu, com todos os componentes da sua época, tais como peças de artilharia, mobiliário, utensílios cirúrgicos, etc. O navio está sob o encargo de um Capitão-de-Corveta que nos relatou pormenores da vida de bordo ao tempo do Lord Nel-

son, inclusive a respeito dos últimos momentos do herói na famosa batalha. Um ponto pitoresco foi o depoimento de que naqueles tempos a marujada era recrutada à força e uma vez a bordo não tinha mais permissão para voltar à terra. Por isso, quando o navio estava no porto, as mulheres podiam vir em visita, mas, antes da partida, havia uma rigorosa revista, na qual cada marujo tinha de suspender as calças e mostrar as pernas. Assim o oficial encarregado podia constatar se alguma mulher tentara permanecer no navio...

Na visita à fragata VICTORY, pudemos ter uma idéia do culto que o povo inglês devota às grandes figuras da sua história, cujos feitos gloriosos permanecem assim bem vivos na memória das novas gerações. Em prosseguimento ao programa organizado pela Marinha de Sua Majestade, o Comandante da Base Naval de Vernon ofereceu-nos um almôço informal. Foi a oportunidade para a confraternização com os oficiais que ali servem. Vários Membros da Comitativa da ADESG, falando corretamente o idioma inglês, mantiveram animada conversação com os anfitriões que nos dispensaram um tratamento marcado pela cordialidade e pelo bom-humor. Cabe aqui, também, fazer um elogio ao cardápio, sobretudo aos queijos e aos vinhos que foram servidos. Isto foi oportuno para desfazer a primeira impressão de que na Inglaterra a comida não tem sabor. Depois do almôço, visitamos o destróier HAMPSHIRE, moderno vaso de guerra equipado com foguetes teleguiados. A Marinha inglesa vem cumprindo um extenso programa de renovação de suas unidades, inclusive com a construção de submarinos atô-

nicos. O HAMPSHIRE é o segundo navio britânico que opera mísseis. Foi lançado ao mar em 1961, sendo sua madrinha a Princesa Margaret. O armamento principal é o sistema *sealug* montado na pôpa, constando de lança-míssil guiado com muita velocidade, usado contra alvos aéreos, reputado como o de melhor qualidade existente no mundo. O armamento míssil secundário é o *seacat*, equipamento de curta distância contra alvos aéreos, composto de dois lançadores quádruplos, um de cada bordo, a meia-nau. Além desse armamento, o navio possui quatro canhões de 4,5 polegadas, montados avante, em duas torres. Contra submarinos dispõe de poderoso equipamento sonar, tendo helicóptero próprio dotado do que existe de mais moderno para a caça e destruição de submersíveis. Por mais de uma hora permanecemos em visita ao HAMPSHIRE cercados de toda a cortesia pelo Comandante e pelos oficiais de bordo que nos levaram a percorrer as principais dependências do navio. Cerca das 16 horas fizemos as despedidas e regressamos a Londres, de trem, apreciando a paisagem e observando as casas com o seu aspecto conservador, quase sem variar o estilo.

RECEPÇÃO NO FOREIGN OFFICE

De volta de Portsmouth, chegamos a Waterloo Station às 17:30 horas. Logo depois teríamos de comparecer à recepção no Foreign Office. Não havia tempo a perder. Fomos rapidamente ao hotel para mudar o traje e retornamos à condução que nos levou a Carlton Garden, onde teria lugar o coquetel. Do ponto de vista social, a recepção no Foreign Office

foi o ponto alto de nossa visita à Inglaterra. Estavam presentes, além de altos funcionários do Governo, diversas personalidades da sociedade londrina, assim como os representantes diplomáticos do Brasil, inclusive expressivo número de Senhores. Mais uma vez tiveram os adesguianos oportunidade de sustentar animada conversação no idioma inglês, o que deu motivo a expressões elogiosas dos nossos ilustres anfitriões.

BANCO DA INGLATERRA

No dia 10 de setembro, às 10 horas, a comitiva da ADESG compareceu ao Banco da Inglaterra em cumprimento do programa elaborado pelo Central Office of Information. Fomos recebidos pelo senhor L. Crick, Conselheiro Legal para o Banco, que nos fez uma exposição muito franca sobre as relações financeiras entre a Inglaterra e o Brasil. Convém notar que o Banco da Inglaterra, fundado em 1694, é o Banco central emissor do Reino Unido, funcionando como banqueiro do Governo e dos outros bancos, como agente oficial no caso de importantes operações financeiras e como estabelecimento emissor de notas. Além disso, ele coordena, em conjunto com outras instituições, a aplicação da política monetária do Governo Inglês.

O Sr. Crick declarou que, em 1930, uma Comissão de banqueiros ingleses foi enviada ao Brasil, a pedido do Governo brasileiro, para fazer um estudo e sugerir medidas a respeito do nosso sistema bancário. A principal sugestão apresentada foi a referente à criação do Banco Central que se tornou efetiva, na administração do Marechal Castelo Branco. Disse

também que as providências postas em prática pelo nosso atual Governo Revolucionário, no sentido de combater a inflação, até agora têm dado bons resultados. Todavia, depois de fazer um retrospecto das relações financeiras entre o Brasil e a Inglaterra, salientou que, devido ao processo inflacionário muito prolongado a que estivemos submetidos, bem como a outros fatores que afetam a atração de capitais privados, entre os quais avultam os de natureza política, não existem ainda grandes possibilidades de investimentos particulares no Brasil. Assinalou, entretanto, o banqueiro inglês que o nosso País tem podido contar com financiamentos da Inglaterra e de instituições internacionais ligadas a ela.

Das manifestações do Sr. L. Crick, anotamos especialmente a seguinte: pela primeira vez, depois de muitos anos, o Brasil vem pondo em dia os seus compromissos financeiros com o Banco da Inglaterra, fato esse que o banqueiro inglês considera muito significativo para o futuro das relações entre os dois países. Ao término da visita, ficaram bem gravadas pelos adesguianos estas impressões:

- os homens das altas finanças da Inglaterra encaram com simpatia a Revolução brasileira de 31 de Março;
- acompanham com todo o interesse os resultados das medidas postas em prática pelo nosso Governo para combater a inflação;
- encaram com renovada confiança o fato auspicioso de o Brasil estar pagando pontualmente as suas dívidas;

- adotam posição de expectativa em face da evolução da nossa conjuntura política.

COMITÊ DE EXPORTAÇÕES PARA A AMÉRICA LATINA

O programa estabelecido pelo Central Office of Information incluiu uma visita ao Comitê de Exportações para a América Latina, às 15 horas do dia 10 de setembro. O grupo da ADESG foi recebido pelo Presidente da instituição, Sr. Berkeley Gage, estando presentes diversos membros do Comitê e importantes personalidades, entre os quais anotamos: o Gerente Geral do Escritório Central do Bank of London and South America, Sr. A. C. Ascot; o Presidente do Brazilian Chamber of Commerce and Economic Affairs, Sr. G. R. Green; o Cônsul W. J. M. Paterson do Foreign Office, designado para servir em São Paulo; e o Sr. C. K. Winterton, do Departamento Latino-Americano da Confederação das Indústrias Britânicas.

Antes de começar a reunião, o Presidente do CELA, ao dar as boas-vindas para os adesuianos, fez questão de assinalar que era aquela a primeira vez que um grupo de brasileiros iria realizar na Inglaterra, sem protocolos, conversações em torno de assuntos comerciais e financeiros de interesse dos dois países. A seguir teceu considerações sobre aspectos gerais da economia inglesa, relatando com muita franqueza a situação desfavorável do balanço de pagamento e das reservas cambiais da Inglaterra. Concluiu o Sr. Berkeley Gage, indagando o que o Brasil poderia fazer neste momento, para incrementar as relações comerciais com a Grã-Bretanha. To-

mou, então, a palavra o nosso companheiro, Economista Carlos de Paula Cunha, Diretor da Divisão de Comércio Exterior do Conselho Nacional de Economia que, de início, tornou claro que a nossa visita à Inglaterra tinha tão somente o sentido de uma viagem de congratulamento, de estudos e de coleta de dados para utilização como subsídios nos trabalhos em curso na ADESG. Acrescentou que, muito embora não tivéssemos a missão de negociar ou realizar transações comerciais e financeiras com os ingleses, procuraríamos demonstrar sucintamente como os ingleses, a nosso ver, poderiam concorrer para aumentar as relações comerciais entre os dois países. Aproveitou a ocasião para pôr em evidência os obstáculos e entraves que no comércio internacional se antepõem aos esforços brasileiros para colocação de nossos produtos nos mercados tradicionais. A seguir fez menção aos problemas decorrentes das oscilações dos termos de intercâmbio e ressaltou as questões relacionadas com o afluxo líquido de capitais estrangeiros no País. Depois dessas considerações, o Economista Carlos de Paula Cunha procurou demonstrar que a nossa capacidade de importar mercadorias inglesas ou de outras procedências, além de estar contida pelos entraves já citados, ainda esbarra com as políticas discriminatórias que vêm sendo adotadas pelos países industrializados da Europa, em proveito das antigas colônias africanas. Explicou, também, que o montante atual do endividamento externo do Brasil decorre principalmente de vultosos compromissos financeiros assumidos no passado, obrigando o País a comprimir os gastos com a importação e outras despesas internacionais, a fim de atender

ao equilíbrio do balanço de pagamentos.

No tocante ao esforço que vem fazendo o Governo brasileiro, para promover a colocação de mais produtos nacionais nos mercados externos, declaramos aos ingleses que as autoridades responsáveis pela nossa política de exportação estavam promovendo a eliminação e redução de alguns entraves burocráticos que dificultavam e retardavam a saída de mercadorias do País, e estavam sendo concedidos incentivos fiscais a alguns produtos da pauta, principalmente os manufaturados. E afirmamos que o êxito dessa política de incremento das exportações resultaria, fatalmente, em maior liberação das importações.

Após terminarmos todas estas informações, procuramos então inverter a pergunta que, no início da reunião, nos fora feita pelos ingleses. Assim, pedimo-lhes que, tendo em vista as considerações que havíamos exposto, muito apreciaríamos conhecer, da parte deles, que sugestões poderiam apresentar-nos para incrementar o comércio entre nossos países.

Colocado o problema nestes termos, e novamente com a palavra, queixaram-se os ingleses de nossa "excessiva papelada" para liberar nossas exportações; da necessidade de terem de despendar vultosas quantias, a título de gratificação, a fim de facilitar a operação de exportação; da compulsoriedade dos depósitos e encargos financeiros que pesavam sobre nossas importações; das dificuldades e da demora oposta à remessa de lucros, comissões, etc...; do descumprimento, por parte dos exportadores brasileiros, em manterem a continui-

dade das exportações contratadas.

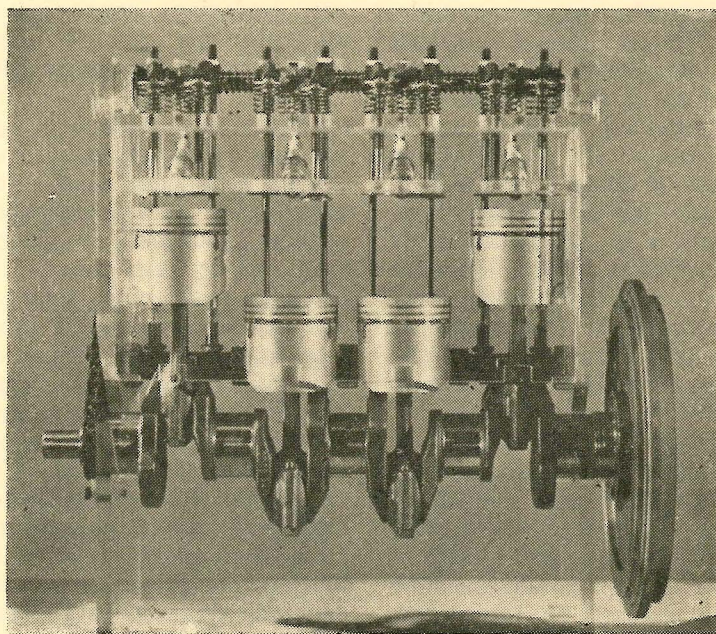
Foi fácil para nós demonstrarmos que todos estes fatos, apontados pelos ingleses, resultavam de vícios anteriores de uma estrutura econômica em evolução, sujeita a distorções perturbadoras, por efeito de um processo inflacionário em constante ascensão. Demos ênfase ao fato de agora estarmos vivendo um Brasil novo, sob um regime de austeridade e capacidade administrativa, desenvolvendo um esforço decisivo no sentido de reduzir a taxa inflacionária. Preconizamos, também, para o fim do ano de 1965, com base em documentos e declarações oficiais, a intenção do Governo brasileiro de adotar taxa de câmbio realista, à luz da evolução dos preços no Brasil e no exterior, e a abolição gradual dos encargos que pesavam sobre a importação.

Desta reunião informal, mas repleta de informações e subsídios valiosos para os estudos e trabalhos da ADESG, algumas impressões ficaram gravadas em nossas mentes. Cumpre ressaltar, principalmente, o enorme interesse manifestado pelos ingleses em relação ao nosso País, especialmente no que diz respeito à nossa capacidade e possibilidade presente e futura de suprir a Grã-Bretanha, com boa parcela de suas necessidades de gêneros alimentícios e matérias-primas tropicais. Convém notar, a propósito, que as Ilhas Britânicas, no seu conjunto (quer dizer, incluindo a Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte), possuía, no fim de 1963, segundo seu último recenseamento, uma população de cerca de 54 milhões de habitantes, e que mais de 12 milhões, desfrutando de um elevado nível de renda, vivem dentro de Londres, que é uma das três

maiores cidades do mundo. A Grã-Bretanha vive de suas indústrias e de seu comércio. Sua agricultura produz apenas metade dos alimentos necessários à sua subsistência, donde se conclui que depende, em grande medida, das importações. Suas reservas naturais são escassas, excetuados o carvão (única matéria-prima presentemente em condições de ser exportada), algum minério de ferro de baixo teor, certas madeiras, cortumes e peles, e materiais de construção.

É justo, pois, que manifeste-

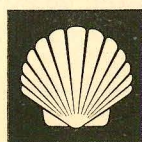
mos nossa esperança no sentido de que os entendimentos para as trocas comerciais de produtos brasileiros e ingleses passem a realizar-se com frequência, confiando em que as medidas tomadas pelo nosso Governo, com o objetivo de alcançar a estabilidade financeira do Brasil, possam concorrer para considerável aumento do intercâmbio com a Inglaterra. E deixamos aqui uma sugestão, para que em futuras visitas ao exterior a ADESG possa levar mensagens de nossas autoridades econômicas e financeiras, a respeito da realidade brasileira.



Como Funciona um Automóvel?

Alguns motoristas hesitam em olhar sob o capot; outros têm como passatempo cuidar dos seus motores. Um novo filme colorido disponível na Filmoteca Shell talvez interesse a todos eles. Explica os principais componentes de um motor típico de quatro cilindros e demonstra como a combustão produz a energia necessária, empregando-se um cilindro especial fabricado em vidro temperado; através de um sistema de variações de cor e luz, é realmente possível observar a sequência do ciclo de quatro tempos.

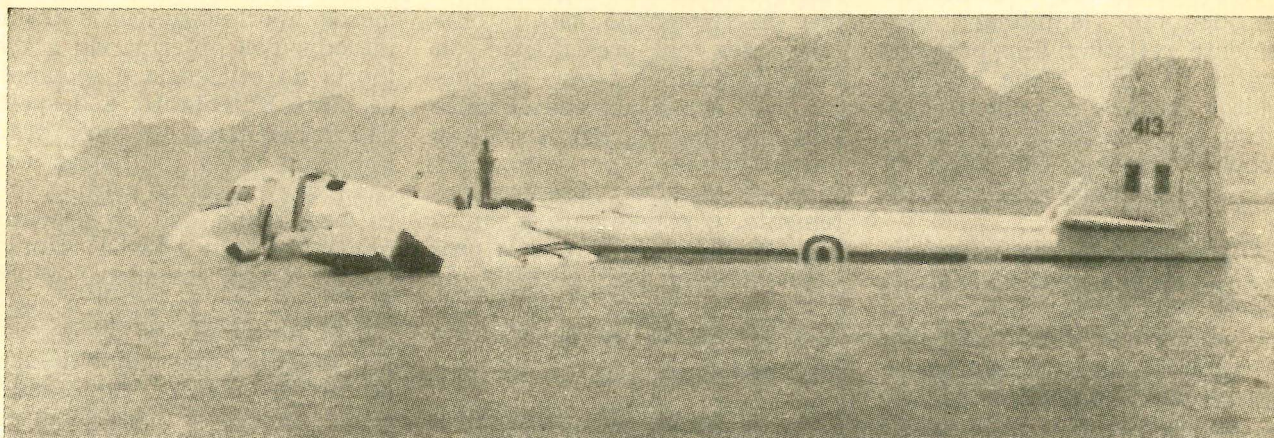
Sociedades e instituições em qualquer parte do Brasil poderão solicitar como empréstimo, gratuitamente, "O MOTOR". Este é um dentre mais de um centena de filmes em 16 mm disponíveis na Shell e que abrangem diversos assuntos diferentes, tais como tecnologia e agricultura, saúde e competições automobilísticas. "O MOTOR" é um filme em série sobre o funcionamento do automóvel. Outros filmes da mesma série são "O CARBURADOR", "UMA QUESTÃO DE MOLEJO" e "LUBRIFICAÇÃO DO MOTOR".



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



Fotografias de amerissagens forçadas são raras. Nesta, um "Argosy" da RAF efetuou um pouso forçado com apenas cinco tripulantes. A sobrevivência em caso idêntico com um "Boeing" 747, com 400 a 500 passageiros é muito mais problemática.

AFUNDAR OU SOBREVIVER?

B. W. TOWNSHEND, consultor especializado em assuntos de segurança aérea, suscita a questão de serem os grandes aviões das empresas comerciais dotados de equipamento adequado para sobrevivência, tendo em vista, especialmente, o Boeing 747.

Reproduzido do n.º 6 - março 68
da Revista "Aeroplane".

No artigo "Afundar ou Nadar" (Sink or Swim), publicado na edição de 8 Nov 67, da Revista Aeroplane, foram transcritos alguns comentários esclarecedores feitos em "Mainliner" (órgão informativo das empresas de transporte aéreo), com respeito à conferência realizada entre futuros operadores do Boeing 747, na qual foi considerada a "necessidade" (!) de serem esses aviões equipados com balsas salva-vidas. Fêz referência, quanto a informações básicas, ao meu folheto "Escape, Survival, Search and Rescue" (Escape, Sobrevivência, Busca e Salvamento) (R. Ae. S. Journal — Jornal da Real Sociedade Aeronáutica, Dez. 66).

Nem todos os comentários emitidos em "Mainliner", certamente, refletiam seus próprios pontos de vista (que respeito muito), mas os dos operadores. Citou, por exemplo, o "pesado tributo" imposto pelo peso da carga de 20 balsas salva-vidas.

O operador que expõe um número cada vez mais elevado de passageiros a risco deve esperar ter que prover maior segurança e melhor equipamento de sobrevivência, proporcionalmente à quantidade de passageiros transportados. Há maior parcela de risco no salvamento marítimo de 10 pessoas do que no de, apenas, uma ou duas; tratando-se de 400 ou 500 pessoas, mesmo usando colêtes salva-vidas, esse risco aumenta, desproporcionalmente, uma vez que é materialmente impossível empregar, simultaneamente, o equipamento de salvamento na quantidade necessária, no restrito espaço da área do acidente — quer isso seja feito por embarcações, helicópteros, aerodeslizadores (hovercrafts) ou o que seja — no espaço de tempo disponível, que não pode ultrapassar a 30 minutos. Nós nos gabamos do nosso clima privilegiado, porém, durante grande parte do ano, as águas do nosso litoral apresentam uma temperatura que só os excepcionalmente robustos conseguem suportar.

As balsas propostas são muito mais convenientes que os colêtes salva-vidas. As probabilidades de sobrevivência são acrescidas de, pelo menos, cinco vezes. Proporcionam, estas balsas, uma proteção incomparavelmente melhor contra os elementos, com boa perspectiva de as pessoas serem mantidas completamente enxutas. Além disso, aquecimento, primeiros-socorros, água, alimentos, apoio moral e, acima de tudo, a lide-

rança treinada de algum membro da tripulação são fatores relevantes na preservação da vida. Também o tempo da busca pode ser consideravelmente reduzido, por serem as balsas um alvo maior e, portanto, mais fácil de localizar. Concomitantemente, o salvamento é muito mais facilitado e tem mais probabilidade de ser coroado de êxito, uma vez que o tempo crítico de que se dispõe é muito mais dilatado.

A conhecida balsa salva-vidas Britânica de 25 assentos pesa, completa, apenas 110 libras, isto é, menos de 4,5 libras por pessoa. Os meios-de-sobrevivência prescritos no Regulamento de Navegação Aérea de 1966 têm o peso de 55 lb; os radio-transmissores de SOS são prescritos na proporção de um para cada quatro balsas. Assim, quando muito, o peso total por pessoa, em cada balsa toda equipada, é inferior a 7 lb, ficando os jatos avantajados em relação aos aviões de menor porte. As exigências da FAA quanto aos meios de sobrevivência são muito menos rigorosas que as do Reino Unido e, à luz dos refinamentos dos meios de salvamento, os dêste último seriam passíveis de reexame, devendo, porém, tal equipamento ser avaliado em relação aos piores existentes nos países sobre os quais os aviões irão operar.

Em que aspecto um dispositivo salva-vidas se torna um "tributo pesado?". Sua utilidade como salva-vidas deve ser levada em conta; se essa utilidade ou capacidade fôr cinco vezes superior em eficiência à de qualquer outro, então seu peso é plenamente compensador. Desde os dias da II Guerra Mundial, em que milhares de tripulantes dos Comandos de Bombardeio e Costeiro da RAF foram salvos do mar em balsas

muito mais rudimentares, inúmeros aperfeiçoamentos foram introduzidos objetivando a melhoria da eficiência e economia de peso. Entretanto, a despeito das deficiências que nos foram impostas pelas limitações físicas e das balsas de assento único bem como das de assentos múltiplos para toda a tripulação — e sem considerar o prejuízo que isso causava à capacidade de carga dos bombardeiros, exigindo que maior número de aviões fossem empregados numa missão — esse ônus em peso foi considerado pelo EM da Aeronáutica como sendo digno de ser aceito, um ônus muito mais grave, em peso, do que aquele a que qualquer operador civil tem de sujeitar-se.

Eu acho que alguns operadores civis consideram o equipamento de sobrevivência como um acréscimo de peso desnecessário, prejudicial aos seus lucros. Mas, estando os custos diretos de operações previstos em cerca de meio centavo o assento/milha, quem desejaria viajar num esquife voador?

A FAA recentemente prescreveu colêtes salva-vidas ou dispositivos individuais de flutuação, almofadas-bóias etc.) para todos os aviões de passageiros que decolassem ou aterrassem nas proximidades da água. As propostas Britânicas, em linhas gerais, são idênticas, mas já foram elaboradas há mais de um ano e delas não mais se teve notícias desde então, porém estabeleciam dispositivos de proteção equivalentes para aviões cujo pouso ou decolagem pudesse ser feito sobre água. Conquanto tenha sido boa a acolhida a essas propostas feitas à guisa de reconhecimento oficial dos riscos envolvidos nessas operações, nossas reações foram as seguintes:

1. *não conseguimos vislumbrar qualquer entusiasmo, por parte dos operadores, sobre a perspectiva de cumprimento da exigência que visa a obrigar os passageiros a usarem colêtes salva-vidas, em cada um desses pousos ou decolagens;*
2. *previmos sérios problemas de manutenção, rearmazenagem e intensa depreciação dos salva-vidas, especialmente nas linhas de curto percurso, com escalas;*
3. *a única solução satisfatória, especialmente para os jatos gigantesco, seriam as balsas salva-vidas mantidas a bordo, porque não é possível atinar com a mais leve esperança de salvamento para algumas centenas de passageiros em, digamos, 30 minutos, tempo crítico de sobrevivência numa amerissagem forçada em qualquer oceano, exceto nos de água mais temperada.*

Não há solução cem por cento satisfatória para este problema, porém minha opção seria pelas balsas salva-vidas, de lançamento automático, a par com almofadas flutuantes dotadas de meios fáceis de fixação ao corpo e aos demais sobreviventes, além de uma pequena quantidade de colêtes salva-vidas sobressalentes mantidos na cabina de vôo, para distribuição ocasional aos feridos, pessoas idosas ou desvalidas etc. Os demais auxílios de sobrevivência seriam mínimos.

Dos comentários divulgados em "Mainliner", o mais significativo merece ser repetido: "Não cremos que os estatísticos tenham tido coragem suficiente para produzir uma fórmula

que relacione os níveis de equipamento de segurança com os de perda de vidas, da maneira como aceitamos os níveis de risco de perda total do avião em certas fases de vôo".

Nós acolheríamos e, imediatamente, debateríamos tal fórmula, porém o debate sobre o assunto com estatísticos, normalmente, resultaria improficuo. Frases como: "ainda não tivemos nenhum acidente", "ainda não ocorreram amerissagens forçadas de jatos", e assim por diante, já me foram ríspidamente lançadas ao rosto, como se esperassem assim encerrar, definitivamente, a questão. Alegro-me que "Mainliner" concorde conosco sobre o fato de não podermos considerar as amerissagens forçadas de jato isoladamente.

Os comentários divulgados resumem-se nisto: um avião com seu equipamento completo é algo material que podemos avaliar em termos de utilidade e desgaste, ao término de uma vida útil, cientificamente calculada, ou de perda total após um acidente. Estes são riscos calculados, nos quais a matéria-prima mais os custos de fabricação e de manutenção podem ser diretamente equacionados em relação às contas de lucros e perdas da companhia aérea.

Todavia, ficou aí implícita uma suposição que, segundo cremos, até hoje não foi abordada. Ou seja, o reconhecimento implícito de que nem todos os acidentes aeronáuticos, necessariamente, envolvem perda total ou mesmo parcial de vidas. Podem ser recordados inúmeros acidentes, mesmo de grande monta, em que houve sobreviventes. Frequentemente, tem-se notícia de "escapadas miraculosas", mas em tais acidentes, em sua maioria, em ter-

ra ou na água, o equipamento de sobrevivência e segurança, como os cintos dos assentos, as saídas de emergência, os colêtes salva-vidas, os extintores de incêndio, o oxigênio de emergência, os salva-vidas, os dispositivos de escape e assim por diante, desempenhou um papel vital, sem o qual a sobrevivência apresentaria um quadro totalmente diverso.

Os esforços despendidos, visando a avaliar o custo ou o peso de qualquer equipamento necessário ao escape e à sobrevivência — e isto aplica-se também aos auxílios de busca e salvamento, equipamento de combate a incêndio e de socorro, embarcações, helicópteros etc. — em igualdade de condições com o equipamento destinado a manter o avião no ar, são inteiramente infundados. Tal equipamento só pode ser equacionado em termos de vidas humanas, insubstituíveis e inestimáveis, que não podem ser avaliadas como lucros materiais ou financeiros.

Ê chegou o momento de os operadores, projetistas e contadores estudarem profundamente este problema, em termos realistas e humanos. Nossos olhos estiveram vendados por demasiado tempo, porém os recentes acidentes serviram de advertência. A indústria aeronáutica precisa enfrentar corajosamente suas responsabilidades morais, antes que uma imensa catástrofe com algum jato gigantesco abale a opinião pública mundial, deixando de abrigar-se, como faz atualmente, por trás dos "acordos" internacionais, forjados coletivamente por essa mesma indústria. Se assim não fôr, teremos chegado ao ponto, num sentido literalmente trágico, em que "não há regresso".

NÚMEROS DO DESENVOLVIMENTO DA GUANABARA

EDUCAÇÃO: Nos primeiros quatro anos do atual Governo da Guanabara, foram construídas 1 212 salas de aula para o ensino primário e 107 para o ensino médio. Abriu-se concorrência para a construção de mais 972 salas, dentro do programa de extinção do 3º turno nas escolas primárias. As escolas de ensino supletivo foram aumentadas de 97 para 286, representando 100 mil vagas em 1970, para a pronta extinção do analfabetismo entre os adultos até 30 anos. O número de artesanatos nas escolas primárias foi aumentado de 8 para 160.

SAÚDE: A rede hospitalar do Estado foi aumentada de 237 mil metros quadrados. Em 1969, a rede hospitalar do Estado atendeu a 2 651 862 pessoas. Em quatro anos, foram aplicados 10 milhões de doses de vacinas.

O orçamento para a saúde cresceu de NCr\$ 59 milhões, em 1965, para NCr\$ 187 milhões, em 1969. Será de NCr\$ 275 milhões em 1970. O número de leitos foi aumentado de 5 627 para 7 549.

SITUAÇÃO FINANCEIRA: A receita passou de NCr\$ 524.000,00, em 1965, para NCr\$ 1.680.000,00, em 1969. A relação receita/dívida caiu de 44%, em 1966, para 15%, em 1969.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: O Sistema COPEG aplicou em 4 anos: NCr\$ 110 milhões para investimento fixo, atendendo à expansão de indús-

tria ou instalação de novas indústrias e aquisição de máquinas e equipamentos. Aplicou NCr\$ 252 milhões em financiamento imobiliário, na construção de 9 627 unidades habitacionais. Aplicou NCr\$ 28 milhões para capital de giro das indústrias e do comércio. Aplicou NCr\$ 17,5 milhões em crédito direto ao consumidor. O Banco de Desenvolvimento e Investimentos COPEG fez aplicações da ordem de NCr\$ 65 milhões em 1969. O BEG, Banco do Estado da Guanabara, aplicou, entre 1966 e 1969, NCr\$ 593 milhões em atividades industriais. E NCr\$ 157 milhões no comércio. É hoje o 9º Banco do País em volume de depósitos.

POLÍTICA HABITACIONAL: Foram construídas 9 500 unidades habitacionais pela COHAB, com apoio financeiro do BNH. Encontram-se em construção mais 25 560. Cerca de 45 mil pessoas foram transferidas de favelas extintas para núcleos residenciais. A SEPE está concluindo 504 apartamentos na Cidade Nova e iniciando a construção de mais 560 no Catumbi.

SANEAMENTO: Foram construídos 635 quilômetros de galerias de esgotos. Foram retificados, dragados e canalizados 100 quilômetros de rios, sendo aplicados NCr\$ 64 milhões nessas obras. A rede sanitária foi aumentada em 6 elevatórias.

PAVIMENTAÇÃO: Foram pavimentados 1 925 quilômetros de ruas e estradas, com a utili-

zação de 1 283 280 toneladas de asfalto.

SEGURANÇA DA CIDADE: A SURSAN aplicou NCr\$ 53 milhões em obras de contenção de encostas, em mais de 400 frentes de trabalho.

GÁS: Com a criação da Companhia Estadual de Gás, no atual Governo a produção de gás está sendo aumentada de 600 000 metros cúbicos, diários, com a instalação de 3 novas usinas de gás de nafta.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA: A Companhia Estadual de Energia aumentou de 3 mil para 15 mil o número de lâmpadas a vapor de mercúrio.

VIADUTOS E ELEVADOS: O Governo, através da SURSAN e do DER, construiu 27 viadutos e elevados, e concluiu 5 da administração anterior. Em construção se encontram 16 viadutos e elevados, e 6 túneis.

INVESTIMENTO PÚBLICO: A taxa de investimento público cresceu de 14,3%, em 1966, para 29%, em 1969.

COMUNICAÇÕES: A CETEL aumentou a rede estadual de 14 500 para 35 000 terminais telefônicos.

PESSOAL: A despesa com o pessoal (120 mil funcionários civis), em relação às despesas gerais do Estado, teve o seu percentual reduzido de 76%, em 1966, para 48%, em 1969.

PREVIDÊNCIA SOCIAL: Nesses 4 anos, o IPEG aplicou .. NCr\$ 146.847.644,00 em empréstimos simples aos servidores públicos do Estado. Aplicou em empréstimos imobiliários NCr\$ 25.681.684,00. Construiu 2 800 unidades residenciais para seus contribuintes.

25.º ANIVERSÁRIO DO 1.º GRUPO DE CAÇA NA ITÁLIA

Por ocasião das comemorações do 25º aniversário da maior ação aérea realizada pelo 1º Grupo de Caça, no Teatro de Operações da Itália, a 22 de abril de 1945, cujos resultados vieram apressar o término da II Guerra Mundial, o Ministro Márcio de Souza e Mello baixou a seguinte Ordem do Dia, para ser lida em todas as Unidades e Estabelecimentos da Força Aérea Brasileira

“A data de 22 de abril, lembrando a inconcussa, enaltecida e vitoriosa participação do Brasil na Última Conflagração Mundial, revive, em especial, a contribuição do 1º Grupo de Caça da FAB, integrando no Teatro de Guerra Europeu as Forças Aliadas, entre as quais sobressaiu pelo ardor, a coragem e o alto grau de eficiência dos seus integrantes, de tal forma que os seus feitos constituem exemplos para as gerações dos homens do ar que lhes sucederam e dos que hão de vir. Esta exaltação dos lídimos representantes da Força Aérea Brasileira não é nossa apenas, tanto que foi reconhecida, proclamada e registrada pelo Comandante do Escalão Superior em citação altamente honrosa para os aviadores brasileiros, feita no calor



da campanha, há 25 anos, cuja reprodução de breve trecho, além de ser eloquente, esclarecedora, é adequadamente comprobatória. Ei-la:

“O que realizaram nesse dia representa por si só motivo para esta citação; entretanto, desejo ressaltar seu espírito de sacrifício, desde o momento em que entraram em combate.

Engajando-se no combate, na época da maior oposição anti-aérea aos caça-bombardeiros, foram suas perdas constantes e pesadas e poucas as substituições.

Com o efetivo cada vez mais diminuído, seus pilotos voavam mais, expondo-se ao perigo com maior frequência.

Em muitas ocasiões, como Comandante do 350º Grupo de Caça, retive esses pilotos, quando queriam voar mais, pois acreditava que haviam transposto o limite de suas possibilidades.

A perícia e a coragem demonstradas nada deixaram a desejar, destacando-se o excelente trabalho de interdição e coordenação dos alvos na área de batalha.

Em minha opinião, os ataques à região de San Benedeto, neste dia 22 de abril de 1945, prepararam o caminho para a cabeça-de-ponte montada pelos aliados no dia seguinte. Cada ataque foi bem planejado e executado, excedendo o 1º Grupo de Caça, apesar das rigorosas perdas, a todos os outros Grupos do XXII Comando Aerotático. A superioridade do pessoal de vôo e a excelente qualidade do pessoal de terra determinaram o sucesso aéreo das operações”.

Naquele embate que a insânia de dirigentes conturbados pela insofrida ambição de domínio arrastou outras nações à luta de contestação, naquele terrível conflito mundial de 1939 a 1945, o mundo estarecido conheceu o desenvolvimento e o emprêgo da bomba atômica, que abriu caminho a uma possível era de destruição indiscriminada e cujo espectro apocalítico se levanta ante a humanidade e ensombrece os povos, sobretudo aqueles que, por debilidade, por não possuírem o grau adequado de desenvolvimento tecnológico, não dispõem do poder de replicar com identidade de armas.

Esse fantasma em rubras roupagens assume proporções

dantescas pelos reflexos simultâneos das acirradas disputas que abalam a paz mundial em diversas regiões do globo e pela insidiosa infiltração da pegonha comunista em toda a parte, sob as mais variadas modalidades como são a pregação de doutrinas espúrias e internacionalistas, a confusão dos espíritos por insinuações irreais e distorção dos fatos, o desvirtuamento da religião, a debilitação da família, a sedução da vida fácil e prazeres imediatos, a depravação dos costumes, a ridicularização das tradições e da moral, a corrupção e a subversão da ordem por meio de motins, depredações, assaltos, seqüestros e tantos outros aspectos.

Os cordões do domínio da Terra continuam em jôgo com outras regras. As Pátrias novamente periclitam, e os homens dignos são chamados a defendê-las e somente não atentam para essa mobilização os que não têm fibra para reagir ao assalto à cidadela dos seus sentimentos, princípios morais, tradições e crenças, ou os que suspeitamente não querem ver a realidade de todos os dias.

Em 1945, a perícia, a coragem, a inteligência, a pertinácia e a disposição para a luta, a crença na causa e o amor à Pátria, liames da fibra brasileira, teceram a alma de nossos heróis na luta contra a tirania nazista.

A despeito de ser hoje um dia de festa, nossa alegria se esmaece para que uma lágrima de saudade e de respeito possa rolar em preito de gratidão, aos que, herôicamente, imolaram suas vidas pela nossa liberdade.

Ao rememorarmos, 25 anos depois, todos aqueles que dig-

nificaram o valor do homem brasileiro, assumimos o sublime compromisso de não os esquecer e de transmitir aos nossos pósteros, como dádiva sagrada, o dever de assegurar à nossa Pátria a segurança e o desenvolvimento que todos almejamos.

Por isso e para isso, a Aeronáutica hoje se reorganiza e se desdobra, no terreno e no espaço, para se tornar sempre mais forte, cada vez mais digna de seus heróis, mais apta, unida à Marinha e ao Exército, a assegurar a nossa soberania.

O Brasil, hoje, tal como várias nações que não submergiram ao totalitarismo agnóstico e apátrida, enfrenta a conjura soez e covarde dos que não respeitam a vida humana, agentes repulsivos do “terrorismo importado — sombra, eco e parcela de um processo universal de desagregação”.

Por isso, todos devemos perseverar no combate àqueles que tentam desviar-nos de nossos destinos de nação livre, na ilusão de que podem frustrar nossa perícia, diminuir nossa coragem, vencer nossa pertinácia, quebrar nossa disposição de luta, abalar nossa crença e, assim, escravizar nossa Pátria.

Esta data exige, portanto, que sejamos fortes.

Fortes para sermos livres. Livres para amar a Deus e ao próximo. Fortes para prosperar e prosperar para sermos felizes.

Assim, concito todos os integrantes da Aeronáutica a permanecerem fiéis às tradições do 1º Grupo de Caça, para maior glória e grandeza do Brasil”.

ANIVERSÁRIO

DA

REVOLUÇÃO

Por ocasião da passagem de mais um aniversário da Revolução de 31 de Março de 1964, o Ministro Márcio de Souza e Mello baixou a seguinte Ordem do Dia, para ser lida nas Unidades e Estabelecimentos do Ministério da Aeronáutica:

“É com indiscutível satisfação e acendrado civismo que assinalamos, hoje, a passagem de mais um aniversário da Revolução Democrática de 1964.

Esse sentimento não nos vem apenas do culto a uma data grandiosa, mas sobretudo da consciência das realizações dos Governos da Revolução, aos quais nos desvanecemos de haver empenhado toda nossa decidida cooperação e aos quais devemos o incontestável surto de desenvolvimento e progresso do País.

Numa análise panorâmica da situação brasileira, os patrióticos objetivos em que a Nação vem sendo lançada estão sendo seguramente atingidos, e os resultados evidentes comprovam a exatidão, a oportunidade e a excelência das medidas aplicadas, mercê do esforço ingente despendido pelo Governo como um todo, na mais consciente unidade de intuítos e de ação, em busca do desenvolvimento nacional, que já hoje se evidencia

aos olhos de todos os brasileiros dignos.

Ao progresso material e tecnológico do Brasil, alcançado nestes seis anos, não podemos deixar de acrescentar um fator de indiscutível magnitude, que é a benéfica e vigorosa mentalidade daqueles a quem compete a administração da coisa pública, processada esta dentro dos mais elevados e são princípios de moralidade, com a conseqüente melhoria da produtividade em todos os setores. Dentre estes, citamos os múltiplos quilômetros de estradas abertas e pavimentadas, as novas indústrias implantadas, com a crescente diversificação das exportações, os recursos naturais sendo desvendados com pujança, as finanças em franca recuperação, as colheitas abundantes, tantos outros fatos de realce como a educação, onde os anseios da juventude em busca de conhecimentos novos e de reafirmação de um desiderato que lhe é a própria razão da vida nos convencem dos caminhos acertados que o Governo traçou nesse âmbito fundamental de atividade.

O Ministério da Aeronáutica, sintonizado nesse ritmo de trabalho e de efetivas realizações, rejubila-se em estar integralmente imbuído dos mesmos

ideais e impulsionado pelo mesmo esforço construtivo.

No sua esfera de atividades, o projeto e a construção do “Bandeirante” constituem uma realidade que honra e engrandece a engenharia aeronáutica brasileira; a sua contribuição eficaz na segurança nacional, ao lado da Marinha, do Exército, das Forças Auxiliares e de todos os agentes da Lei, é missão de que se orgulha e de que se desempenha de olhos fitos no bem-estar social, para a contenção das atividades de maus brasileiros que, no extremismo impatriótico e traiçoeiro, julgam poder frustrar o destino do Grande Brasil democrático.

Sobressaem ainda em nosso labor fecundo a regulamentação de todos os Comandos Gerais, dos 4 Comandos Aéreos, do Comando de Formação e Aperfeiçoamento, a ativação das I e II Forças Aerotáticas, do Centro de Formação de Pilotos Militares e da Base Aérea de Manaus, num dispositivo incrementador dos meios imprescindíveis à realização plena de nossa missão constitucional.

Para essa tarefa grandiosa, que exige o trabalho de todos nós, com desprendimento e elevação, para que prossigamos nela com o mesmo ardor que a Revolução de 1964 incutiu, definitivamente, em nosso espírito, venho contando com o esforço e a dedicação de todos os integrantes da Aeronáutica.

Ao destacar e agradecer o empenho com que vem sendo executada a nossa missão, estou seguro que hoje, como sempre, havemos de dar à Pátria estremeçada a contribuição decisiva do nosso trabalho, disciplina e altruísmo, fatores indispensáveis para o engrandecimento e o progresso do nosso Brasil!”.

AÇÃO CÍVICA

Objetivos e Riscos

Adaptado do artigo de autoria do
Ten Cel HOYT R. LIVINGSTON e
Ten Cel FRANCIS M. WATSON, Jr
(EUA), publicado no número 12 da
"Military Review" de Dez. de 1967.

O termo Ação Cívica tem sido aplicado a toda uma gama de atividades. Algumas têm obtido sucesso; outras não puderam alcançar nenhum objetivo de valor.

Não resta dúvida de que muita coisa boa tem sido feita neste sentido, mas não se pode negar que também tem havido muito insucesso.

A razão do fracasso é simples. Em geral, tomamos os aspectos superficiais do que nos parece ser uma boa idéia de melhoramento da sociedade e a pomos em prática, sem verificar primeiro se possuímos todos os instrumentos necessários, ou se sabemos perfeitamente como devem ser utilizados.

A Ação Cívica tem sido recomendada como um dos meios para evitar ou combater a sublevação. É uma arma de guerra que, para dar resultado, requer a mesma precisão, coordenação e apoio dados a qualquer outra. Se empregada imprópriamente, fará o mesmo que qualquer outra; explodirá em nossas mãos. Na difícil tarefa de procurar manter um clima de ordem na modernização de áreas em desenvolvimento, nenhum de nós tem o direito de interferir na mente, nos costumes, ou no bem-estar material de um povo, simplesmente porque desejamos ou pensamos que podemos ajudá-lo. Infelizmente, muitos daqueles, cujas manobras de combate são planejadas, coordenadas e executadas com perícia e discernimento, permitem que uma operação como a Ação Cívica seja levada a cabo ao acaso. Tal como em muitas outras atividades, entretanto, para que dê resultado, deve ser executada com tanta precisão quanto o tempo e as circunstâncias o permitam. Possui ela certas sutilezas que exigem ser planejada por um estado-maior e supervisionada por um comando.

Deve-se ter em mente que Ação Cívica significa o melhoramento da situação de indivíduos que possuam menos do que nós, mas

implica fazê-lo sem obrigá-los a adotar materiais ou métodos que não podem, ou não desejam, adotar. Implica, isto, em selecionar tantos projetos quantos possam ser realizados com materiais obtidos localmente e com a mão-de-obra existente entre as forças militares locais. *Nosso auxílio deve ser baseado num conhecimento completo e prático dos desejos, necessidades e possibilidades da população local*, ao invés de mentalmente transpor esse povo e seus problemas para o nosso próprio ambiente.

Dêste modo, entendemos ser necessário utilizar os processos de Planejamento de Comando nos projetos de Ação Cívica. Analisemos a missão e estudemos a situação, incluindo o clima e as estações, bem como as restrições que estes impõem à localidade. Faz-se notar que durante a colheita, por exemplo, os lavradores não têm tempo para trabalhar num projeto de Ação Cívica que não contribua para ela. Estudemos, portanto, o povo, seus chefes e o ambiente em que vivem. Terá o que eles desejam prioridade sobre o que nós desejamos para eles?

Convém, também, lembrar que um projeto inacabado por falta de material é pior do que nenhum. Estaremos nós, como soldados, advogando a construção de escolas que ficarão vazias por falta de mestres e livros? Questões como estas, e muitas outras, devem ser consideradas para que a Ação Cívica não se torne contraproducente.

Um ponto deve ser examinado bem atentamente. Qual é a missão?

A missão da Ação Cívica Militar, diz o Manual de Vocábulos das Forças Armadas, "é cooperar com o desenvolvimento do país e, ao mesmo tempo, criar um clima favorável às Forças Armadas, ao Governo Federal e às instituições e modo de vida democráticos".

Mas, embora a missão básica da Ação Cívica permaneça sempre a mesma, a situação pode levar a algumas variações temporárias. Em ações de contraguerrilha, pode-se ter um motivo importante para ganhar o interesse momentâneo dos habitantes de um povoado, a fim de obter informações, ou isolar comunistas locais. E, neste caso, a Ação Cívica unilateral pode ser a única solução, e a sua finalidade então variar, conseqüentemente.

COMPORTAMENTO DO PILÔTO

Cel Av

EDÍLIO RAMOS DE FIGUEIREDO

Que pode ser feito para melhorar o comportamento do piloto e trazê-lo mais livre dos acidentes relacionados com o meio ambiente em que vive?

Os estudos conduzidos em laboratórios por vários peritos em segurança revelam que fatores emocionais e pessoais relatados são significantes na experiência dos aviadores, nos acidentes.

Foi determinado que um grupo característico de acidente não pode ser distinguido de outro acidente que se repete sob os aspectos de acuidade visual, percepção de profundidade, clareza, reações no tempo ou testes de habilidade mental. Desvios de emoções e temperamentos, contudo, parecem ser significativamente característicos na repetição dos acidentes.

As conclusões encontradas por esses estudos revelam que fatores emocionais, transtornos mentais e mau ajustamento fisiológico operam, diretamente, na causa de acidentes aeronáuticos.

Para entender o comportamento de um piloto, precisamos entender, antes, as várias condições em que ele se executa.

Os elementos de seu meio-ambiente podem ser divididos em duas categorias: os elementos objetivos e físicos e os subjetivos e mentais. Por exemplo: o controle de tráfego, marcas das pistas, saídas de emergên-

cia, rotas definidas de vôo, etc. representam deliberados esforços pelos homens da infra-estrutura para proteger os pilotos.

Contudo esses deliberados esforços para ajudar aos pilotos e auxiliá-los a alcançar o destino em segurança são interferidos por outras peculiaridades do seu meio-ambiente, isto é, a resposta do ser humano ao ambiente físico. Do mesmo modo que o elemento físico de seu meio-ambiente, o comportamento dos outros não afeta cada aviador da mesma forma. É difícil, por exemplo, para um simples aviador saber se outros aviadores receberam os mesmos físicos ingredientes do que ele, em igual situação. É, particularmente, difícil saber se eles responderão a esses ingredientes, se notificados a tempo.

Obviamente, os elementos subjetivos do meio-ambiente aéreo são menos previsíveis ou dependentes do que os elementos físicos.

Combinados, os elementos objetivos e subjetivos tornam o meio-ambiente perigoso; perigoso porque não é suficientemente previsível para os aviadores a tempo de alertá-los como guia para seu próprio comportamento. Com a percepção como elo da cadeia entre a situação do vôo e o último comportamento em vôo, sua significação para a segurança de vôo é evidente. Não importa quão organicamente perfeita esteja a sen-

sibilidade da pessoa; ela não segue, necessariamente, aquilo que perceberá ao redor de si com o apuro e a realidade necessários.

Se os aviadores falham em determinada situação em vôo é porque uma área do comportamento imprevista e perigosa os conduz como causa potencial de um acidente ou os envolve nela. A percepção, então, envolve interpretação da importância do que está sendo visto, a fim de prover uma base sólida para atuação dentro da situação observada.

Tal interpretação é baseada não somente nas funções físicas de seu aparato de sensibilidade, mas também naquilo que aprendeu na experiência passada, de fato, sob a inteira personalidade do aviador.

Ordinariamente, um piloto não se transforma em outra pessoa quando no Comando de uma aeronave (talvez alguns setores de sua personalidade sejam reforçados ou enfraquecidos). Basicamente ele traz ao vôo a mesma personalidade que trazia de seu escritório ou de sua casa, e esta personalidade afeta tudo o que ele faz. Dois aspectos importantes de sua personalidade afetam sua percepção e seu comportamento como aviador. Eles são a atitude e o ajustamento. Como agentes da personalidade, atitudes simplificam o trabalho cotidiano de resistir ao meio-ambiente pela assimilação de experiências em padrões de comportamento futuro. Seu comportamento, geralmente, será governado pelas atitudes, as quais ele havia tomado no espaço, ou classe de experiência, e assim ele não tem que reagir de forma inteiramente diferente a cada situação que encontra.

Aviadores, então, percebem situações na linha de conduta de suas próprias atitudes ao redor dessas mesmas situações. Se a atitude de um aviador para com determinada situação é realística, seu comportamento nesta situação será seguro. Atitudes, então, influenciam a percepção de um aviador numa situação e o seu comportamento nesta situação é afetado de acordo com ela.

A atitude que uma pessoa forma e, conseqüentemente, sua percepção do meio-ambiente são determinadas, em larga escala, pela natureza e pelo grau de seu ajustamento, o qual se refere à relação que a pessoa tinha com esse meio-ambiente ou como ele se adapta bem aos demandas da realidade.

Uma das razões para uma pessoa ajustada ser bem ajustada é que ela tenha bom nível de realidade e perceba o mundo ao seu redor, não importando qual ou como seja e, conseqüentemente, possa adaptar-se aos reais demandas da situação. Este paralelismo, se aplicado ao voo, é indestrutível: situações percebidas acurada e inteiramente são um pré-requisito para um voo em segurança, dentro de seu próprio comportamento.

Assim, a natureza e o grau de ajustamento de um indivíduo, tal como sua atitude, têm uma forma vital na sua percepção da situação do voo.

Considerando percepção ou modo como cada um interpreta o que vê como a cadeia de conexão entre o meio-ambiente em que vive e o último comportamento em voo, é impossível subestimar a importância dos fatores da personalidade na segurança de voo.

Ainda que atitudes tenham maior e imediata influência no comportamento em voo do que o ajustamento, no propósito de melhorá-lo é essencial conhecer como ele pode mudar as atitudes.

Atitudes são autopreservativas por natureza e tendem a resistir a mudanças. Ainda que elas sejam uma estrutura final ou a resultante de setores da personalidade do piloto, as condições nas quais são baseadas podem mudar, à medida que a personalidade do indivíduo amadureça ou adquira maior conhecimento. Assim, é necessário conhecer as condições nas quais a atitude é baseada. Os erros dessas condições devem ser mostrados ou o indivíduo continuará atendendo, e cada vez mais, à sua habitual atitude.

Que papel faz a atitude do aviador, em relação à sua estrutura total de personalidade? A que áreas do comportamento é conectada? Quais necessidades do indivíduo são satisfeitas pela atitude? Ele ganhará amigos, perde-os-á, ou será rejeitado por eles, ou mesmo fazê-los inimigos? Imaginando aqueles fatores que afetam as atitudes, um proveitoso e efetivo programa pode ser instituído para ajudar àqueles denominados causadores de acidentes em potencial, ou melhor àqueles propensos a acidentes pelo melhoramento de seu comportamento em voo.

Pesquisas têm revelado que atitudes e outros fatores fisiológicos relatados são mais significantes nas causas de acidentes do que falta de conhecimento ou habilidade manual inadequada. Um efetivo programa de prevenção de acidentes deve procurar e incrementar a

ênfase, quanto ao desenvolvimento de atitudes corretas.

Isto não significa, contudo, que menor atenção seja dada ao conhecimento e ao treinamento, porque esses, obviamente, são essenciais a uma boa técnica. Sem eles, atitudes desejáveis não podem ser conseguidas.

Em decorrência, os objetivos, no sentido de melhorar o comportamento do aviador, do mesmo modo que as atitudes, são correlacionados e só podem ser obtidos relacionando-se estas atitudes à realidade do voo, através de um efetivo programa de educação psicológico com relação à segurança de voo.

Respeito às autoridades constituídas e a realização de responsabilidades que cada aviador tem para com o outro são as importantes atitudes a serem desenvolvidas, as quais melhorarão, significativamente, o comportamento de cada aviador.

A implementação de um programa de educação, relacionado à psicologia aplicada à aviação, deve ser considerado em cada escalão de comando.

O SIPAER já está em condições de tomar uma posição em relação à tal situação e auxiliar os comandantes de Unidades a iniciarem tal programa.

Esta aproximação à prevenção de acidentes não educará, somente, o aviador, mas também educará o Comandante com a realidade de que a dificuldade primária nos acidentes repousa em atitudes defeituosas, mal-ajustamentos de personalidade e falta de estabilidade emocional — **TODOS ATRIBUÍDOS DO COMPORTAMENTO DO AVIADOR.**

ASAS DE ESPERANÇA

À Fôrça Aérea Brasileira
JENY DE LIMA

No roncar de motores retumbantes,
após taxiar nas curvas e nas retas,
largais a pista, em forte bafejar!
Sois vigorosos pássaros brilhantes
que rasgais céus por sôbre terra e mar.
Asa aberta em cruzeiro, na amplidão,
rumo às estrêlas, rumo ao firmamento,
sêres alados, sois, pelo querer,
mensageiros da fé, da evolução,
e os povos embriagais, pelo poder.
Braços abertos sôbre os tênues cirros
a se estenderem como finos véus;
ou sôbre o campo verde que descansa
o olhar, a se perder, pela distância.
Cortando largos, caudalosos rios;
cruzando azuis e majestosas serras.
Lá em baixo, dormem ninhos de arapongas;
dormem cidades, vilas escondidas
na vastidão dos mundos e das terras.
Por sôbre as altas tórres ponteagudas,
onde um luzeiro rútilo não cessa;
cortais, em vôo rasante, com voz surda,
o imenso areal que brilha, causticante,
longe da relva suave e vicejante.
Sôbre jardins em flor, na primavera,
onde as crianças brincam descuidadas
e batem palmas — ficam encantadas;
também, pelas caatingas pedregosas,
onde a existência é sempre ansiada espera.
Por sôbre um mar sem fim e sem fronteiras,
que rola e canta pelas praias brancas,
a balançar veleiros e palmeiras
e a castigar penedos e barrancas.
Por sôbre cordilheiras e nevadas,
que cobrem como colchas de algodão,
após descer encostas e rochedos,
borrifam filigramas pelo chão.
Pelas campinas, onde as nédias reses
de olhar tranqüilo, velam seus rebentos;

e escutam murmurar, pelas quebradas,
o véu de renda da cascata ao vento.
Por sôbre campos de trigais dourados,
que são, dos lares, cofres consagrados.
Em noites, sob o luar de seda e prata
que, na corrente, tela fina pinta,
tendo por teto majestoso manto
feito de estrêlas, de mistério e encanto.
Nas tempestades, dentro da tormenta;
nos vendavais ou na cruel rajada;
no pôr-do-sol e pela madrugada;
nada temeis e não vos afugenta.
Em fôfa neve branca de invernaís
ou nas rosadas tardes de verão;
ao meio-dia, quando o sol é lume
e a terra veste côres de vitrais.
que a brisa embala em doce acalantar.
Por sôbre estâncias de rosados pomos,
Nas clarinadas de festivas datas
ou nos momentos de sofrer pungentes,
longe dos lares e dos velhos ninhos,
quando são lanças a saudade ardente.
Tombando nas florestas tenebrosas.
vois sois, da Pátria, a lágrima do luto.
Sobrevoando terríveis pantanais,
a socorrer feridos e famintos,
expondo a vida com desprendimento,
trazeis no longo bôjo amparo e alento.
Dentro da guerra, no brandir das armas,
sob as granadas, os canhões e as bombas;
ou no sorrir da paz que a alma ressurgue
e o brilho de prazer aos olhos fulge.
Pelos confins da terra — tão distante!
Nos desertos do Saara ou Colorado;
nas selvas misteriosas da Amazônia;
comanche e flaps querem, cada instante,
voltar ao pouso — doce lar amado.

.....
No roncar de motores retumbantes
que faz vibrar até na própria morte
o coração do herói, com puro ardor,
cobrindo, com as asas, sul a norte,
cheias de fé e amor, o mais profundo,
sempre a plainar para o dever cumprir
com destemor de bravos e de fortes,
seja na guerra ou na ridente paz,
vós sois, gigantes aves benfazejas,
Estrêlas valorosas do Porvir!

LIBERDADE E LEI

Tenente-Coronel-Aviador
CID AUGUSTO CLARO

O presente trabalho foi selecionado pelo Departamento de Ensino da ECEMAR, dentre os apresentados na Exposição Oral da Turma 1-70.

No dia 17 de agosto de 1962, um mço de 18 anos, chamado Peter Fechter, tentou, em companhia de um amigo, transpor o "muro da vergonha" em Berlim. O amigo conseguiu o intento, mas Peter foi morto a bala no setor comunista. A Polícia disparou, Peter foi atingido e caiu junto ao muro, gritando em vão por socorro. Centenas de expectadores em trágico silêncio, de ambos os lados do muro, viram-no morrer lentamente. Seus gritos de dor foram pouco a pouco, com o passar do tempo, transformando-se em fracos gemidos. Sua comovente agonia foi assistida com impassividade pelas autoridades comunistas. Sõmente depois de morto Peter, foi que o policial se aproximou de sua vítima e a retirou do local. A tragédia revoltou os berlinenses ocidentais, que passaram a hostilizar os destacamentos russos que montavam guarda ao monumento comemorativo da Segunda Guerra Mundial. Depois do incidente, as tropas norte-americanas aquarteladas em Berlim ocidental trouxeram para o local uma equipe de médicos, com ambulância, a fim de poder socorrer outros Peters.

Qual teria sido a mola que impulsionou esses rapazes, fazendo com que corressem todos os riscos para saírem do setor comunista? Por que, apesar dêste duro castigo de escarnamento infligido pelos comunistas, milhares de outros Peters não se acovardaram e, utilizando-se dos mais incríveis expedientes, continuam a abandonar o setor oriental de Berlim? A resposta só pode ser uma: o anseio de liberdade. A aspiração suprema de ser livre. Peter, como tantos outros iguais a êle, colocou a liberdade acima de sua própria vida.

Conceito de liberdade

O anseio de liberdade é muito antigo. Êle é, de fato, essencial à natureza humana. O homem procura a liberdade em tôdas as suas atividades: profissional, civil, familiar, política, etc. E o que vem a ser liberdade?

Diversos filósofos, preocupados com a essência de liberdade, estabeleceram várias definições sob uma variedade enorme de concepções. Assim é que Spinoza (filósofo holandês do

século XVII) sustentava que a liberdade era a racionalidade perfeita; Leibniz (conhecido filósofo e matemático alemão também do século XVII) afirmava que ela era a espontaneidade da inteligência; Kant (filósofo espiritualista alemão do século XVIII) a considerava a autonomia; Hegel (célebre filósofo alemão do século XVIII/XIX) dizia ser ela a aceitação da necessidade; e Croce (crítico, político e filósofo italiano falecido em 1952) apontava-a como a perene expansão da vida. Tôdas essas definições são válidas, mas tôdas elas consideram o problema do ponto de vista filosófico e não do ponto de vista prático. Sabemos, também, que as definições são sempre detestáveis e perigosas. Se alguém quiser provocar uma discussão, basta solicitar que se defina um termo. Preferimos a conceituação, para melhor transmitir uma idéia, uma opinião, a respeito de liberdade. Podemos dizer, então, que a liberdade seria o livre arbítrio, significaria a faculdade de escolher, de o indivíduo fazer ou deixar de fazer, de realizar ou não de acôrdo com sua vontade. A liberdade representa, assim, uma das grandes idéias de nossa civilização, é parte de nossa crença na dignidade do homem. Para muitos, a liberdade seria assim como a saúde: só temos perfeita consciência dela, só nos apercebemos de seu imenso valor quando ela desaparece, quando estamos oprimidos. O conceito de liberdade é muito amplo. A palavra "liberdade" e a sentença "sou livre" referem-se a uma infinita variedade de significados e, assim sendo, vamo-nos limitar a distinguir um aspecto particular da questão global da liberdade, qual seja, exatamente, o da liberdade política.

Através dêsse ângulo específico, deparamo-nos com esta conotação básica do conceito: a liberdade política seria a ausência de restrição exterior, ou seja isenção de coerção. Essa ausência de restrição exterior não significa a ausência de "tôda a restrição". Na realidade, o que se reclama na liberdade política é a proteção contra o poder arbitrário e absoluto do Estado. Por liberdade política queremos dizer uma atmosfera de proteção que permita aos governados oporem-se efetivamente ao abuso do poder por parte dos governantes. A liberdade política protege o homem contra a opressão do governo. O poder é o eterno inimigo da liberdade, é a sua antítese.

Mas, como explicamos anteriormente, se o anseio de liberdade é uma aspiração essencial à natureza humana e é tão antigo quanto a própria natureza, entretanto a prática da liberdade, do ponto de vista político, é muito rara — ela não é comum de todos, nem no espaço nem no tempo. Poucos povos descobriram o segredo de viverem em liberdade política. Essa é uma grande conquista da civilização moderna e, de um modo muito especial, das anglo-saxônicas. É verdade que a aspiração político-libertária deve ter-se originado, do ponto de vista filosófico, principalmente na França, mas quem descobriu o segredo da prática da liberdade política com a ordem incontestavelmente foram os povos anglo-saxônicos e não os povos latinos.

Os filósofos franceses do século XVIII, como Montesquieu, Voltaire e Rousseau, vivendo sob o jugo de um absolutismo decadente, formularam doutrinas onde a liberdade era salientada, como parte essencial da

dignidade humana. Sob a influência dessas idéias, o direito à liberdade política foi, inicialmente, inscrito na Declaração dos Direitos do Homem, votada na França no final daquele século, daí passando para a Constituição Francesa e se irradiando para as Constituições dos demais países, inclusive o Brasil. O artigo nono dessa Declaração estatuiu: "A lei deve proteger a liberdade pública e individual contra a opressão daqueles que governam". Então, a lei deve garantir e ao mesmo tempo limitar a liberdade dos governados. A liberdade política é precisamente o livre exercício dos direitos políticos determinados pela lei fundamental de um Estado. É o gozo dos direitos que a Constituição de um Estado livre assegura a cada cidadão. A liberdade política define os direitos do homem perante o governo e tem um objetivo: domar a tirania.

A liberdade política no regime democrático

Através do exercício da liberdade política, o povo tem o direito, dentre outros, de escolher, pelo voto, os seus próprios governantes. Do ponto de vista constitucional, a democracia caracteriza-se pelo exercício da liberdade política do voto, isto é, pela oportunidade que se dá aos governados, ao povo, de mudar de governo. Assim, o regime é democrático quando a Constituição estabelece eleições periódicas e permite ao povo mudar de governo, se assim o entender, com liberdade de escolha. Portanto, chegamos à conclusão que a Democracia é um governo de consenso, isto é, os governados consentem num determinado governo ou tipo de governo. O consenso pode ser direto, quando o próprio povo vota em seu governante, e indireto, quando o go-

vêrno é constituído pelos delegados do povo, por seus representantes. Mas seja por processo direto ou indireto, há sempre o consentimento popular. Se o povo não tem liberdade para escolher seus governantes, tôdas as outras liberdades estão seriamente ameaçadas. Assim, o governo nada mais é que o instrumento que o povo escolhe para garantir sua liberdade. Entretanto, o sufrágio não caracteriza por si só o regime democrático, porque, se o governo fôsse apenas de consenso, o governo de Cuba, o governo da Rússia e de todos os países socialistas propriamente ditos seriam também democráticos. E nós sabemos que isso não é verdade, que nesses países não há democracia. Então, a democracia é alguma coisa mais que o consenso. E essa alguma coisa mais é a crítica.

A democracia, então, se caracteriza pelo consentimento e pelo direito de crítica das minorias que não consentem. Através do exercício da liberdade política, as minorias que disseram NÃO ao governo devem ter liberdade para existir e existir opondo-se ao governo da maioria, e ainda mais: com prerrogativas de doutrinar, de convencer ao povo e, através dêsse convencimento, obter o poder quando se tornar maioria. Só assim há democracia. Lemos em Aristóteles que a fórmula da liberdade é "governar e alternadamente ser governado... não estar sob as ordens de quem quer que seja, sob qualquer alegação, de outro modo que não seja por rodízio, e somente enquanto que aquele que governa, quando chegar a sua vez, igualmente se submeta". Isto é, de fato, uma grande conquista do pensamento humano, mas muito difícil de preservar nos tempos atuais. A maioria,

isto é, o governo que é todo poderoso porque possui todos os recursos para permanecer no Poder (Forças Armadas, Órgãos de Informações, Polícia, Poder Econômico, etc) permite que uma minoria, teoricamente sem poder, exista criticando e fazendo oposição até conseguir o poder. É justamente isso que é difícil de preservar porque, embora o sistema seja perfeito, os homens, a sociedade, são imperfeitos. A responsabilidade pela preservação do regime tanto cabe ao governo quanto à minoria. A liberdade de crítica, de oposição, como todas as outras, não deve ser absoluta. É possível levantarem-se teses de governo, mas nunca de regime. A minoria tem a liberdade de pretender mudar o governo, quando se tornar maioria, no dia em que convencer a maioria. O que a minoria não pode pretender é mudar o regime. Eis aí o que é oposição legal e oposição ilegal. A oposição legal limita-se a fazer oposição ao governo. A oposição ilegal é aquela que discute a natureza, as vantagens do próprio regime. Esta tese foi apresentada e brilhantemente defendida pela primeira vez, em princípios de 1967, na Câmara Federal, pelo Deputado Clóvis Stenzel, representante da Arena do Rio Grande do Sul. Este parlamentar, além de advogado, é professor de Sociologia em duas Universidades em Brasília.

A atual situação existente no Brasil é o mais difundido exemplo de defesa dessa tese. Aqui, as minorias muito atuentes faziam e continuam a fazer oposição ilegal: movimento estudantil, "abaixo a ditadura", assalto a bancos, terrorismo, roubo de armas e explosivos, seqüestros, etc. Ora, como medida de legítima defesa do regime, o governo se arma de

instrumentos capazes de neutralizar a subversão das instituições nacionais, do próprio regime. A oposição, nesses termos, dá a certeza, ao governo, que o regime está em perigo. Então, como medida de auto-defesa, o governo se ampara em medidas de exceção. O governo não tem outro caminho para fazer frente a este estado de coisas. A minoria põe em risco a sobrevivência do próprio regime e faz periclitar a paz e a segurança nacionais. Estamos de fato muito longe da posição de Voltaire, que dizia: "Discordo do que dizes, mas defenderei até a morte o teu direito de dizê-lo". Isto era muito bonito na época da democracia liberal do século XVIII. Não havia manifestos de Marx, de Lenine, de Mao-Tse-Tung. Esses manifestos dizem assim: "A nossa revolução é permanente. Fracassar, levantar de novo até liquidar o inimigo e tomar conta do poder". Isto é contra a democracia e eles querem usar a própria liberdade, que existe na democracia, para golpeá-la. Na verdade, como ensinou John Kennedy, a única revolução permanente é a Revolução da Liberdade. O objetivo dos subversivos é, amparados nas próprias liberdades democráticas, derrubarem o regime para estabelecerem um regime totalitário de esquerda. Péssima é a democracia que, em nome das liberdades democráticas, permite que os seus inimigos a destruam, utilizando-se de suas próprias leis e realizando, assim, aquilo a que os técnicos da "subversão sem risco" definem como "a revolução de dentro". A democracia liberal não pode continuar a fornecer as armas para a subversão e para as idéias totalitárias. Se antes de 1964, antes portanto da Revolução Salvadora de 1964, nós

dizíamos aos subversivos: — "Concedo-te, em nome de meus princípios, a liberdade que me negarias em nome dos teus", hoje, nós temos de dizer para eles: "Nego-te, em nome dos teus princípios, a liberdade que me solicitas em nome dos meus". Nós temos que negar, em nome dos princípios deles, a liberdade que eles solicitam em nome dos nossos. Eles não têm o direito de pedir essa liberdade, porque a liberdade que eles nos pedem é para nos derrubar, derrubar a democracia e implantar um regime comunista no país.

Então verificamos, mais uma vez, que a liberdade política é a ausência de restrição, mas não a ausência de toda a restrição. A liberdade não pode ser tão completa, a ponto de permitir que a minoria acabe com a liberdade da maioria.

A liberdade só é compatível com o Estado de Direito

Se a liberdade absoluta é utopia, e se é a lei que limita e garante a liberdade, o exercício da liberdade contida na lei só é possível, só é compatível com o Estado de Direito. É o império da lei. Sem leis que funcionem "erga omnes" e "inter-omnes" — contra todos e entre todos — não pode haver liberdade. Deve haver reciprocidade entre direitos e deveres, com limites mutuamente aceitos e universalmente respeitados. Fora disso, é o império da desordem, da arbitrariedade, da corrupção e da opressão.

Estado de Direito é aquele em que as leis é que governam e não os homens. É o chamado princípio da "despessoalização" do poder e das funções públi-

cas. Infelizmente, no Brasil, ainda verificamos a existência de fatos que contrariam esse princípio básico e essencial no Estado de Direito: o poder impessoal. Um exemplo característico do que afirmamos nós vamos encontrar no interior do país. Aí, quando um Partido vence as eleições, exige que o Juiz seja do Partido. É o chamado "Juiz nosso". Entretanto, o Juiz não pode ser do Partido, ele tem de ser da lei. Mas, se o Juiz não é simpático ao Coronel, não é do Partido, e não sendo do Partido não é "Juiz nosso". E, não sendo "Juiz nosso", não pode permanecer naquele local. O "Juiz nosso" é uma coisa horrível; não há segurança para ninguém. Mas não é só o Juiz que tem de ser nosso. Também o Promotor, o Delegado, têm de ser nossos. Desta forma, não é possível haver o governo da lei, o império da lei, e, portanto, não há liberdade e não há democracia. Os adversários que estão fora do governo não se sentem seguros e não é só politicamente. Até civilmente são inseguros e não têm liberdade alguma. Só há liberdade quando os homens se sentem seguros pela lei. Sem o império da lei, há o império da impunidade. Para que haja liberdade, é necessário eliminar a impunidade. A certeza da impunidade tudo corrompe.

Conforme disse William Pitt (conhecido estadista) no Parlamento inglês, em 1793: "Neste país, nenhum homem, por sua fortuna ou categoria, é tão alto que esteja acima do alcance das leis e nenhum é tão pobre ou obscuro que não desfrute a sua proteção. Nossas leis proporcionam igual segurança e garantia ao exaltado e ao humilde, ao rico e ao pobre".

Esta é a democracia inglesa. Este é o fundamento da liberdade inglesa. É importante acrescentar que, nessa época, não havia na Inglaterra o sufrágio universal. Mas ninguém tinha medo dos poderosos. Ninguém tinha medo da injustiça. O homem vivia tranqüilo porque sabia que a aplicação da lei lhe garantia a liberdade. Quem estava no governo representava a lei, e não o Partido apenas. Existia o Estado de Direito.

No Estado de Direito, os Partidos políticos atuam em benefício de toda a Nação. Os Partidos atuam como escolas políticas com base no denominador comum do respeito às instituições e com o intuito de servir à Nação em sua totalidade e não apenas à facção. Caso contrário, teremos a partitocracia que pode ser definida como o governo do Partido, pelo Partido e para o Partido. É uma facção querendo impor sua vontade e não o povo, a Nação, agindo soberanamente.

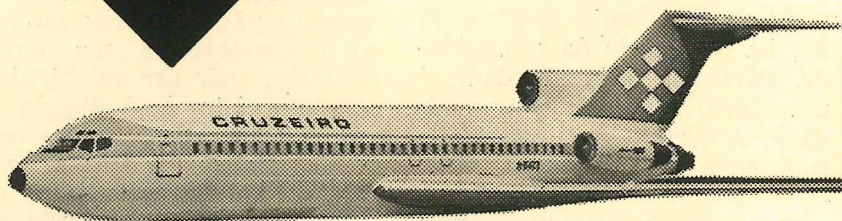
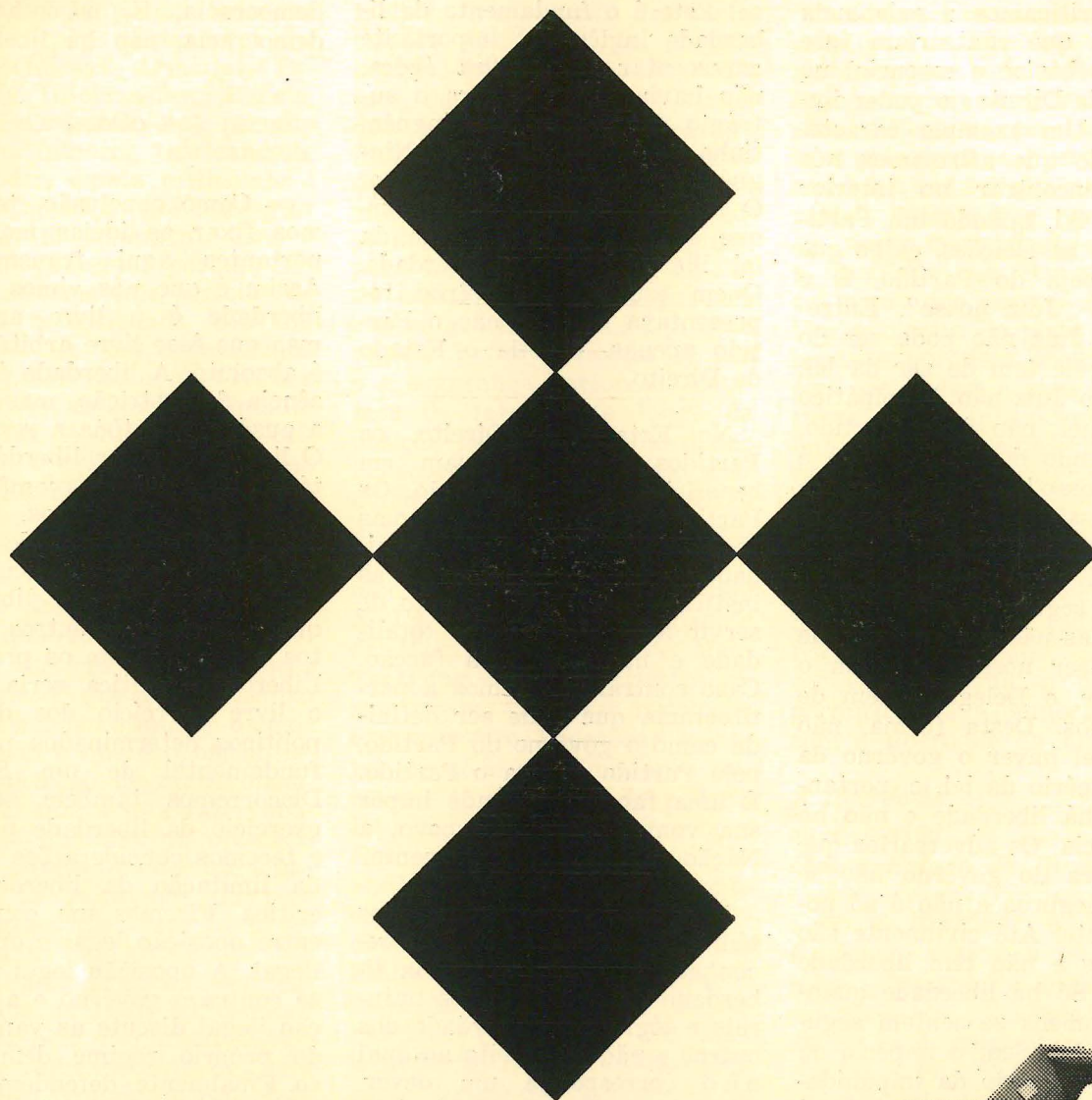
No Estado de Direito todos têm liberdade e cada qual reconhece que a sua própria liberdade encontra limites naturais e lógicos na liberdade dos outros e não há direito ao qual não corresponda um dever. Ninguém pode ser onipotente e absoluto, isto é, desligado do dever, principalmente o governo. No Estado de Direito existe a verdadeira essência da democracia, porque ele pertence ao povo e não o povo ao Estado. Fora do Estado de Direito a liberdade fica sendo um privilégio e não um direito e, como privilégio, pode ser retirada a qualquer momento. Qualquer sistema de governo em que o povo tem apenas a liberdade que o governante lhe concede, ao invés de o governante dispor apenas da liberdade que o povo decide delegar-

lhe através da lei, não é uma democracia. E, não havendo democracia, não há liberdade.

—oOo—

— Como conclusão, tentaremos fixar as idéias mais importantes aqui transmitidas. Assim é que nós vimos que a liberdade é o livre arbítrio, mas que esse livre arbítrio não é absoluto. A liberdade é a ausência de restrição, mas não é a ausência de toda a restrição. O limite da nossa liberdade está justamente no começo da liberdade dos outros. Vimos também que a liberdade política é um aspecto particular do conceito amplo de liberdade que pressupõe os outros aspectos e que também os promove. Liberdade política seria então o livre exercício dos direitos políticos determinados pela lei fundamental de um Estado. Discorremos, também, sobre o exercício da liberdade política, e tecemos considerações acerca da limitação da liberdade de crítica. Fizemos um confronto entre oposição legal e oposição ilegal. A oposição legal dirige-se contra o governo e a oposição ilegal discute as vantagens do próprio regime democrático. Finalmente, defendemos que o exercício da liberdade só é possível no Estado de Direito. É o primado da lei. A garantia da liberdade está no respeito à lei por parte de todos, portanto também por parte do governo, sem o que os governados não encontram proteção adequada contra as extravagâncias e os caprichos dos que estiverem no poder. A lei impõe um limite à ação dos governos, protegendo portanto os governados. A liberdade é assegurada pelo cumprimento das leis. A liberdade é a obediência às leis que nos impõem a nós.

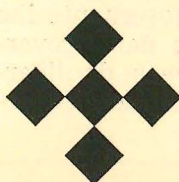
SÍMBOLO DO SUCESSO



Um novo símbolo que marca o sucesso da CRUZEIRO. Cinco estrelas formando o cruzeiro e apontando nas quatro direções. O símbolo de novas realizações e novas conquistas. A marca da tradição, do pioneirismo e do resultado de quem acredita no trabalho.

1969 foi o ano do Caravelle. A CRUZEIRO transportou mais de 800 mil passageiros. Ganhou o prêmio de "a melhor empresa nacional do ano".

1970 — o ano CRUZEIRO. O ano do sucesso. O ano do super jato Boeing Tri-Reator.



VOE
CRUZEIRO
A EMPRESA AÉREA DO ANO

Esportes em nosso Clube

Competição Interna

de Natação

Realizou-se na manhã do dia 8 de março, na piscina do Clube, uma competição de natação entre os associados, seus dependentes e convidados. O êxito alcançado justificou-se não só pela bela manhã de sol, como também pela vibração dos concorrentes e da torcida de seus familiares e amigos.

Com esta competição, espera a Direção do Departamento Desportivo iniciar uma série de disputas nos diferentes esportes praticados pelos nossos associados, objetivando, desta forma, a finalidade do Departamento na sua função operacional.

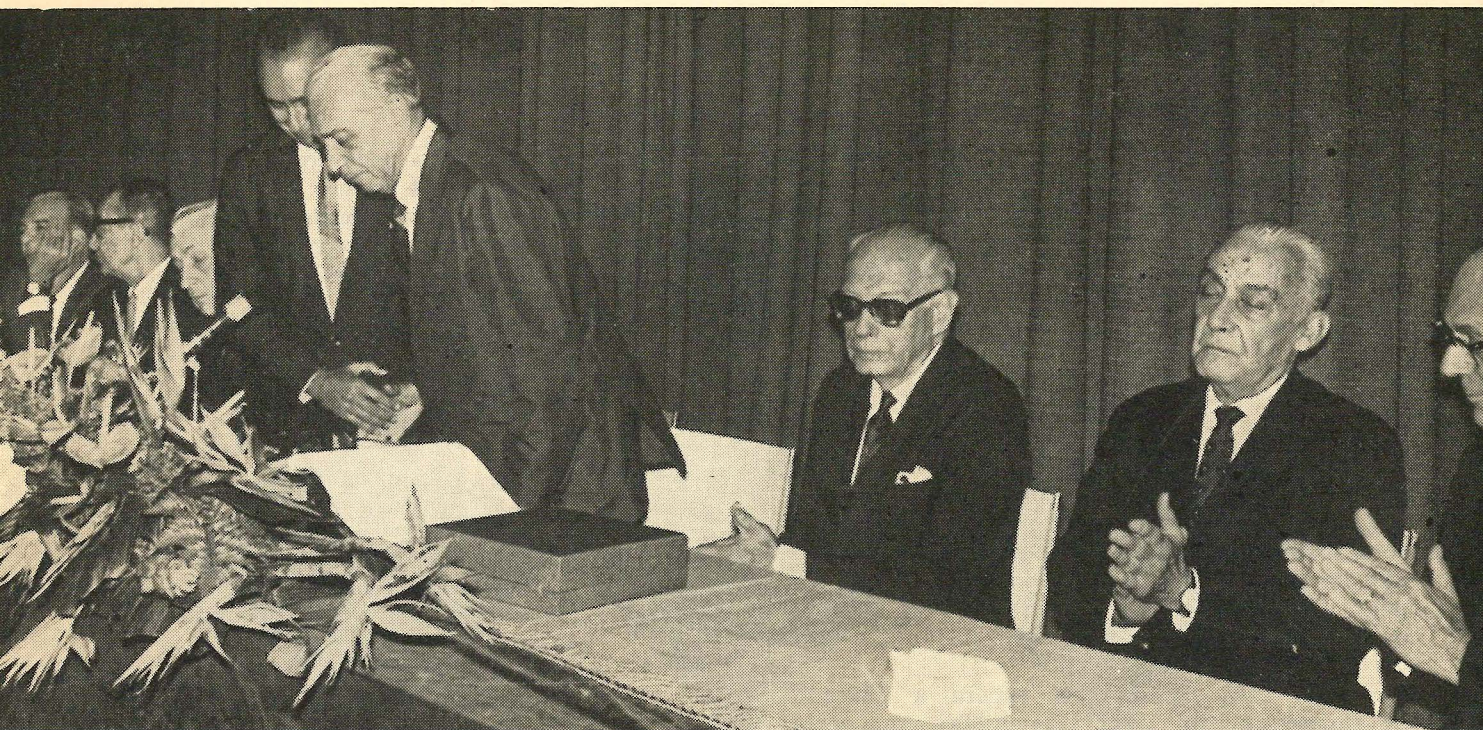
Disputaram a competição do dia 8 duas equipes denominadas Bandeira Azul e Bandeira Amarela, as quais representam as cores do nosso Clube. Sagrou-se vencedora, no final da pugna, a representação Azul pela 2ª vez (a primeira em 1968), com a contagem de 103 pontos contra 89 da sua rival, ficando de posse temporária de um lindo troféu. Aos vencedores de cada prova, foram oferecidas medalhas de prata dourada, prata e bronze.

As equipes estavam assim constituídas:

AMARELA	AZUL
Célia Regina	Carlos Alberto
Celso	Elaine Peluso
Cláudio Peluso	Estela Maris
Francisco José	Leonardo
Janvrot	Mário Azevedo
Lenice	Sérgio Menezes
Maria Patrícia	Sônia Mororó
Patrícia	Tirso
	Ubiratan

As provas desenvolveram-se com os seguintes resultados:

- 1.ª Prova — 100 metros — nado livre para rapazes maiores de 14 anos.
1.ª Colocação — Francisco José
2.ª Colocação — Leonardo
3.ª Colocação — Celso
- 2.ª Prova — 40 metros — nado livre para meninas até 10 anos.
1.ª Colocação — Lenice
2.ª Colocação — Estela Maris
3.ª Colocação — Célia Regina
- 3.ª Prova — 100 metros — nado livre de peito para meninos até 13 anos.
1.ª Colocação — Cláudio Peluso
2.ª Colocação — Carlos Alberto
- 4.ª Prova — 110 metros — livre para meninas de 11 a 13 anos.
1.ª Colocação — Maria Patrícia
2.ª Colocação — Elaine Peluso
3.ª Colocação — Patrícia
- 5.ª Prova — 60 metros — nado golfinho para rapazes maiores de 14 anos.
1.ª Colocação — Leonardo
2.ª Colocação — Francisco José
3.ª Colocação — Ubiratan
- 6.ª Prova — 40 metros — nado livre para meninas até 12 anos.
1.ª Colocação — Elaine Peluso
2.ª Colocação — Lenice
3.ª Colocação — Célia Regina
- 7.ª Prova — 40 metros — nado livre para Veteranos (maiores de 35 anos).
1.ª Colocação — Mário Azevedo
2.ª Colocação — Cláudio
3.ª Colocação — Janvrot
- 8.ª Prova — Revezamento N x 80 metros nado livre — Idade livre — ambos os sexos.
Vencedor — Bandeira Amarela
com: Celso — Cláudio Peluso — Patrícia — Maria Patrícia.
- 9.ª Prova — Revezamento N x 20 metros prova desfile de todos os concorrentes.
Vencedor — Bandeira Azul.
Com: Mário Azevedo — Ubiratan — Sérgio Menezes — Lenice Peluso — Carlos Alberto — Elaine Peluso — Estela Maris — Tirso — Sônia Mororó.



O Governador do Estado da Guanabara cumprimenta o Presidente do Clube de Aeronáutica.

APROVAÇÃO

DO PROJETO DA NOVA SEDE

DO CLUBE DE AERONÁUTICA

No dia 13 de março, às 21 horas, no salão principal do Clube de Aeronáutica, teve lugar a solenidade da aprovação do projeto da nova sede, cujo ato foi assinado pelo Governador do Estado da Guanabara, Embaixador Francisco Negrão

de Lima. A sessão foi aberta pelo Presidente do Clube, Major-Brigadeiro RR Francisco Bachá, que, após breve discurso, ofereceu ao Governador Negrão de Lima e ao Secretário de Obras do Estado uma lembrança, como prova de gratidão pelos assina-

lados serviços prestados pelos homenageados à nossa entidade de classe. A seguir usou da palavra o ilustre Governador da Guanabara que fez também a leitura do seguinte texto de aprovação do projeto da nova sede do Clube de Aeronáutica:

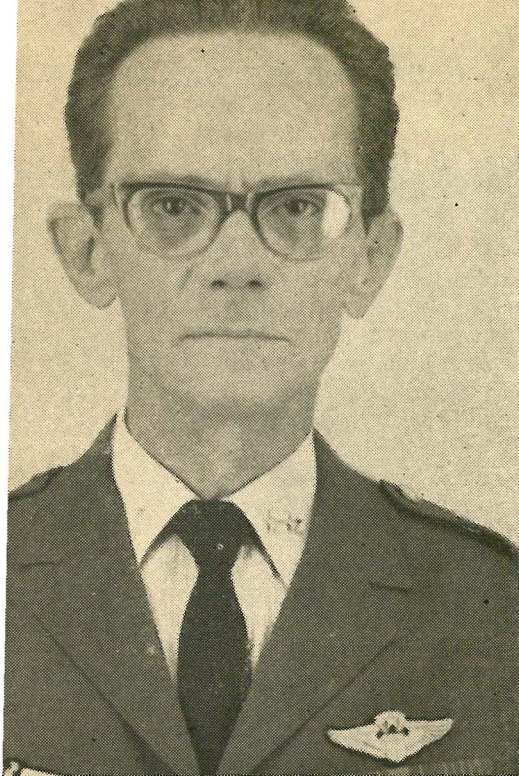
"Aprovo, nos termos do parecer de fls. 7/9. Tanto pelas suas finalidades específicas, como pelas suas modernas e funcionais linhas arquitetônicas, o edifício-sede do Clube de Aeronáutica virá enriquecer expressivamente o patrimônio urbanístico do Rio e, como bem assinala a exposição do Major-Brigadeiro-do-Ar Francisco Bachá, constituirá sem dúvida um marco na arquitetura carioca. É com redobrada satisfação que aprovo o projeto, pois não ignoro o notável acervo de serviços prestados aos membros da nossa Força Aérea e seus familiares pela sociedade civil que reúne para fins beneficentes e recreativos e lhes torna a convivência ainda mais útil e fecunda. Conforta-me o espírito a

oportunidade de ter podido colaborar, por êsse meio, para a concretização dêsse velho sonho da nossa Aeronáutica, que, além de representar um anseio justo de quantos se devotam à causa do Brasil na guerra e na paz, atende também às aspirações de crescimento e de prestígio da nossa maravilhosa Cidade".

A REVISTA AERONÁUTICA anotou, entre as ilustres personalidades presentes, os Marechais Eduardo Gomes, Fábio de Sá Earp, Raymundo Vasconcellos de Aboim, Ministro Armando Perdigão, Presidente do Superior Tribunal Militar, Ministros Francisco de Assis Corrêa de Mello, Gabriel Grün Moss, além do Embaixador Vicente Paulo Gatti.



O Brigadeiro Francisco Bachá entrega ao Governador Negrão de Lima uma lembrança oferecida pelo Clube.



UMA FIGURA DE RELÊVO DO SERVIÇO DE SAÚDE DA AERONÁUTICA

O Serviço de Saúde da Aeronáutica sempre teve, nos seus quadros, profissionais do mais alto valor que honrariam organizações similares das Forças Aéreas de qualquer País. A "Revista Aeronáutica" muito excepcionalmente faz elogios a personalidades, individualmente, e mantém a êsse respeito um critério bastante restrito. Hoje, porém, considera um dever abrir uma fresta na regra geral para colocar em evidência uma figura de relêvo do Serviço de Saúde da Aeronáutica: o Brig Med Dr. Thomas Girdwood.

Se mencionarmos o extenso currículo do nosso homenageado, onde avultam o Curso Tático para Médicos e o Curso Avançado de Medicina Aeroespacial, ambos realizados nos EUA, além do domínio dos idiomas Inglês, Francês, Espanhol e Italiano, esta Revista deseja sublinhar outros aspectos que justificam, por si mesmos, a inscrição do nome do Dr. Thomas Girdwood entre os oficiais mais distintos da Aeronáutica. Acreditamos não incorrer em erro ou exagero quando salientamos que os traços dominantes da sua personalidade sempre foram a seriedade, o bom-senso, o gosto pela pesquisa, a modéstia, a extrema bondade e o incansável desejo de bem servir. Por

diversas vezes tomou parte em Comissões e Grupos de Trabalho encarregados de estudar a reorganização hospitalar da Aeronáutica. Nessas oportunidades, o Dr. Thomas conseguiu sempre contribuir com a sua larga experiência, de tal sorte que aspectos modelares do nosso Serviço de Saúde continuam atestando, até agora, o equilíbrio e o acerto das medidas por êle preconizadas. Como Médico de Aviação, o Dr. Thomas pôde realizar-se plenamente. Basta dizer que, nos primeiros anos de sua carreira, voluntariamente, obteve, na antiga Escola de Aviação Militar, o "brevet" de piloto-aviador. Fêz parte, assim, de um grupo de três oficiais-médicos (Basgal, Bretas e Thomas) que resolveram aprender a voar para melhor poderem cumprir as suas tarefas de médicos de aviação. Quando o Brasil enviou ao Velho Mundo uma Força Expedicionária para cooperar na luta contra o nazismo, o Dr. Thomas, em terras da Itália, desempenhou as funções de Médico de Esquadrão do 1º Grupo de Caça e os bravos que lá combateram são testemunhas dos relevantes serviços por êle prestados.

O Dr. Thomas, pela sua natural modéstia que às vezes se avizinha da timidez, fêz constantemente empenho de não aparecer. Buscando invariavelmente a razão de ser das coisas, em obediência à sua inata vocação de pesquisador, pôde sempre tomar o caminho certo quando lhe cabia a prerrogativa de decidir. Daí o aprêço e a admiração de quantos serviram sob a sua Chefia esclarecida, serena, democrática e amiga.

Aí estão, em síntese, os motivos pelos quais a "Revista Aeronáutica" abriu uma exceção para enaltecer a personalidade do Brig Med Aer Dr. Thomas Girdwood, desejando-lhe muitas felicidades e transmitindo-lhe os agradecimentos da Família Aviatória, ao ensejo de sua transferência para a Reserva.

"...PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER"

MAIS UMA FAÇANHA DO SAR

29 de abril de 1970. Tempo ruim lá fora...

Na barraca da I FAT, o "papo" era grande, quando, no rádio de campanha, uma voz aflita se fazia ouvir: Tôrre Congonhas!... Tôrre Congonhas!... FAB 1652 — Câmbio...

O Ten Av Ceccatto, que se encontrava de alerta SAR no acampamento da I FAT, entrou em contato-rádio com o T-6 e interrogou se possuía a frequência 120.1 do controle de Aproximação de São Paulo. Foi respondido: negativo e que o avião 1652 estava perdido, voando por instrumentos e sem condições para tal.

Imediatamente o helicóptero 8533 do SAR, com a tripulação constituída pelos Cap Av Lupércio, Ten Av Ceccatto, 2º Sargento Mendonça, decolou para fazer a coordenação de comunicações, em virtude de não possuir equipamento de interceptação. Estabelecendo o contato-rádio com o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento, via Salvaero P. Alegre, passadas as mensagens de Sv H (Salvamento de Vida Humana), foi o 2º/10º G Av acionado às 13:46 P, decolando a aeronave interceptadora SA-16 6535 de Cumbica, às 13:50 P, tendo como tripulação SAR: Cap Av Marques, Cap Av Xavier, Cap Av Simas, Ten Av Paulo, Asp Med Cúrcio, SO EF Cassulino, 1º Sargento Alcântara, 2º Sargento Williams.

Cinco minutos após a decolagem do SA-16, foi feito um contato com o avião FAB 1652, pelo Cap Av Marques, solicitando ao T-6 suas condições de vôo, seu nível, sua autonomia e que o mesmo permanecesse em órbita de 1 por 1 minuto.

Seguiu-se esta fraseologia:

— T-6 = Estamos com instrumento no nível 080, com 02:00 hs de autonomia, permanecendo em órbita.

— SA-16 = Suba para o nível 090, ajustando o altímetro para 29.92.

— T-6 = Ciente.

— SA-16 = Controle SP SAR 6535 determina interdição dos níveis 070 a 120 da G3 e G4, entre SP, PG e CT.

— APP SP = Positivo, interditado.

— SA-16 = 1652 confirme condições de vôo.

— T-6 = Instrumento.

— SA-16 = Livre nível 100 acuse atingindo tôpo.

— T-6 = Positivo, agora nível 095 no tópo.

Enquanto a expectativa em terra era grande, no SA-16 a atividade superava tudo quanto já tivemos oportunidade de assistir: Cap Av Xavier absorvido com a navegação e o problema de interceptação, Cap Av Marques operando o Homming,⁽¹⁾ Cap Av Simas ocupado com a pilotagem, a tripulação em seus postos de observação.

Foi dado pelo navegador o tempo estimado de 20 minutos para a localização do T-6 e prosseguimos com o rumo de interceptação.

— T-6 = Estamos com a luz da bruxa⁽²⁾ do tanque esquerdo acesa e estamos vendo o litoral.

— SA-16 = Mantenha órbita e continue apertando a tecla do VHF para contato Homming.

— T-6 = Positivo.

Neste momento, nosso navegador deu-nos a posição do SA-16: "Estamos a 38 milhas do litoral, com proa para o interior".

Foi tirada nova ambigüidade e contato Homming, positivando a posição do T-6 à nossa proa, isto é, estava vendo fantasma quando viu o litoral.

Cinco minutos após, o Cap Av Simas avisou a aeronave, coroando com êxito a interceptação Homming e transmitindo a toda a tripulação intensa euforia.

Mais tarde verificamos que o litoral supostamente avistado pelo T-6 não passava de nuvens-estratos.

— SA-16 = Feito contato visual, estamos às suas 9 horas, 200 pés acima, livre para entrar na nossa ala.

— T-6 = Positivo, avistado. Já estamos indo para aí.

(1) HOMMING — Equipamento de orientação; uma aeronave mantém uma transmissão (sem precisar falar, bastando comprimir o seu microfone) e a aeronave interceptadora transforma esta transmissão em sinais, conseguindo aproar a aeronave perdida. Este controle é feito de minuto em minuto, até se avistar a mesma.

(2) Luz da Bruxa — Luz indicadora de baixa quantidade de gasolina.

— SA-16 = Confirme autonomia.

Para o espanto de todos, a autonomia de duas horas, dada a 40 minutos antes, baixou para 30 minutos. O ambiente novamente se tornou tenso.

Foram feitos cálculos, chegando-se à conclusão de que SBPG seria o nosso destino, pois o tempo estimado de voo era de 28 minutos.

A partir deste momento o desespero rondava o T-6.

O Ten Av Paulo havia sido instrutor de T-6 e, a partir deste instante, ficou com a obrigação de não deixar o T-6 cair por falta de combustível. Mais uma vez o SAR zelava pela vida de dois companheiros.

— SA-16 = Confirme nome do piloto.

— T-6 = É o Neri.

— SA-16 = Positivo Neri, aqui é o Paulinho; vamos ver se você aprendeu o que ensinamos na Escola; confirme o regime que está voando.

— T-6 = 26 de compressão e 1 950 RPM.

Foi calculado então, levando-se em consideração a altitude e o peso, o menor regime para o voo do T-6 e transmitido:

— SA-16 = OK. Coloque 23 de compressão e 1 700 de RPM, seletora de gasolina no tanque esquerdo. Se atrasar no voo de ala, não mexa no motor; avise que nós reduziremos o nosso.

— T-6 = Positivo. A luz da bruxa dêsse tanque está acesa; vamos pousar logo.

— SA-16 = OK. OK. Esta luz é só para enfeitar o painel da máquina. Pode confiar cegamente, que a partir dêsse momento você está agarrado pelos braços do SAR e você sabe que o SAR não brinca em serviço...

— T-6 = Eu sei disso, estou tranqüilo.

— SA-16 = Não mexa na RPM; se estiver atrasando, avise que nós reduziremos nosso regime.

— T-6 = O tanque esquerdo acabou: passei para o direito e a luz da bruxa começou a piscar.

Nesse instante conseguimos dados para um cálculo de autonomia do T-6 e verificamos que pousaria em SBPG com boa margem de segurança.

Foi feito QSO com a Rádio de Paranaguá e soubemos que acabava de fechar instrumento, sem possibilidades para operação em SBPG.

Imediatamente prosseguimos no tópo para SBCT.

Nôvo cálculo é dado. SBCT é o último ponto para a autonomia do T-6. Autonomia do T-6: 35 minutos até SBCT. Tempo de vôo até SBTC: 25 minutos.

— T-6 = Temos que pousar logo; a gasolina está acabando. Onde estamos?

— SA-16 = Calma, Neri. Deixe o lugar de pouso conosco. Só se preocupe com a pilotagem; tire a luz da bruxa e jogue fora. Se você não chegar em Curitiba na nossa ala, eu rasgo meu diploma de aviador, e tem mais, vamos pousar juntos para tomar uma "cana", tá?

— T-6 = Positivo. Já estou até com sede.

— SA-16 = OK, negão. Mantenha-se aí firme.

— T-6 = Mas eu sou um Aspirante e, ainda mais, só fiz curso de jato.

— SA-16 = Agora estou mais tranqüilo; Aspirante é aspirante em qualquer lugar, ainda mais de jato. Não vou nem mais falar; agora sei que é um Aspirante acostumado com aviões de pouca autonomia.

— T-6 = Mas quem está pilotando é um Segundo-Tenente que não voou jato e então estamos...

— SA-16 = Que é isso? Agora vai abichalhar? Mantenha-se firme que, quando nós pousarmos em Curitiba, vou dar-lhe umas...

— T-6 = A luz da bruxa já está acesa há uma porção de tempo.

— SA-16 = OK. Jogue fora esta luz que só serve para enfeitar o T-6 quando se voa noturno. Neri, estamos a 5 minutos fora de Curitiba. Há um "buraco" à nossa frente e

embaixo está a estrada que vai dar em Curitiba, porém gostaríamos que prosseguisse conosco. Esta é uma resolução sua.

Pausa.

— T-6 = OK. Vou continuar na ala, prosseguindo com vocês.

Mais uma vez a tripagem SAR irradiou confiança e tranqüilidade, não permitindo em momento algum que o desespero prejudicasse o êxito da missão.

— SA-16 = OK, Neri. Vamos começar o problema em Curitiba. Fique na ala e, se tiver dificuldade de manter a posição, passe para Cobrinha Show,⁽³⁾ OK?

— T-6 = Positivo.

— SA-16 = Calma e elegância garôto. Coloque 1900 RPM e mantenha-se firme na ala.

— T-6 = Positivo.

— SA-16 = Nós vamos baixar o trem, mas você não baixe o seu. Mantenha o trem recolhido e não precisa falar mais conosco; escute e faça tudo o que mandarmos, OK? Estamos baixando no afastamento, sua posição está muito boa, mantenha-se firme que já encontraremos visual.

A tensão estava no limite de nossa resistência, mas no regresso do problema encontramos condições visuais.

— SA-16 = OK, Neri. Coloque a mistura em rica, baixe o trem. Está livre para abandonar a ala e agora veja se faz um bom pouso, pois a pista está à sua frente.

— T-6 = Estou vendo e vou caprichar.

O toque do T-6 na pista de Curitiba foi como se nós tivéssemos vivido novamente. A alegria era geral. Gritos, abraços, congratulações fizeram com que um punhado de homens esquecessem as misérias do mundo e vissem que nossa vida tem um grande significado. Mais uma vez um "Albatroz" iria retornar a seu ninho, com a alegria do dever cumprido.

P.S. — No solo verificamos que o avião FAB 1652 havia pousado com 12 gl...

(3) Cobrinha Show — Caso não conseguisse voar ao lado, tendo em vista as nuvens, poderia voar atrás e bem próximo.

agora você não precisa mais de passaporte para viajar de boeing.



o boeing 737 da vasp voa só no brasil.

Entre nele sem passaporte, visto de saída, atestado de vacina. V. voará só dentro do País no Boeing 737 da Vasp, o mais recente lançamento da Boeing, o mais moderno avião em voo no mundo. Com o Boeing 737 da Vasp, v. voará num jato de

pureza impressionante. Com o mesmo conforto e serviço de bordo que v. encontra, quando viaja para os Estados Unidos, Europa. Sua velocidade também é de nível internacional - mais de 900 quilômetros por hora - o Boeing 737 da Vasp é o avião mais rápido do País. Visite com o Boeing 737 da Vasp algumas das cidades mais lindas do mundo:

Pôrto Alegre, São Paulo, Rio, Brasília, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Belém e São Luís. Antes do Boeing 737 da Vasp, estas rotas eram consideradas domésticas. V. não precisa mais sair do País para viajar de Boeing.

VIAJE BEM... VIAJE
VASP

Nova Vasp, uma das realizações do Plano de Integração e Desenvolvimento do Governo Abreu Sodré.

Os Boeing 737 foram adquiridos com aval do B.N.D.E.



DEBUTANTES DO CLUBE NAVAL VISITAM ACADEMIA DA FAB

Cumprindo parte do programa elaborado pela Assessoria de Relações Públicas do Clube Naval, as Debutantes de 1970 do Clube dos oficiais da nossa Marinha de Guerra estiveram em visita à Academia da Força Aérea Brasileira, no Campo dos Afonsos, no dia 7 de abril último, acompanhadas das suas respectivas mães e da funcionária do Clube Naval Regina Vitória Dal Lin, a quem devemos esta reportagem.

Congratulando-nos com as Debutantes e com a Assessoria de Relações Públicas do Clube Naval pela visita programada, apresentamos os nomes, em ordem alfabética, das Debutantes 70:

Anamaria Ferreira Pinto, Dayse Vieira Gomes, Elisabeth Soares Sampaio, Lycia Baptista Pereira Segala Pauletto (oradora), Maria Cristina de Campos Loureiro, Maria de Fátima de Mello Vianna, Noélia Maria Coelho Sargaço, Paula Espindola Moritz, Rosaria Maria Dunham, Sonia Regina Araújo Souza, Valéria Maria da Costa Velho.

Na fotografia que estampamos, aparecem, pela ordem, da esquerda para a direita: Lycia (filha do Ten Cel Médico (Aer) Dr. Milton Segala Pauletto), Paula (Filha do Sr. João Paulo Moritz), Rosaria (filha do Comandante Mário Dunham), Valéria (filha do Sr. Luiz Honório da Costa Velho), Noélia (filha do Sr. Osmar Sargaço), Dayse (filha do Dr. Wilmar Machado Gomes) e o Tenente Adson (Assessor de Relações Públicas da Academia).



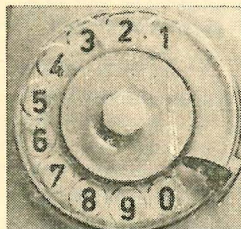
**Seus interesses são importantes
em qualquer lugar.
Estejam até no "sertão bravo".**

**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.**

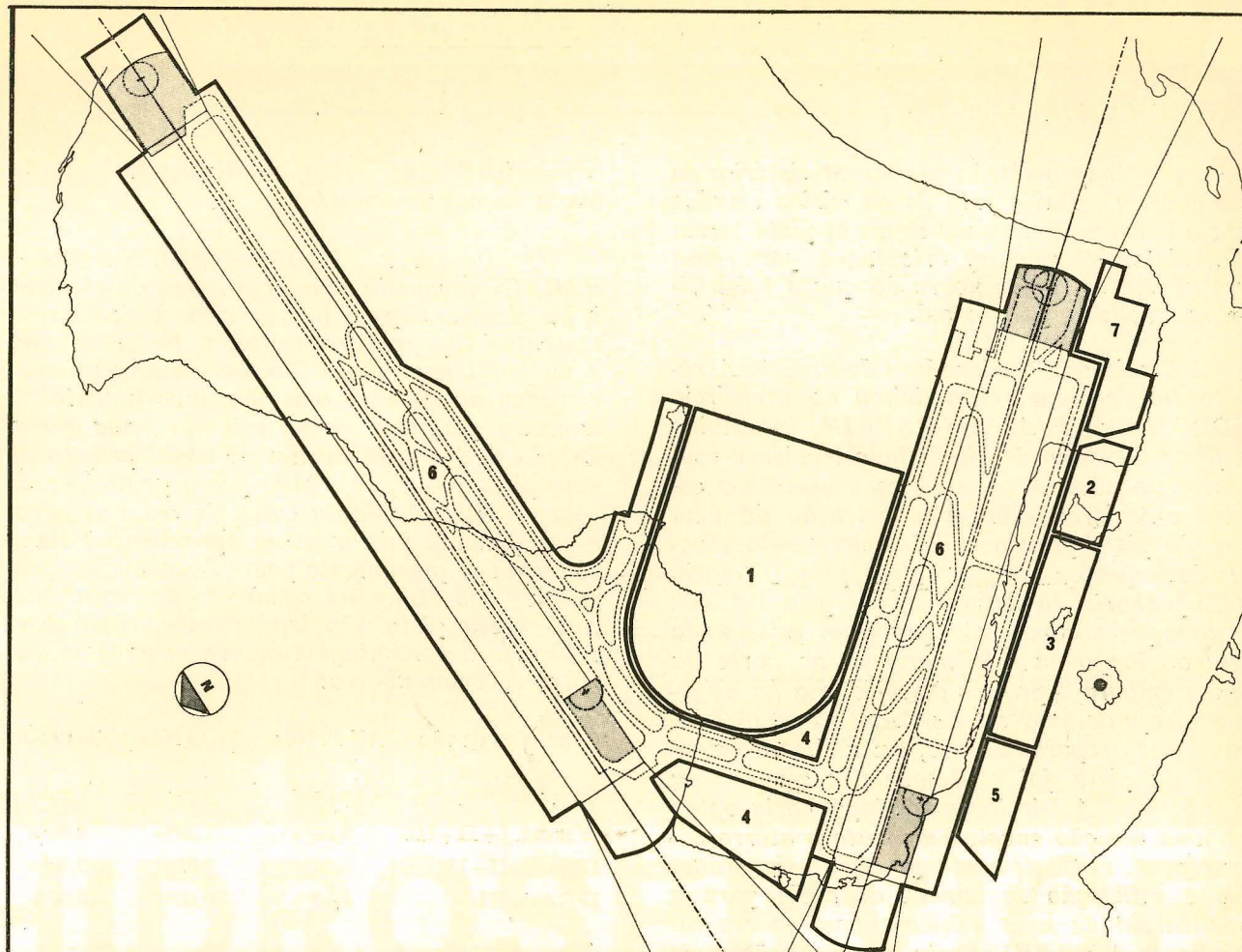
Basta um telefonema. Um moderno Aero Commander estará prontinho à sua espera. Acaba aí aquela estória de dificuldade de locomoção. E nosso objetivo é este: ajudá-lo a desempenhar sua função de dirigente.

Para levarmos 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.*



A FUTURA PISTA 09-27

DO

AEROPORTO

INTERNACIONAL

DO GALEÃO

Tenente-Brigadeiro R/R
JOELMIR C. ARARIPE MACEDO
Presidente da CCPAI

Já de longa data vários estudos haviam sido feitos para dotar o Aeroporto Internacional do Galeão de uma segunda pista, não tanto por motivos de saturação iminente da pista única existente, mais principalmente por questões de segurança operacional, a fim de prevenir a interdição do Aeroporto por acidente de avião na pista ou mesmo para os trabalhos periódicos de manutenção. A princípio, as operações com vento de través constituíram os argumentos mais fortes em favor de uma segunda pista, porém atualmente a influência do vento de través já não tem a mesma importância que no passado.

Os projetos mais recentes, com larga previsão para a operação futura dos Jumbojets e dos aviões supersônicos, têm-se preocupado mais a fundo com a melhor utilização da área disponível, isto é, da que não interfere com as instalações militares existentes nem com os conjuntos residenciais de maior significado. Também a topografia mais favorável à construção de novas pistas é a da faixa litorânea na parte norte da Ilha, ainda hoje, decorridos mais de 30 anos de sua desapropriação, prà-

ticamente inaproveitada pelo Ministério da Aeronáutica. Daí o fato de os vários estudos para a construção de uma segunda pista terem sido, sistematicamente, orientados para essa área virgem e menos nobre do que a faixa litorânea voltada para o sul.

A Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional encaminhou ao Consórcio HIDROSERVICE-ACRES-PARKIN, incumbido de fazer o estudo de viabilidade técnica e econômica do novo Aeroporto, as sugestões e estudos anteriores sobre a construção de uma segunda pista para o Galeão, merecendo especial destaque os estudos feitos pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica e pela VARIG. Tanto aquela como esta previram a segunda pista ao longo da orla marítima ao norte da Ilha, e embora o projeto da Diretoria de Engenharia seja de 1967 e o da VARIG de 1968, desenvolvidos separadamente, em ambos a orientação da pista foi exatamente a mesma, ou seja, 07-25. A Diretoria de Engenharia optou por uma solução envolvendo vultoso atêrro sobre o mar, evidentemente precedido de dragagem e utilização de bancos de areia para a constituição de uma sub-base com atêrro hidráulico. A VARIG previu a construção mais para o interior, porém assim mesmo exigindo dragagem e atêrro da enseada do Itacolomi, a NW da Ilha. O importante, porém, é que as características operacionais destas novas pistas eram excelentes, principalmente por permitirem corredores de aproximação e de decolagem muito bons; outras vantagens poderiam também ser aduzidas, tais como:

- a) a configuração de duas pistas em "V" aberto permitiria satisfatório desenvolvimento da nova Área Terminal;
- b) as implicações com as instalações existentes, tanto militares como civis, são mínimas;
- c) os efeitos do ruído sobre a Cidade Universitária e sobre a área residencial mais importante da Ilha (Jardim Guanabara) seriam também minimizados;
- d) não haveria problemas imediatos de demolição de edificações.

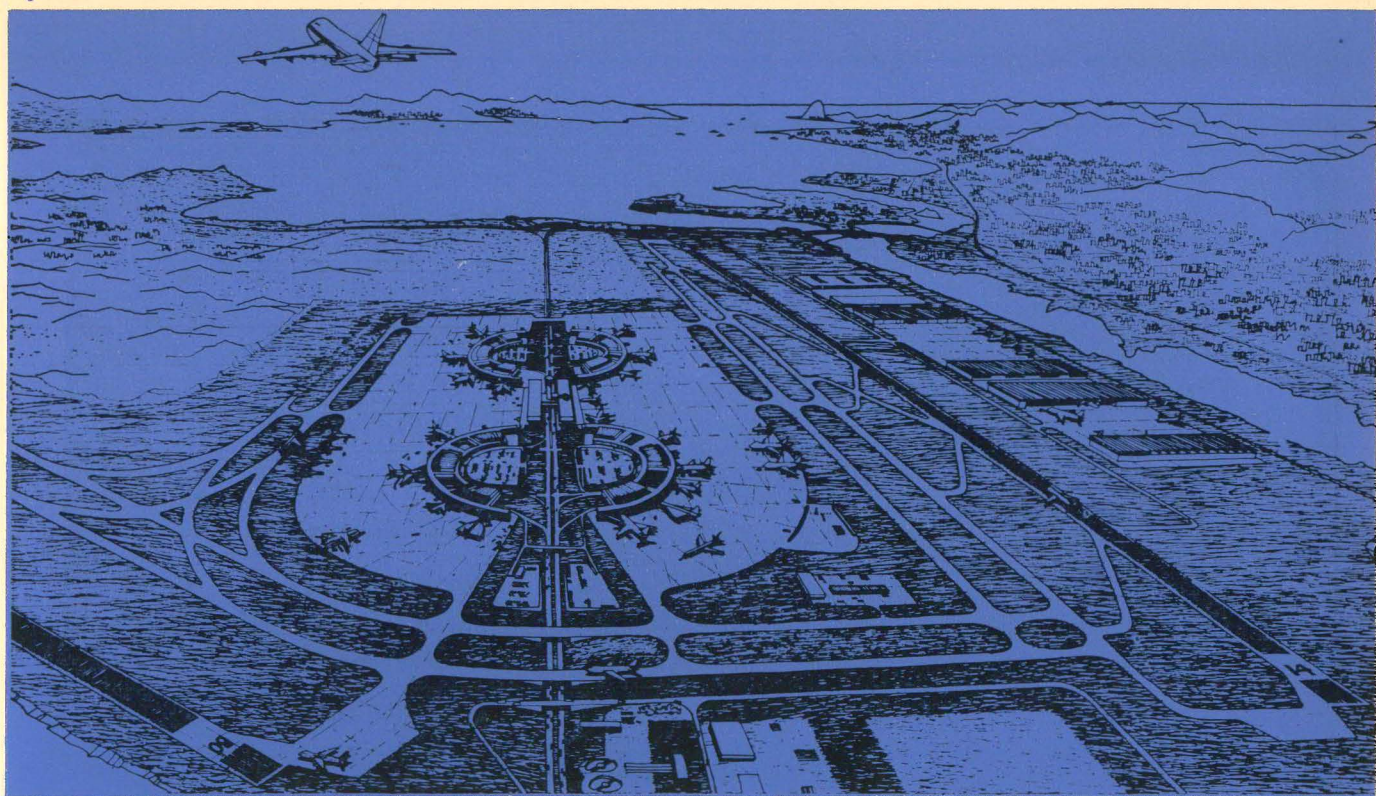
O ponto crítico do problema, portanto, seria o de ordem econômica. Qual das duas soluções seria a mais conveniente, sob o aspecto

econômico? Ou, então, existiria uma solução ainda menos onerosa?

O Consórcio HIDROSERVICE-ACRES-PARKIN consumiu inúmeras horas de estudos, à luz das sondagens batimétricas e dos levantamentos topográficos feitos, a fim de eleger a melhor compatibilização das vantagens enumeradas acima com o menor investimento financeiro para a construção da nova pista. Estes estudos redundaram no atual projeto de uma pista 09-27, cujo eixo passa praticamente sobre o NDB de Santa Cruz, de onde as aeronaves poderão iniciar a sua aproximação final, já apoiadas plenamente pelo "Localizer" e pelo "Glider" do ILS. As condições de vento cruzado nessa pista são irrelevantes, como bem evidencia a porcentagem de sua ocorrência que transcrevemos abaixo:

Condições de voo	Até 10 Nós	11-15 Nós	16-20 Nós
VFR	85,52%	5,73%	1,39%
IFR cat. I+II+III	6,98%	1,20%	0,05%
IFR cat. II+III	0,28%	0,01%	0,00%
IFR cat. III	0,15%	0,00%	0,00%

A idéia de se construir uma pista paralela à atual esbarrava sempre em duas condições extremamente desfavoráveis. Se construída muito próxima à atual 14-32, tal como constou de um projeto da Divisão de Infra-estrutura da Diretoria de Engenharia, a área entre as duas seria insuficiente para o desenvolvimento dos Edifícios Terminais, das vias de acesso e das áreas de estacionamento de veículos; além disso, a operação simultânea IFR somente é viável, dentro dos atuais padrões da OACI, com um afastamento mínimo de 1500 metros. Com um afastamento dessa ordem, a nova pista cairá em área fortemente acidentada e exigirá o arrasamento total de toda a área intermediária, o que atingiria inclusive as atuais instalações militares e todo o bairro residencial do Ministério da Aeronáutica. Verifica-se, assim, que a melhor utilização das áreas disponíveis para a ampliação e modernização do Aeroporto Internacional do Galeão é, efetivamente, a do projeto final de responsabilidade da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional (CCPAI), cujos trabalhos iniciais já estão em via de execução. O desenho que ilustra estas notas nos mostra as duas pistas em "V" aberto, tendo no seu interior a nova Área Terminal do futuro Aeroporto Internacional Principal do País.

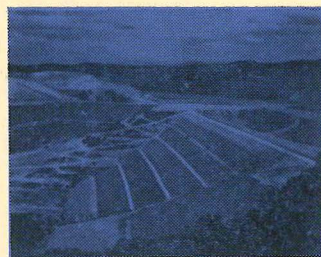
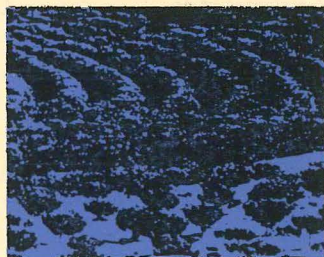
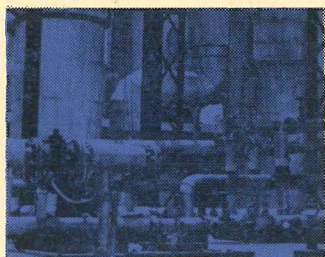


HIDROSERVICE

A localização e viabilidade técnico-econômica para construção de um aeroporto de categoria internacional envolve complexos estudos de engenharia e economia para determinar a alternativa que minimize os custos das obras e operação, e que garanta seu funcionamento futuro nas melhores condições.

A escolha do local, o estudo de viabilidade, o projeto

de construção e a supervisão técnica das obras do Principal Aeroporto Internacional do Brasil são trabalhos desenvolvidos sob a responsabilidade de técnicos e especialistas da HIDROSERVICE, empresa brasileira com potencial de trabalho e experiência para encargos do mesmo gênero ou outros de grande vulto nos diversos campos da Engenharia de Projetos, Economia e Planejamento.



TIPOS DE SERVIÇO

Investigações • Viabilidade • Planejamento
Projeto • Supervisão da Construção • Assessoria em
Problemas Especiais

HIDROSERVICE
Engenharia de Projetos Ltda.

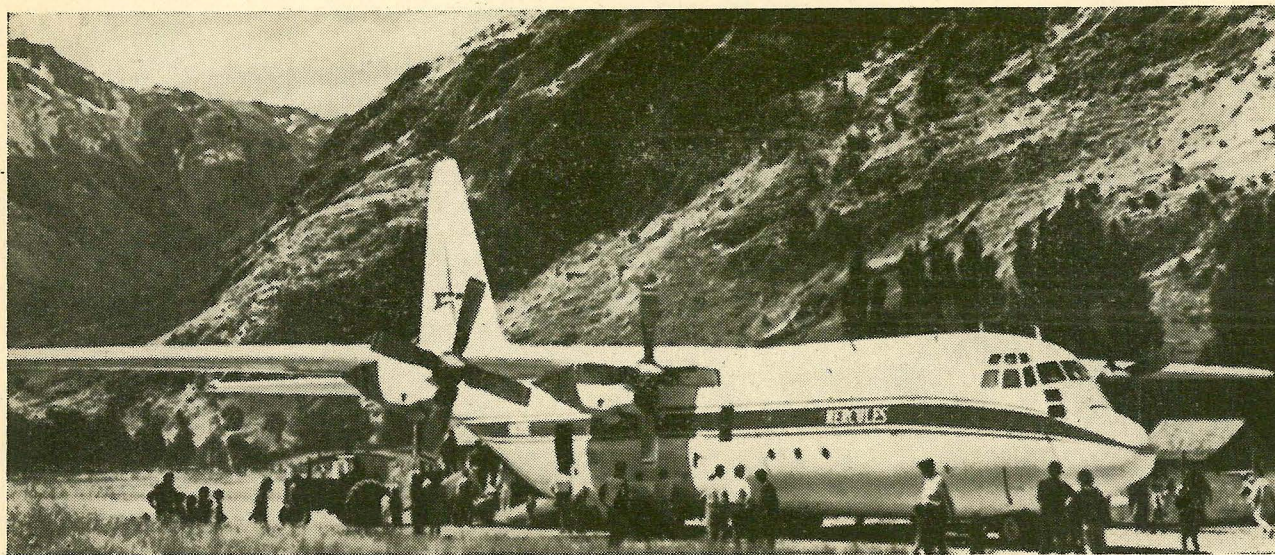
São Paulo - Avenida Paulista 726, 15.º - 16.º - 17.º and. fones 287-6611 PBX-287-8050 Diretoria
Rio de Janeiro - Rua México 11, 2.º - 17.º and. fone 252-3448
Belo Horizonte - Rua Timbiras 1355, fone 22-1713
Recife - Salvador

CAMPOS DE ATIVIDADE

Barragens • Usinas Elétricas • Linhas de Transmissão •
Rêdes de distribuição • Desenvolvimento Regional e
Urbano • Economia • Agricultura • Irrigação •
Eletrificação Rural • Contrô de Enchentes • Transportes •
Estradas • Pontes • Túneis • Aeroportos • Portos e Obras
Marítimas • Indústrias • Obras Subterrâneas • Recursos
Naturais • Hidrologia • Geologia • Geotécnica • Fundações •
Sistemas de Abastecimento.

Telex
São Paulo 021-304
Rio de Janeiro 031-636
Belo Horizonte 037-143

Endereços Telegráficos
"HIDROSERVICE"



São para o homem os trabalhos dêste Hércules.

Em todo o mundo, os aviões de transporte Hércules C-130 contribuem para o desenvolvimento de países e a criação de melhores condições de vida para o homem. O Hércules transporta equipamentos e maquinaria pesada para locais remotos, onde nem as estradas chegam. Resgata as vítimas de inundações e terremotos. Fotografa áreas ainda não cartografadas. Fornece informações meteorológicas para previsões a longo prazo. Leva gado, matéria-prima, alimentos, equipamento industrial; leva gente pelos caminhos do espaço.

A versatilidade do Hércules fez dele a escolha de dezessete nações. Sua capacidade de transportar 20,5 toneladas, de voar 4.500 km sem escala, e de operar em pequenos e longínquos campos de pouso fazem dele o mais indicado para o papel de construtor de países.

Da Antártida ao Amazonas, do deserto equatorial aos platôs andinos, a flexibilidade dêste Hércules oferece, a cada governo, uma inestimável ferramenta a serviço de seu povo. E é por isso que as bem sucedidas e arrojadas Forças Aéreas da Argentina, da Colômbia, do Brasil e de quatorze outras nações estão utilizando o Hércules hoje.

HÉRCULES LOCKHEED

Lockheed Western Export Company
Uma Corporação Subsidiária da Lockheed Aircraft Corp.
P. O. Box 597, Marietta, Georgia, E. U. A.

"ESTRATÉGIA MILITAR E DESARMAMENTO"

Nôvo livro de autoria do Tenente-Brigadeiro

Nelson Freire Lavenère-Wanderley

Em Edições Bloch, surge o nôvo livro do Ten Brig Nelson Freire Lavenère-Wanderley, sob o título "Estratégia Militar e Desarmamento". O autor dedica esta obra, de grande atualidade e valor, à memória do Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, em justa homenagem a tão ilustre pensador militar.

Com a vivência dos problemas enfrentados no exercício das relevantes funções desempenhadas durante a sua distinta carreira, sobretudo no campo diplomático, na qualidade de assessor militar da Missão do Brasil junto à ONU, o Ten Brig Lavenère-Wanderley apercebeu-se, muito bem, da necessidade de um trabalho que reunisse num só volume os principais aspectos da Estratégia Militar nos dias de hoje, bem como o registro objetivo dos passos dados pelas nações no caminho do Desarmamento. O livro agora apresentado contém ainda, numa terceira parte, a Relação das Resoluções da Assembléia-Geral das Nações Unidas sobre Desarmamento e Assuntos correlatos, e os textos de tratados internacionais da maior importância, como, por exemplo, o "Tratado da Antártida", o "Tratado de proscrição das experiências com armas nucleares na atmosfera, no espaço cósmico e sob a água",

o "Tratado para a Proscrição de Armas Nucleares na América Latina" e o "Tratado de não-proliferação de armas nucleares".

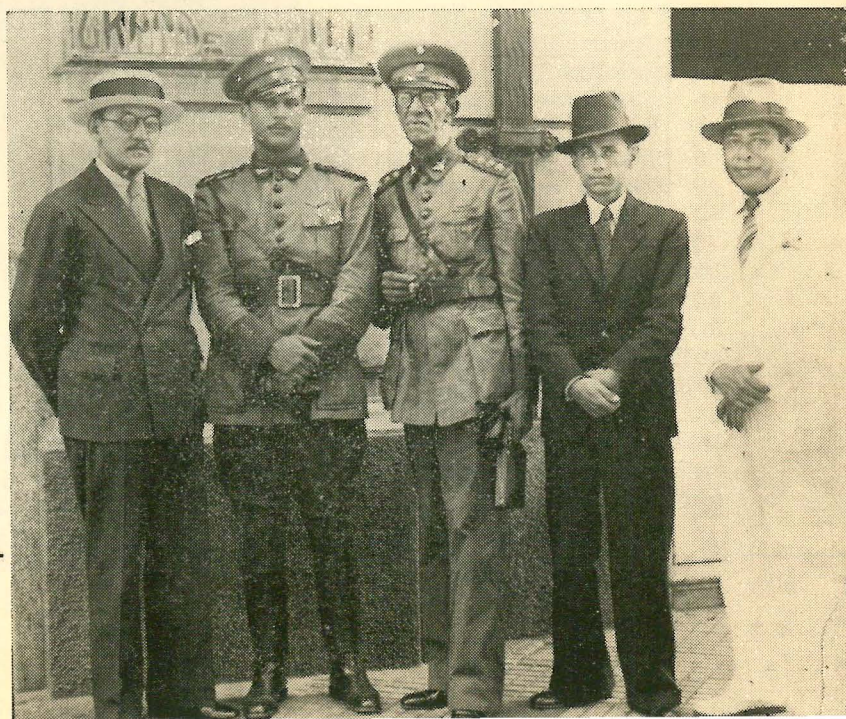
O nôvo livro do Ten Brig Lavenère-Wanderley veio, realmente, servir de valiosa fonte de consulta a todos quantos desempenham funções que, de certa forma, tenham contato com os assuntos internacionais. Não se trata, assim, de um livro destinado apenas ao meio militar. Muito ao contrário, a sua leitura é recomendada aos civis, particularmente àqueles que se encontram nos órgãos da administração pública federal, sujeitos a participar de reuniões patrocinadas diretamente pela ONU ou pelas suas agências especializadas, como por exemplo a Agência Internacional de Energia Atômica.

A REVISTA AERONÁUTICA cumprimenta o Ten Brig Nelson Freire Lavenère-Wanderley pelo auspicioso lançamento do seu nôvo livro e tem a satisfação de vaticinar que esta obra será muito bem acolhida, não somente no âmbito das Forças Armadas, mas entre todos os estudiosos que se apercebiam da importância de um tema como "Estratégia Militar e Desarmamento".

RECORDANDO...

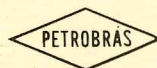
1934-WACO CJC CABINE VELHO

Na foto ao lado aparecem: Cel Newton Braga, 1º Tenente Henrique de Castro Neves, jornalista Manhães de "O Globo" do Rio de Janeiro e dois outros jornalistas da "Fôlha do Norte" de Belém - Pará. Vôo feito dos Afonsos a Belém pela rota do São Francisco—Fortaleza—Teresina—São Luiz.



Obrigado, Tiradentes

NO SETOR DE PETRÓLEO TAMBÉM
TRABALHAMOS INSPIRADOS NO
EXEMPLO DOS HERÓIS BRASILEI-
ROS — COMO **JOAQUIM JOSÉ DA
SILVA XAVIER** — QUE ESCRE-
VERAM, COM A TINTA ETERNA DA
BRAVURA E DA CORAGEM, O NO-
ME DO BRASIL COMO NAÇÃO LIVRE.



PETRÓLEO BRASILEIRO S/A
Jurisdicionada ao Ministério das Minas e Energia
Governo Federal





O novo ônibus para transporte interno de passageiros para os aviões.

AEROPORTO DO GALEÃO

JÁ UTILIZA ÔNIBUS DE PISTA

À semelhança do que ocorre nos grandes aeroportos do exterior, o Galeão passou a utilizar o Serviço de ônibus para o transporte entre a aeronave e a estação de passageiros e vice-versa. A iniciativa para a solução desse importante problema partiu da Administração do Aeroporto Internacional do Galeão, ADGL, que, nos últimos dias de 1968, passou a considerar o assunto com a merecida prioridade. Em princípios de 1969, nos escritórios da Cia. São Bernardo, com a participação de diretores da ADGL e da CARROCERIAS VIEIRA, foi aprovado o projeto que resultou num dos ônibus mais bonitos e eficientes do mundo, no seu gênero, com 10,50 metros de comprimento, 3 metros de largura e capacidade para oitenta

passageiros. O veículo, de acordo com as características requeridas pela ADGL, possui duas cabinas para o motorista, tendo, portanto, duas frentes, ambas idênticas, com as portas situadas nas partes dianteiras, de sorte que não precisa fazer manobras, pois o chassi tem comando duplo, podendo locomover-se livremente, tanto numa direção como na inversa, o que representa um importante fator de segurança para as aeronaves.

Para a construção do ônibus houve concurso de três importantes companhias: Mercedes Benz do Brasil S/A, Cia. São Bernardo e Carrocerias Vieira. A ADGL propôs à antiga DAC,

hoje DEPAC, a fabricação de quatro ônibus do projeto já referido, havendo esse órgão, muito acertadamente, encaminhado o assunto para a SATA (Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo), empresa privada que está fazendo todo o serviço de rampa nos aeroportos brasileiros.

Em 29-12-69 foram inauguradas as duas primeiras unidades de ônibus de pista, das quatro iniciais encomendadas pela SATA. Futuramente, por uma questão de segurança e confinamento dos passageiros internacionais, as empresas de aviação serão obrigadas a utilizar os ônibus para o trans-

porte de seus usuários entre as aeronaves e a estação de passageiros e vice-versa. No momento, a SATA está operando com quatro unidades no Galeão e se acha em estudos uma encomenda de mais duas, a fim de atender plenamente e sem interrupção a todas as empresas de aviação que se utilizam daquele aeroporto internacional. A REVISTA AERONÁUTICA, ao registrar a elogiável iniciativa, congratula-se com a ADGL, com o DEPAC e com a indústria nacional tão bem representada pelas empresas que tornaram uma realidade o projeto do nosso ônibus de pista, sem dúvida alguma um dos mais seguros e bonitos do mundo.





Um C-130 da Força Aérea Brasileira recebendo volumosa carga destinada às populações flageladas pela seca.

● GÊNEROS PARA POPULAÇÕES FLAGELADAS

A Força Aérea Brasileira está participando no auxílio que o Governo vem prestando às populações flageladas pela seca do Piauí e Ceará, levando gêneros para essas regiões. Dois aviões C-130 "Hércules" transportaram, para Teresina, 40 toneladas de arroz, feijão, charque e farinha de mandioca, embarcados no Aeroporto Militar do Galeão (foto), a fim de minorar o sofrimento dos habi-

tantes das localidades atingidas pelas secas.

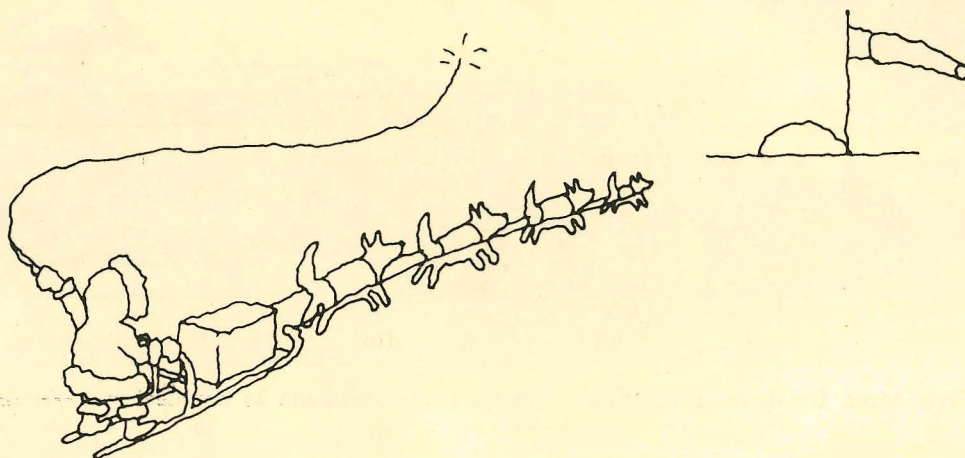
● QUASE QUINHENTOS PASSAGEIROS ABANDONAM BOEING 747 EM 90 SEGUNDOS

Utilizando voluntários — homens, mulheres e crianças — foram realizados no hangar do Centro de Vôo da Boeing os testes para verificação das condições oferecidas pelo jato 747 para a segurança de seus passageiros, em caso de terem que

abandoná-lo às pressas. De acordo com o regulamento da FAA, o hangar estava às escuras e utilizou-se apenas a iluminação de emergência do próprio avião.

Os observadores puderam ver, apesar da fraca iluminação, quando as rampas se inflamarão automaticamente, assim que as saídas foram abertas, e constataram a facilidade com que as 499 pessoas abandonaram a cabina, deixando-se escorregar pelas rampas, em 90 segundos, até o chão.

Uma das maiores vantagens acêrca dos motores de aviões Pratt & Whitney é a qualidade das peças sobressalentes para os motores de aviões Pratt & Whitney. À sua disposição em tôda parte.



Encontrar peças originais para o
equipo, mesmo para os nossos motores
de pistões, nunca é um problema.

Estão prontos à sua disposição no
representante da United Aircraft
International mais próximo.

Mais que isso, você sabe sempre que
as peças sobressalentes têm um nível

tão alto como as originais.

E isto quer dizer uma economia na
vida e na maior duração, com menos
tempo de avarias e menos reparações.

Assim, escolha peças sobressalentes
originais de Pratt & Whitney Aircraft. É a
única maneira de estar seguro.

Pratt & Whitney Aircraft

REPRESENTANTES MUNDIAIS (FORA DOS ESTADOS UNIDOS E CANADÁ) UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL
REPRESENTANTES DOS PRODUCTOS PRATT & WHITNEY AIRCRAFT;
UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL, EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, ESTADOS UNIDOS.

● BRIGADEIRO RECEBE BREVET DE PARA-QUEDISTA

O Brigadeiro Esron Saldanha Pires, Comandante do Núcleo de Comando da Força Aérea de Transporte Militar, que vem de concluir com aproveitamento o Curso Básico de Para-quedista, realizando os 5 (cinco) saltos de qualificação, foi brevetado do dia 24 de março, na Brigada Aeroterrestre, pelo General-de-Brigada Hugo de Andrade Abreu, Comandante daquela unidade. Estêve presente à cerimônia o General-de-Divisão Fritz de Azevedo Manso, Comandante da 1ª DI e da Guarnição da Vila Militar e Deodoro, além de inúmeros oficiais do Exército e da Aeronáutica.



O Brigadeiro Esron Saldanha Pires sendo brevetado pelo General-de-Brigada Hugo de Andrade Abreu, Comandante da Brigada Aeroterrestre.

● FAB UTILIZA AERONAVE MAIS MODERNA DO MUNDO

O Brasil, por intermédio da FAB, utilizará a aeronave mais moderna e bem equipada do mundo para os serviços de inspeção dos auxílios à navegação aérea, tais como: VOR, ILS, DME, NDB e transmissões VHF.

Com a recente aquisição na Inglaterra de jato bimotor HS-125, equipado com os mais modernos instrumentos eletrônicos, fica resolvido um dos mais importantes serviços afetos à Aeronáutica — testes dos auxílios à navegação aérea.

O aparelho oferece uma grande soma de recursos, e com a atual infra-estrutura do Serviço de Proteção ao Voo já se podem fazer hoje muitas das inspeções de que a aeronave é capaz. No futuro, com a melho-

ria do citado Serviço, o rendimento de utilização da aeronave será considerável.

O uso dos equipamentos de que é dotado o HS-125 possibilita a análise da estrutura de um "Curso de ILS" (Sistema de aterragem por instrumentos), de tal forma que elimina quase todos os erros até então computados e devidos a falhas humanas.

● AÇÕES DA EMBRAER AJUDAM NA DEDUÇÃO DO IMPÔSTO DE RENDA

Ajude a construir a nossa indústria aeronáutica aproveitando os incentivos fiscais concedidos à Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), na dedução do seu impôsto de renda, de acôrdo com o Decreto Lei 770/69.

O Governo Federal incluiu a indústria aeronáutica brasileira entre as atividades prioritárias, e criou o Fundo Nacional de Desenvolvimento de Áreas Estratégicas, no qual estão fixados os investimentos para a EMBRAER. Com os recursos dêsse Fundo é que a Empresa vai dinamizar o seu processo produtivo, com a rapidez suficiente para a produção em série da aeronave BANDEIRANTE e de outros modelos de aparelhos especialmente projetados e construídos por brasileiros.

Nos exercícios financeiros de 1970 a 1975, inclusive, as pessoas físicas ou jurídicas poderão deduzir até 1% do Impôsto de Renda devido, desde que apliquem, diretamente, até o vencimento da cota do impôsto, igual importância em ações novas da Empresa criada.

Maiores informações poderão ser dadas na sede da EMBRAER em São José dos Campos, São Paulo, ou nas Agências do Banco do Brasil.

● MINISTRO INAUGUROU A BASE AÉREA DE MANAUS

O Titular da Pasta da Aeronáutica presidiu no dia 31 de março, na capital amazonense, a cerimônia de inauguração da Base Aérea de Manaus, a mais nova unidade da Força Aérea Brasileira, que constituirá um novo marco para o desenvolvimento da Região Amazônica.

Além do Ministro Márcio de Souza e Mello, participaram da cerimônia o Governador do Estado e outras altas autoridades civis e militares, oficiais das Forças Armadas e convidados.

● PRESIDENTE DA REPÚBLICA ASSISTIU LANÇAMENTO DE FOGUETE BRASILEIRO

O Presidente Emílio Garrastazu Médici visitou, no dia 7 de abril, pela primeira vez, a Base de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, no Rio Grande do Norte, acompanhado do Ministro Márcio de Souza e Mello, Oficiais-Generais das Forças Armadas e de outras altas autoridades civis e militares.

Por ocasião da visita, foi lançado o foguete nacional DM-6503, destinado a sondagens meteorológicas, já em fase de últimos estudos para ser considerado operacional e que irá substituir o de tipo similar que vem sendo importado para esse tipo de sondagens. O Tenente-

Brigadeiro-Engenheiro Oswaldo Balloussier, Presidente do Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais (GETEPE), prestou ao Presidente da República todas as informações sobre o lançamento e as atividades que vêm sendo realizadas naquela unidade da FAB, onde técnicos militares e civis desenvolvem um trabalho visando a melhor situar o Brasil no campo da pesquisa espacial.

O DM-6503 é um sistema composto de Foguetes e Carga Útil (Rádio-Sonda c/Pára-queda) destinado à determinação de parâmetros meteorológicos, principalmente ventos e temperatura até aproximadamente 70 km de altura.

O veículo é constituído de um motor foguete auxiliar de partida e de uma carga útil composta de rádio-sonda que efetua medida de temperatura e de um pára-queda refletivo ao radar que simultaneamente atua como sensor de ventos e proporciona uma descida lenta ao rádio-sonda. O conjunto principal, com calibre de 114 mm, pesa 36,0 quilogramas e tem um comprimento de 2,60 metros.

Todo o conjunto, inclusive o propelente dos foguetes, foi desenvolvido e é fabricado pela AVIBRÁS — Indústria Aeronáutica Ltda., de São José dos Campos, SP, sob contrato do Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais, do Ministério da Aeronáutica.

O foguete DM-6503, após grande número de lançamentos experimentais bem sucedidos, realizados no Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno (Natal), já tendo inclusive atingido altura supe-

rior a 70 000 metros, encontra-se atualmente em fase de homologação para uso operacional de rotina no programa meteorológico.

Trata-se do primeiro foguete brasileiro e, no momento, ainda o único a alcançar tal desempenho.

É digno de nota, também, que organizações estrangeiras já demonstraram interesse em adquiri-lo para uso em seus programas de pesquisas.

● MEDIDAS DE SEGURANÇA NOS AEROPORTOS

O Ministério da Aeronáutica solicita aos passageiros de aeronaves que colaborem na obediência às medidas de segurança obrigatórias, em vigor nos aeroportos, para sua própria comodidade e maior rapidez de despacho e embarque.

IDENTIFICAÇÃO

a) Todo passageiro só poderá embarcar depois de identificado pela autoridade competente do Aeroporto, mediante apresentação de Cartão ou Carteira de Identidade, que valha como prova de identidade de acordo com a legislação vigente.

b) Só será permitido o embarque nas Empresas Aéreas de Transporte Aéreo Regular, depois que a autoridade competente do Aeroporto tiver confrontado o documento de identidade e o bilhete de passagem do passageiro, achando-os conforme.

c) Não serão aceitos para efeito de embarque, entre outros, os seguintes documentos: 1) Título eleitoral; 2) Carteira

profissional (prevista na CLT);
3) Carteira de Clube; e, 4) Carteira de estudante.

REVISTA PESSOAL

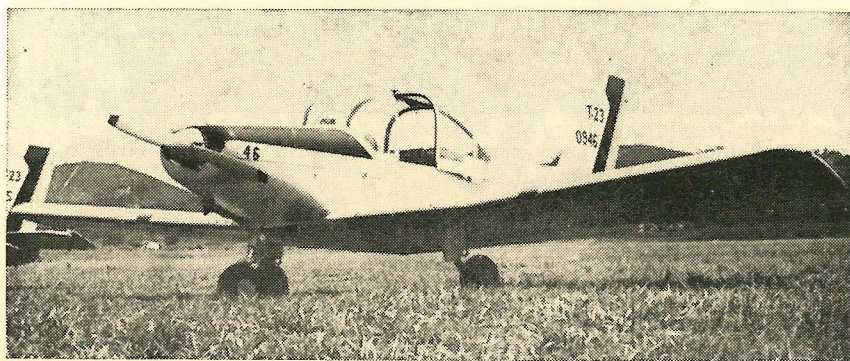
Todo passageiro está sujeito, antes do embarque, ou quando em trânsito, no reembarque, à revista pessoal.

REVISTA DE BAGAGEM

a — Tôda a bagagem de mão (malas, bôlsas e quaisquer outros volumes) será revistada;
b — Para maior rapidez de embarque e facilidade pessoal, tôda a bagagem deve ser despachada, levando em mãos apenas o absolutamente indispensável;
e c — deve ser evitado o compromisso com terceiros, para transporte de encomendas.



O Ministro da Aeronáutica dirigindo-se aos novos Aspirantes Intendentes.



T-23 — Uirapuru — avião projetado, desenvolvido e fabricado no Brasil.

● CFPM SOLA SEU PRIMEIRO PILOTO

Um aluno do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), pilotando um avião T-23, UIRAPURU, de produção nacional, fêz, no dia 8 de abril, o 1º vôo solo, em Natal, Rio Grande do Norte. Ativado em solenidade presidida pelo Ministro Márcio de Souza e Mello, na data de 5 do referido mês, o CFPM, utilizando 20 aparelhos,

realizou um total de 1200 horas de vôo e 2000 pousos num período de tempo relativamente curto. Presentemente, 110 alunos estão cursando aquêl importante Centro, voando naquelas aeronaves que foram projetadas, desenvolvidas e fabricadas pela Companhia Brasileira AEROTEC, em São José dos Campos, São Paulo. O versátil aparelho tem capacidade para 2 pilotos e sua velocidade é de 210 km/h.

● ASPIRANTES INTENDENTES APRESENTADOS AO MINISTRO

Os Aspirantes-Intendentes que concluíram, recentemente o Curso da Academia da Força Aérea (AFA) estiveram, no dia 19 de março, no Gabinete do Ministro da Aeronáutica, acompanhados do Coronel-Aviador Hélio Livi Ilha, Subcomandante daquele estabelecimento de ensino da FAB, a fim de serem apresentados ao Titular da Pasta. Na ocasião, o Ministro Márcio de Souza e Mello dirigiu a palavra aos futuros oficiais, externando o prazer que tinha em receber aquêles jovens que ingressavam na carreira das armas. Frizou o Titular da Pasta que cada um dêles representava uma grande esperança, mas que êles não se contentassem só com isso, pois é preciso que cada um seja uma afirmação no seio da família, no grupo e na sociedade. Em seguida, falou sôbre as responsabilida-



O General-de-Brigada-Aérea André Pierre Fouchier (centro), reverenciando a memória dos brasileiros mortos na II Guerra Mundial.

des e os deveres que esperavam os futuros oficiais, durante a carreira que abraçaram. Finalmente, o Ministro da Aeronáutica desejou felicidades aos aspirantes. Além do Titular da Pasta, participaram da cerimônia os Brigadeiros Paulo de Vasconcellos Sousa e Silva e João Paulo Moreira Burnier, Oficiais de Gabinete e da Academia da Força Aérea.

● **OFICIAIS FRANCESES HOMENAGEARAM BRASILEIROS MORTOS NA II GUERRA**

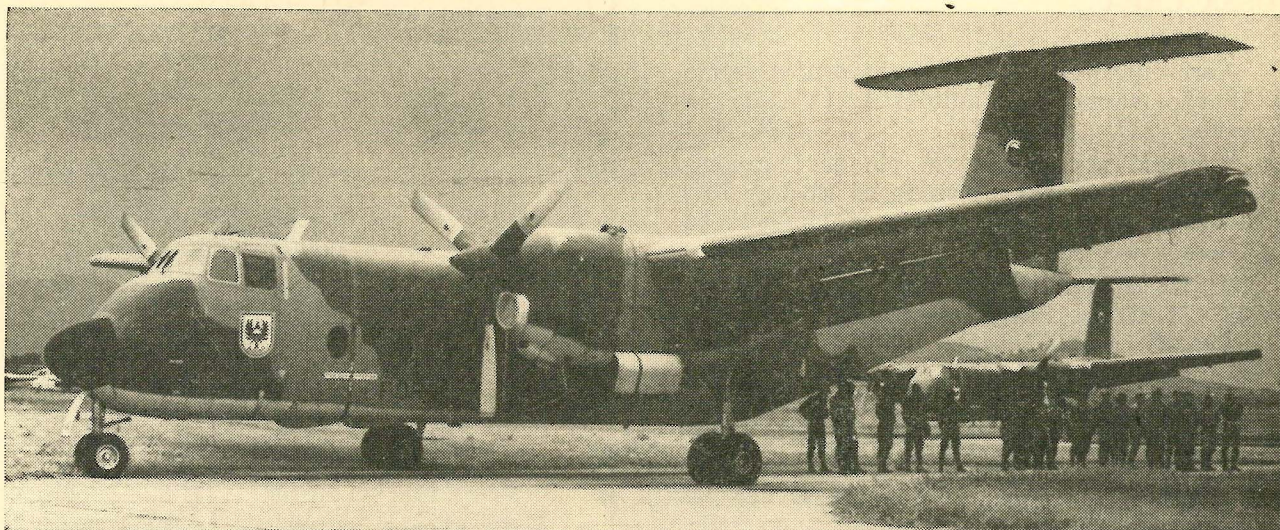
Os oficiais da delegação da Escola Superior de Guerra

Aérea da França, que vieram ao Brasil, em viagem de observação e estudos, compareceram ao Monumento Nacional aos Mortos da II Guerra Mundial, onde o Comandante daquele estabelecimento superior de ensino da Força Aérea Francesa, General-de-Brigada-Aérea André Pierre Fouchier, depositou uma coroa de flores, como homenagem aos brasileiros mortos naquela conflagração.

O Comandante da Escola Superior de Guerra Aérea da França chegou ao local acompanhado do General-de-Divisão

Antonio Jorge Corrêa, dos Brigadeiros Horácio Monteiro Machado e Newton Vassalo da Silva e do Coronel Yves Boulmois.

Uma Companhia de Fuzileiros Navais prestou-lhe as honras militares. Além dos oficiais integrantes da delegação francesa, entre os quais figura o Tenente-Coronel-Aviador Aury dos Santos Maciel, da Força Aérea Brasileira, que está cursando aquele estabelecimento da Força Aérea Francesa, participaram da cerimônia inúmeros oficiais do Exército e da Aeronáutica.



O C-115 "Buffalo"

● AVIÕES C-115 "BUFFALO" PARA CAMPO GRANDE

O Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, Mato Grosso, vem de receber os dois primeiros aviões C-115 "Buffalo", de um grupo de oito aparelhos que irão equipar a unidade aérea da futura Base de Campo Grande. Também o 1º Grupo de Transporte de Tropa, sediado na Base Aérea dos Afonsos, e a Base Aérea de Belém já estão utilizando esse tipo de aparelho em suas missões.

A transformação do Destacamento de Campo Grande em Base Aérea vai proporcionar grandes benefícios à segurança e ao desenvolvimento daquela região pelo apoio que será prestado pela nova unidade aos órgãos da administração pública.

CARACTERÍSTICAS

A característica mais importante desse avião é a de pousar ou decolar em pistas não prepa-

radas ou em pistas curtas, de menos de 150 metros. Serve principalmente para o transporte de tropa equipada, podendo carregar 41 soldados. Além disso, pode ser utilizado como avião-ambulância, em operações de salvamento, como apoio em operações táticas de dia ou à noite, em qualquer tempo, pois está equipado com radar. Desenvolve a velocidade de 400 km horários, tem duas turbinas (turbo-hélice), com potência máxima de 3 060 cavalos cada uma e a sua capacidade de carga é de 5,5 toneladas. Não é pressurizado, mas poderá voar até 23 000 pés de altitude, pois está dotado de um sistema de oxigênio para a sua tripulação, integrada por cinco homens.

● DIREÇÃO DA REVISTA AERONÁUTICA

Por ter sido designado para cursar a Escola Superior de Guerra, no corrente ano letivo, afastou-se da Direção da REVISTA AERONÁUTICA o Bri-

gadeiro-do-Ar João Camarão Telles Ribeiro.

O número de Janeiro-Febrero desta publicação atesta muito bem que a Diretoria do Clube havia confiado ao homem certo o cargo de Diretor do Departamento Técnico-Cultural, cujas atividades compreendem também a Direção desta Revista. Os novos compromissos profissionais do Brigadeiro Camarão na ESG, envolvendo, inclusive, diversas viagens de estudo, impediram-no, todavia, de continuar à frente daquele Departamento e deste Órgão que se mantém na posição de porta-voz da Família Aeronáutica.

Para substituir o ilustre Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro, a Diretoria do Clube foi buscar o Major-Brigadeiro R/R Raphael Leocádio dos Santos que estivera nos últimos anos a serviço da Comissão Nacional de Energia Nuclear e que já exercera o cargo de Diretor da REVISTA AERONÁUTICA, de julho de 1962 a setembro de 1965.

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa o nôvo avião da Viação Aérea São Paulo S/A. (VASP) — o Boeing 737.

Servindo atualmente 80 cidades brasileiras, a VASP está introduzindo os Boeing 737, paulatinamente, nas principais linhas-troncos das suas rotas.

O 737 é impulsionado por motores "turbofan" JT-8D da Pratt & Whitney, montados na asa. O motor básico JT-8D-7, pesando 1 400 quilos, fornece até 6 350 quilos de empuxo na decolagem.

Os sistemas de controle de vôo do 737 são o que há de mais avançado em tecnologia de sistemas de controle. A pequena asa de alta velocidade está equipada com superfícies de controle e dispositivos de alta sustentação, que oferecem características aerodinâmicas sem paralelo, combinadas com a simplicidade, fidelidade e facilidade de manutenção sem iguais.

O 737 pode levar até 119 passageiros e suas especificações são as seguintes:

Comprimento total	30,48 m
Altura	11,28 m
Envergadura	28,35 m
Potência — 2 turbinas com 6 577 kg de empuxo cada	
Combustível — capacidade até 17 980 litros	
Capacidade de carga	24,8 m ³
Velocidade de cruzeiro	930 km/h
Altitude de cruzeiro	8 000 m
Altitude máxima	10 680 m
Pêso máximo na decolagem.....	47 174 kg.

● A VOLTA AO MUNDO EM QUATRO MINUTOS

O Galaxy C-5 da Lockheed, o maior avião do mundo, voou ao redor da Terra em exatamente quatro minutos.

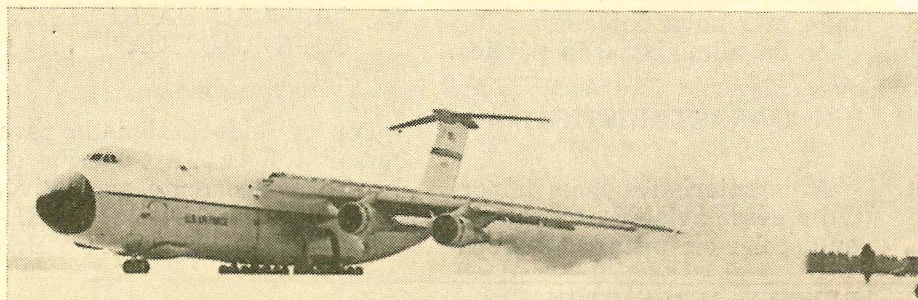
Estava voando a 33 000 pés de altitude e a uma velocidade de 414 milhas horárias, quando foi efetuada esta manobra. Observação visual era impossível, já que não havia luz do Sol no eixo norte da Terra àquela hora — pouco depois do meio-dia, pela hora do Alasca. O navegador orientou-se pelos instru-

mentos para localizar, com precisão, o Pólo. No C-5 voaram técnicos da Lockheed-Georgia Company, com a tripulação da Divisão de Sistemas Aeronáuticos da Base de Wright-Patterson, Ohio. O circuito do Pólo

ocorreu durante vôo de oito horas de duração, partindo e regressando à Base Aérea de Eielson, Alasca, quando a Força Aérea avaliava o desempenho do C-5 sob temperaturas extremamente geladas. (SCI)

SUMÁRIO

	Págs.
Renovação de um voto de confiança	1
Diretoria do Clube de Aeronáutica	2
Notas de uma viagem de estudos à Europa — Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos	3
Afundar ou Sobreviver? B. W. Townshend	7
Números do desenvolvimento da Guanabara	10
25.º Aniversário do 1.º Grupo de Caça na Itália	11
Aniversário da Revolução	13
Ação Cívica — Objetivos e Riscos — Adaptado do artigo de Hoyt R. Livingston, Ten Cel e Francis M. Watson, Jr. — Ten Cel (EUA)	14
Comportamento do Piloto — Cel Av Edílio Ramos de Figueiredo	15
Asas de Esperança — Jeny de Lima	17
Liberdade e Lei — Ten Cel Av Cid Augusto Claro	18
Esportes no Clube de Aeronáutica	23
Aprovação do projeto da Nova Sede do Clube de Aeronáutica	24
Uma figura de relevo do Serviço de Saúde da Aeronáutica	26
... "Para que outros possam viver" — Mais uma façanha do SAR	27
Notícias dos Clubes — Debutantes do Clube Naval	31
A futura Pista 90-27 do Aeroporto Internacional do Galeão	33
Novos Livros — "Estratégia Militar e Desarmamento"	37
Recordando	37
Aeroporto do Galeão já utiliza ônibus de pista	39
Notícias Aeronáuticas	41
Nossa Capa e Sumário	48



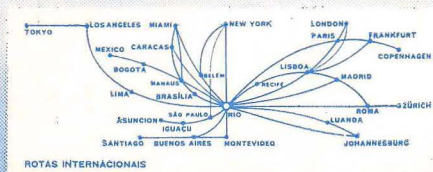
HORA DE BRASIL MOMENTO DE PROGRESSO

TEMPO DE VARIG

Transportando 3.697 pessoas por dia. Voando milhões de quilômetros. Escalando em 103 cidades. A VARIG registrou, em 1969, uma expansão à altura do novo ritmo de progresso brasileiro. Frota, serviços, linhas, escalas, rotas, toda a estrutura foi ampliada e renovada dentro do seu lema de bem servir ao Brasil e ao usuário.

Voando 91.512 horas. Fazendo 58.049 pousos. A VARIG transportou 1.349.414 passageiros. O Serviço de Carga atingiu o índice de 348.815.000 ton.km. Os seus aviões voaram 48.301.000 km.

Através de 4 continentes. E por todo o território brasileiro. A VARIG está hoje entre as primeiras grandes companhias internacionais de aviação. As suas aeronaves levam um BRASIL MAIOR a 81 cidades brasileiras e a 22 cidades no exterior.



Os 10.790 funcionários que, em terra e no ar, fazem a VARIG ser a VARIG, sentem o bom orgulho de brasileiros que realmente estão fazendo o país maior, que compreendem que "É HORA DE BRASIL" e o provam com seu esforço e sua dedicação.



UM SÍMBOLO MUNDIAL

