

REVISTA

AERONÁUTICA

maio - junho

1970

18º aniversário
da esquadrilha
da fumaça

-o-

39º aniversário
do correio
aéreo nacional

-o-

a segunda
fôrça
aerotática



REVISTA AERONÁUTICA

MAIO - JUNHO — 1970
ANO 13 — N.º 62

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: Cr\$ 10,00

NÚMERO AVULSO: Cr\$ 2,00

Redação e Administração:

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

SUMÁRIO

Um exemplo a ser imitado	1
Diretoria do Clube de Aeronáutica	2
Esquadrilha da Fumaça festejou seus 18 anos	3
ECEMAR diplomou nova turma de oficiais	5
O Transporte Aéreo Internacional — Qual será seu estado de desenvolvimento em 1980 ? Karl Nilsson	11
Segunda Fôrça Aerotática — Reportagem	15
39.º Aniversário do Correio Aéreo Nacional....	55
O futebol sensacional — Salve a Seleção!	63
Criada a ABDOV no Brasil	63
Notícias Aeronáuticas	64
Via-Expressa ao Aeroporto Supersônico.....	67

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa o Estandar-
te-Distintivo da Segunda Fôrça Aerotática, con-
cepção do Sr. Alberto Lima, heraldista, dese-
nhista e assessor artístico da Secretaria Geral
do Exército.

O Distintivo da II FAT bem como alguns
dos outros apresentados na reportagem sobre
aquela Grande Unidade encontram-se aguardando aprovação.

UM EXEMPLO A SER IMITADO

Neste número, a REVISTA AERONÁUTICA publica interessante trabalho de autoria do Comando da Segunda Fôrça Aerotática. O Brigadeiro-do-Ar Alberto Costa Mattos e seus Oficiais de Estado-Maior levaram a termo, com a colaboração das Bases Aéreas de Santa Cruz e Fortaleza, laborioso levantamento de informações, de tal sorte que o histórico da FAT II se acha exposto de maneira correta e ao mesmo tempo atraente, com a ilustração de copioso número de fotografias. A Direção deste órgão está convencida de que a matéria em aprêço vai agradar plenamente, não apenas àqueles que pertencem à mencionada Grande Unidade da FAB, mas a todos, civis e militares, que acompanham com interesse o desenvolvimento do nosso Poder Aéreo. Foi justamente diante desses motivos que obtivemos do Comandante da Segunda Fôrça Aerotática a concordância para publicar tão oportuno trabalho nesta Revista.

Recentemente, como é do conhecimento geral, o Ministério da Aeronáutica pôs em prática importante reforma organizacional e a FAT II constitui uma das peças do novo contexto. Mais uma razão, assim, para divulgar toda matéria que diga respeito à nova estrutura da Fôrça Aérea Brasileira. Acreditamos, aliás, ter ficado bem claro que nem o Comando da Segunda Fôrça Aerotática nem a Direção desta Revista foram movidos por inspirações promocionais. Houve apenas, de um lado, a iniciativa, digna de ser imitada, no sentido de registrar o histórico da nova Grande Unidade e, de outro, o cumprimento da permanente destinação deste órgão no sentido de divulgar os assuntos de interesse da Aeronáutica. A propósito, julgamos oportuno sugerir que outros Comandos, a exemplo do que acaba de fazer o Comando da FAT II, também realizem trabalhos da mesma natureza, o que representará, sem dúvida, inestimável contribuição ao registro fiel dos fatos inerentes à Fôrça Aérea Brasileira. Esta REVISTA, naturalmente, acolherá com muita satisfação matéria de idêntico interesse, cabendo assinalar que, no caso da FAT II, recebemos o texto completo, acompanhado dos respectivos clichês, de tal modo que a nossa tarefa realmente ficou bastante facilitada.

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 Alcyr 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 do Departamento Beneficente

Tenente-Coronel Adroaldo Barbosa da Silva

Diretor do Departamento de Facilidades

Tenente-Coronel Salim Cafrune Elahel

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'Ávila 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 Constancio Marinho de Oliveira

Tenente-Coronel Ubiratan Favilla

Tenente-Coronel João Eichbauer Junior

Tenente-Coronel Dante Pires de Lima Rebelo

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 Benício 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 Cesar 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

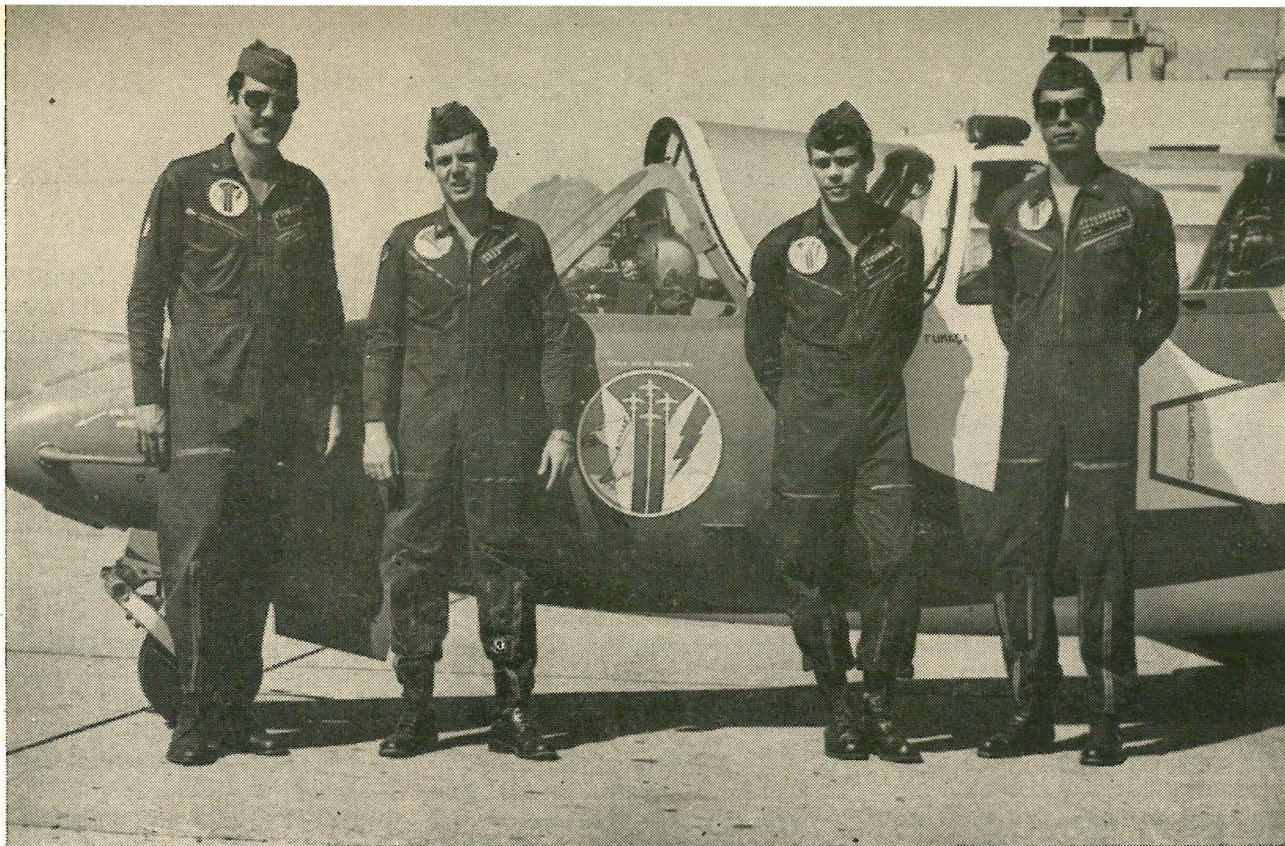
Major-Brigadeiro Francisco Aurelio de Figueiredo Guedes

Brigadeiro Ubaldo Tavares de Farias

SUPLENTES

Major Brigadeiro Ary Vaz Pinto

Major-Brigadeiro Paulo de Vasconcellos Abrantes



ESQUADRILHA DA FUMAÇA FESTEJOU SEUS 18 ANOS

A Esquadrilha da Fumaça, da Força Aérea Brasileira, completou, no dia 14 de maio, 18 anos de atividades, durante os quais voou aproximadamente 25 mil horas, em 800 demonstrações no Brasil e no Exterior. Atualmente, a Esquadrilha da Fumaça conta com 13 aviões, sendo oito convencionais (T-6) e cinco jatos (T-24) Fouga Magister, de fabricação francesa, sete oficiais-aviadores, um oficial-mecânico, 23 sargentos e 24 cabos e soldados.

É seu comandante o Major-Aviador Antônio Arthur Braga e subcomandante o Capitão-Aviador João de Souza Rangel Filho. Os demais pilotos são os Capitães-Aviadores Cesar Augusto de Castro e Silva, Luiz Gonzaga da Costa Land, Paulo Roberto Curtiss Salomão, Carlos Adhemar Caesar Gonzaga e Luiz Rinaldo da Mota Rizenal. O oficial chefe da manutenção dos aviões é o tenente Es-



O Major Braga quando pronunciava o seu discurso de agradecimento pelas homenagens recebidas.

pecialista Raimundo Almeida Farias.

A Esquadrilha teve origem no Estágio Avançado da Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, em 14 de maio de 1952, com o objetivo de demonstrar, publicamente, o grau de adiestramento dos oficiais da FAB, e, através de propaganda honesta, motivar a mocidade brasileira para a carreira do ar. Teve como primeiros componentes os Tenentes-Aviadores Cypriano Elcio Nunes da Penha Marques Guimarães (já falecido), sob a liderança do então Capitão-Aviador Mário Sobrinho Dornoch. Mais tarde, outros vieram e a Esquadrilha passou, sucessivamente, ao comando dos Caps Avs Ricardo Curvelo Mendonça, João Luiz Moreira da Fonseca, José Alexandre Moreira Pena, Alaôr Vieira de Castro e, atualmente, o Major-Aviador Antonio Arthur Braga, que já conta mais de 600 exibições e 10 anos na famosa Unidade Aérea.

Como tem acontecido nos últimos anos, a Esquadrilha da Fumaça cumpriu movimentado programa para comemorar mais um aniversário da sua criação. Entre as festividades realizadas no dia 14 de maio, merece registro, do ponto de vista social, o coquetel oferecido no Clube de Aeronáutica pelo Comandante da Esquadrilha. Compareceram a tão agradável reunião ilustres personalidades civis e militares que assim deram prova do alto prestígio que a Esquadrilha da Fumaça justamente desfruta no País. Não faltou, com é de praxe, o bôlo de aniversário, e os presentes puderam manifestar ao Comandante, Major-Aviador Braga, os votos muito calorosos no sentido de que a Esquadrilha continue a cumprir, com o sucesso de sempre, a sua importante missão.

Vale a pena recordar que, mesmo no tempo em que a organização contava apenas com o veterano T-6, os seus pilotos sempre se mostraram capazes

das mais arrojadas façanhas. Agora que a Esquadrilha merecidamente foi dotada também de equipamento a jato Fouga-Magister, os seus pilotos vêm conseguindo realizar um trabalho que dificilmente pode ser superado.

Muito deve, aliás, a Aeronáutica Brasileira à perícia e ao devotamento à carreira que têm sido uma constante na maneira de ser dos componentes da Esquadrilha da Fumaça. Inúmeras vocações para a carreira do ar foram naturalmente despertadas, graças ao trabalho exemplar desses aviadores de elite. Esta Revista associa-se, com muita sinceridade, às manifestações de júbilo comemorativas do 18º aniversário da Esquadrilha e, a par dos mais efusivos cumprimentos, deseja a cada um dos seus integrantes os maiores sucessos na carreira, sem omitir aqueles competentes e dedicados especialistas que têm a seu cargo a manutenção dos aviões da Unidade.

O Comandante da Esquadrilha da Fumaça corta o Bôlo de Aniversário, na sede do Clube de Aeronáutica.



ECEMAR DIPLOMOU NOVA TURMA DE OFICIAIS

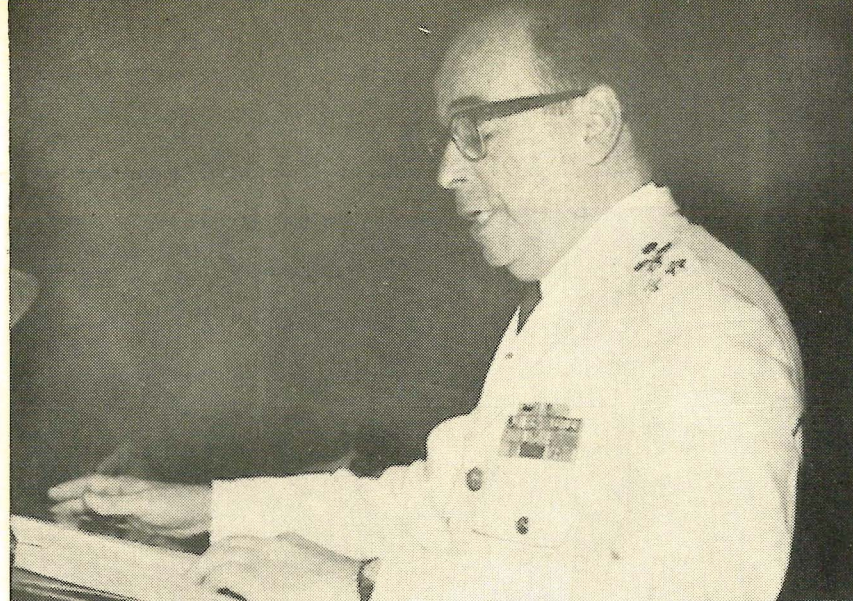
O Ministro Márcio de Souza e Mello presidiu, no dia 19 de junho, a cerimônia de diplomação de 84 oficiais que concluíram os Cursos Superior de Comando, de Direção de Serviços e de Estado-Maior, da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

A solenidade contou com a presença do Embaixador da Argentina, Ministros Militares, Adidos Aeronáuticos credenciados junto ao Governo Brasileiro, oficiais-generais, familiares dos formandos, jornalistas e pessoas gradas.

Abrindo a cerimônia, o Comandante da ECEMAR — Major-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira — pronunciou o seguinte discurso:

“A Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, ao formar, na data de hoje, uma turma de oficiais que completam os seus cursos, sente-se recompensada pelos esforços despendidos, pois sabe que, ao entregar à Força Aérea Brasileira mais um contingente de elementos preparados para o desempenho das funções de comando em níveis mais elevados, está participando dos esforços das gerações de hoje na construção da Força Aérea que entregaremos às gerações de amanhã.

Neste instante, quando se chega ao fim de uma jornada, naturalmente a consciência se



Major-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, Comandante da ECEMAR.

volta para o caminho percorrido, na curiosidade, natural e legítima, de fazer uma avaliação para verificar se valeram os esforços despendidos, os sacrifícios ofertados, as renúncias vividas, as horas que se foram, a vida que se despendeu. Por maiores que tenham sido as ofertas realizadas, podemos ter, hoje, a certeza de que elas não foram em vão, porque, por menores que tenham sido as conquistas obtidas, elas muito representam para o futuro que se avizinha.

Nesta Escola, na singeleza das suas instalações materiais, tenho a certeza de que vivemos, em toda a sua plenitude, a grandeza dêsse elemento sobre o qual se tem assentado o viver glorioso da nossa Corporação: o espírito da Força Aérea Brasileira. Ao reunirem-se, nesta Casa, companheiros que vêm de todos os recantos, onde no viver de servir vão aos poucos consolidando essa capacidade de dar e não de pedir, aqui se concentra um contingente razoável de idealismo, de patriotismo, de interesse pela nossa Corporação, de amor pelo nosso Brasil. E, como consequência, há que se ver e se sentir, em toda a sua grandeza, o espírito da nossa Força

Aérea, retratado na união de todos, assentado no denominador comum de bem servir ao Brasil. E, nessa atmosfera, os ensinamentos foram ministrados, e alunos e instrutores irmanaram-se em busca do objetivo comum: o preparo dos futuros comandos da Força Aérea, e esse preparo, fundamentado que foi em tais bases, é uma garantia de que a missão foi bem cumprida, os objetivos foram alcançados, valeram a pena os esforços despendidos, os sacrifícios ofertados, as renúncias vividas, as horas que se foram, a vida que se despendeu.

Nesta hora de balanço, que é hora de festa pelo saldo positivo que se constata, é justa uma palavra de reconhecimento para aqueles que, na compreensão dos altos destinos de uma Escola como esta, vivem para ela, vivendo um trabalho e uma dedicação por vezes anônimos e por isso desconhecidos, mas sempre força impulsora das nossas atividades: refiro-me ao Corpo Docente, desta Casa. São poucos, mas muito tem sido a sua dedicação, o seu entusiasmo, o seu idealismo, a sua visão, a sua compreensão do que o presente representa para o futuro.



Nesta hora, também os nossos agradecimentos ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica e Representante do Exmo. Sr. Presidente da República, pela honra e pelo prazer que nos dá com sua presença.

Ao Exmo Sr. Embaixador da Argentina e demais convidados, o nosso muito obrigado, pela satisfação e honra que nos proporcionam com o seu comparecimento.

Dirijo-me, agora, aos diplomandos:

Primeiro, uma palavra de admiração e simpatia pelo nosso companheiro da Força Aérea Argentina que soube honrar e dignificar as tradições de cavalheirismo e capacidade daquela corporação de país tão amigo, alcançando pleno êxito no curso realizado e implantando laços de amizade que certamente serão duradouros.

Ao ilustre oficial-general da Força Aérea dos Estados Unidos da América do Norte que hoje também se diploma, honris causa, a nossa saudação amiga e o reconhecimento desta Escola pelas provas de consideração e amizade que dele tem recebido.

Que ambos levem desta Casa a certeza de que aqui sempre encontrarão, no entendimento de amigos, a solidariedade e a colaboração, irrestrita e determinada, de juntos lutarmos para que o mundo livre não pereça e o espírito, força propulsora de todas as grandes realizações humanas, sobreviva.

Aos companheiros da Força Aérea Brasileira desejo salientar que, até ingressarem nesta Escola, os senhores viveram pelo nosso imenso Brasil, e, nesse viver, por certo sentiram que o porvir é promissor, e, no caminhar para êsse futuro, a Avia-

ção tem uma grande participação. Seu destino é grandioso, porque ela é um instrumento de dupla importância: no desenvolvimento do País, pelas suas possibilidades de contribuição; na segurança nacional, pelo que ela pode oferecer de poder nas mãos do Estado.

Tôda essa participação, porém, está na dependência do elemento fundamental de toda a atividade humana: o homem. E o homem, nós bem sabemos, está na dependência daqueles que têm a capacidade e o dever de orientar, de mostrar o caminho, de dirigir: no nosso caso, dos comandos.

Ao saírem desta Casa, atencem para êsse fato: os senhores serão os futuros comandos da FAB. Serão os guias de amanhã, e não se esqueçam de que os caminhos a seguir pela nossa Corporação têm de ser aqueles que ajudarão a conduzir o nosso Brasil pela melhor estrada. Guiarão homens e, para bem guiá-los, há que conhecê-los e há que mostrar-lhes os caminhos certos.

Tenham sempre presente que êsses comandos serão Brasileiros. Nêles, os senhores já bem o sabem, encontrarão, sempre, a nobreza de caráter, o sentimentalismo e o desprendimento como traços marcantes da personalidade do nosso homem. Assim, êles estarão prontos a seguir aqueles que souberem corresponder à sua nobreza, tocarem o seu sentimentalismo e compreenderem o seu desprendimento. Para tanto, é necessário honestidade e autenticidade. É difícil dirigir Brasileiros, se as intenções não forem puras. É difícil dirigir Brasileiros, se não nos dedicarmos, completa e lealmente, à missão de dirigí-los. Mas é fácil guiá-los, se estivermos sempre presentes, se

lhes estimularmos os sentimentos pelo exemplo, se soubermos colher os frutos do seu desprendimento por uma supervisão constante, honesta e idealista. Mas há também que indicar-lhes os rumos a seguir. Pelos ensinamentos que colheram nesta Casa, os senhores, por certo, se aperceberam de que a arte da guerra sofre uma evolução rápida com o avanço acelerado da tecnologia, tudo a exigir dos comandos uma atenção permanente e uma visão acurada, para poderem, projetando o pensamento para a frente, encontrar a direção mais acertada.

As organizações não podem anular-se pela estagnação de doutrinas antiquadas e inadequadas ou por estruturas obsoletas. Para essa atualização permanente, é preciso nunca esmorecer, porque o guia enfraquecido não poderá alcançar muito à frente e, muito menos, descobrir caminhos, pois o seu espírito criador se apagará no entremeio das forças que se estiolam.

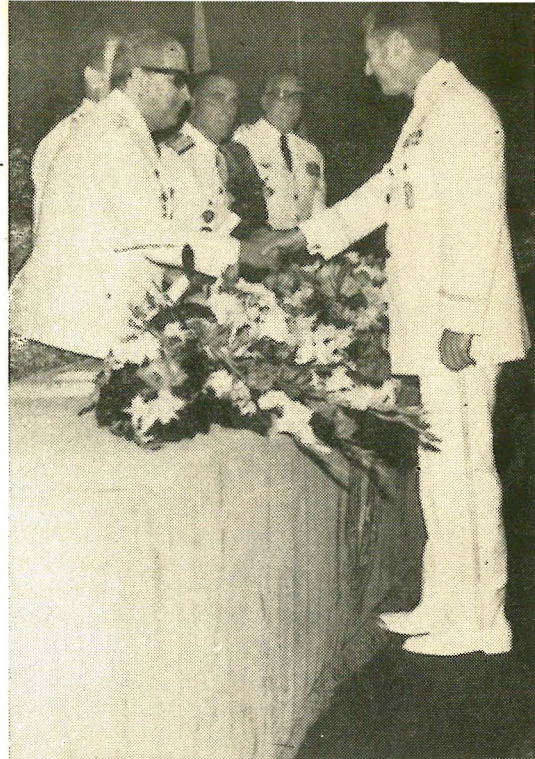
Assim, eu me permito, nestes instantes que precedem a partida, dizer aos senhores que o objetivo dos ensinamentos desta Casa pode ser sintetizado em duas palavras: conhecer e criar.

Pelo poder de conhecer, os senhores terão a capacidade de fazer com que os comandados lhes sigam. E não se esqueçam de que este seguir nunca foi tão importante como nos dias de hoje, quando vivemos um conflito ideológico.

Pelo poder de criação, os senhores terão condições de indicar os melhores caminhos a seguir.

Com êsses ensinamentos, que por certo esta Casa lhes transmitiu, os senhores estão aptos a bem conduzir a nossa Força Aérea. Outras condições não lhes faltam.

Partam, portanto, com a consciência tranqüila e a certeza de que, na nova etapa da vida que se lhes apresenta, ser-



O Brigadeiro-General Alvan Neavitt Moore da USAF cumprimentado pelo Ministro Márcio.

virão à nossa Corporação e ao nosso País com a eficiência necessária. E, para terminar, se me pedissem uma última palavra de despedida, eu diria:

NÃO ESMOREÇAM, QUE A FORÇA AÉREA PRECISA, QUE O BRASIL MERECE...

A seguir foi lido o Boletim Escolar que publicou a diplomação dos oficiais, apresentação ao Ministro da Aeronáutica dos oficiais que mais se destacaram durante os cursos, entrega da Medalha do Mérito Santos Dumont ao Comandante José Maria Ignes Rosset, da Força Aérea Argentina, e Diploma "Honoris Causa" ao Brigadeiro-General Alvan Neavitt Moore, da Força Aérea dos Estados Unidos da América.

A turma dos formandos estava assim constituída:

Curso Superior de Comando:

— Instrutor, de acordo com o Art. 115, do Regulamento da



O Ministro da Aeronáutica cumprimenta o Cel Av José de Carvalho, diplomado pelo CSC

ECEMAR, o Ten Cel Av Humberto Zignago Fiuza.

— De acôrdo com o Art. 31, do Regulamento da ECEMAR:

Coronéis-Aviadores Ismael Abati, Luiz Portilho Antony, Paulo Delvaux, Niel Vaz Corrêa, Jaime Silveira Peixoto, Nilson Glech de Albuquerque, Nelson Alves Santiago, Ney Vasquez de Carvalho Freitas, Walter Pontes de Faria e José de Carvalho.

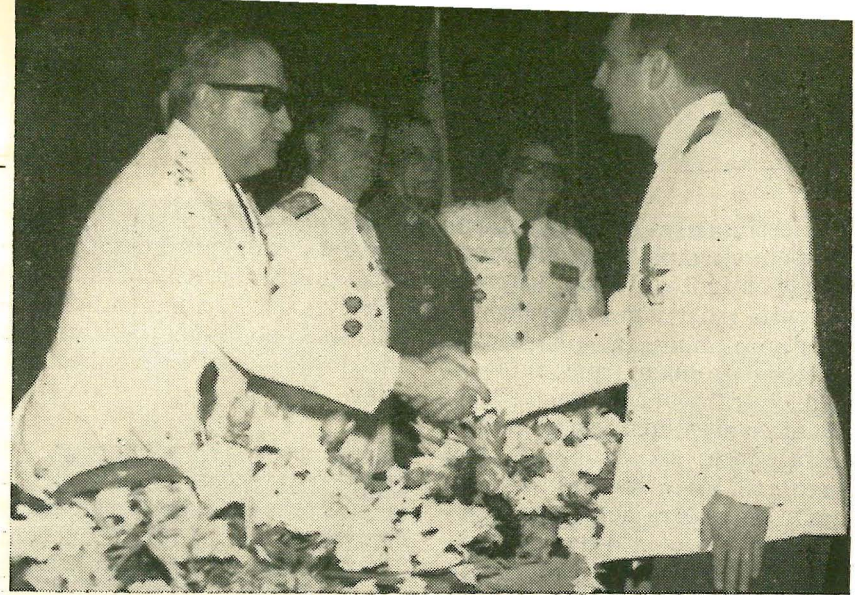
Curso de Estado-Maior:

— Fôrça Aérea Argentina:

Cmt Arg José Maria Ignês Rosset.

— Fôrça Aérea Brasileira:

Tenentes-Coronéis - Aviadores Carlos Phillipe Aché Assumpção, Nelson Taveira, Theo Carlos Treptow, Martinho Cândido Musso dos Santos, Francisco Renato Mello, Reynaldo Monteiro de Rezende, Hermano Vitral Joppert Júnior, Tarso Magnus da Cunha Frota, Alaôr Vieira de Castro, Jorge Frederico Bins, Waldyr Castro de Abreu, Celso Paulino da Silva, Juarez Lopes de Moura, Evonio Arouca, Rubens de Faria Alvim, Ialex Gonçalves Diez,



O Cmt José Maria Ignês Rosset, da Fôrça Aérea Argentina, recebe o Diploma do CEM das mãos do Ministro Márcio de Sousa e Mello

Ney Kerber, Cid Augusto Claro, Adail Coaracy de Aquino, Aluizio Leite Cesarino, Sócrates da Costa Monteiro, João Felipe Brack, Lair da Silva Andrade, Paulo Mariano de Faria Rabello, Fabiano de Christo Araujo Marinho, Helio Celso de Abreu, Alamiro Pereira dos Santos, Dilson Lyra Castello Branco Verçosa, Dagberto Sayão de Almeida, Italo da Costa Joia, Adalberto Tayeiro Endo, Roberto Coelho Messeder, Sergio Luiz Bürger, Murilo Santos, Lincoln Guedes, Mario Acaccio Alves Baptista, Mario Ferreira, Oduvaldo Lacerda, Ary Granja, Flávio Marques dos Santos, Luiz Antonio Cruz, Sylvio Francisco di Stephano, Prospero Punaro Baratta Netto, Flávio Pacheco Kauf-

mann, Adamir Basilio, Mario Fernando Cecchi, José Carlos Cândido Gomes, Pedro Paulo Ferraro Maia, Roberto Gonçalves, Flávio Renepontes Pereira, José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, Arthur Soares de Almeida, Carlos Roberto Gomes Ribeiro, Hécio Mayrink de Carvalho e João Hoeppner Netto.

Curso de Direção de Serviços:

— Intendentes:

Tenentes-Coronéis - Intendentes Mario Bretanha Galvão, Geraldo Gomes de Castro, Jorge Tupinacy Cavalcante, Jorge Abiganen Elael, Sebastião de Mesquita Caldas Xexéo, Arthur Müller e Jaul Pires de Castro Sobrinho.

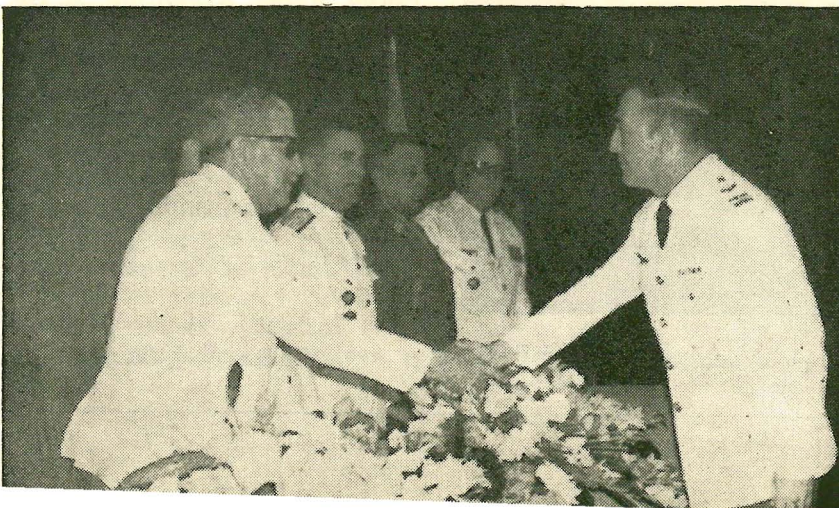
— Médicos:

Tenentes - Coronéis - Médicos Oscar Plaisant, Antonio Ismar Braga e Mario Palha de Moraes Bittencourt.

— Engenheiros:

Tenentes-Coronéis-Engenheiros Luiz Mario Bellizi, Marcilio Alves Marinho, Theodosio Pereira da Silva, Roberto Doria Leuzinger, Heitor Borges Júnior, Enio Russo, Ali Kalevi Lehtola e José de Abreu Dutra.

O Ministro da Aeronáutica cumprimenta o Ten Cel Av Nelson Taveira



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



o boeing 737 da vasp voa só no brasil.

Entre nêle 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.



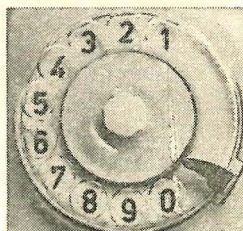
**Seus interesses são importantes
em qualquer lugar.
Estejam até no "sertão bravo".**

**E para que V. esteja presente, a qualquer hora,
à frente dos negócios,
é que os modernos Aero Commanders da Líder
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.

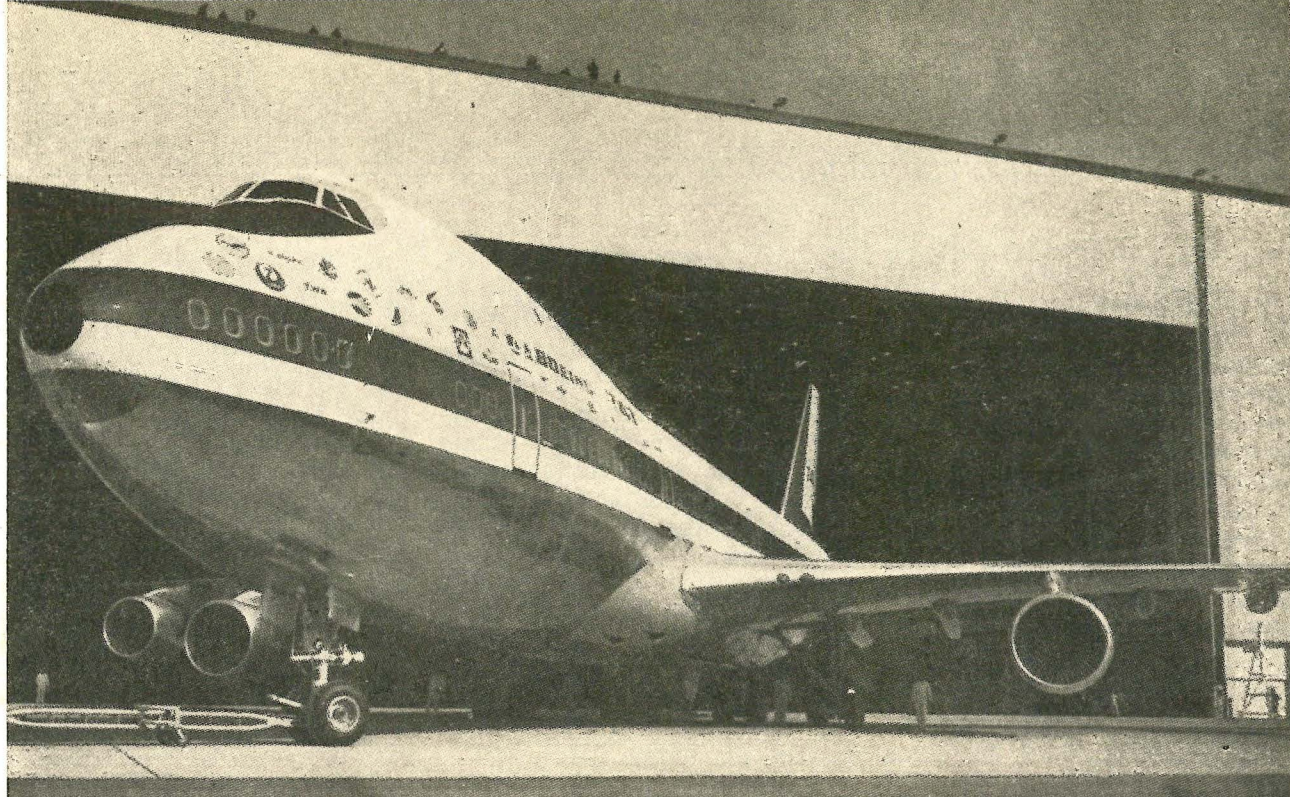
Para levarmos V. a um lugar, basta uma coisa: que lá exista campo de pouso. Nossos Aero Commanders são projetados para serviços assim. E os pilotos... estes já voaram até na Amazônia.

LÍDER TÁXI AÉREO



*Freter um avião da Líder
é tão simples
como pedir um táxi.*

Líder S. A. Transportes Aéreos ☐ Belo Horizonte — Aeroporto da Pampulha — Fones: 24-9130 / 24-9325
24-9662 e 22-9033 ☐ Rio de Janeiro — Aeroporto Santos Dumont — Fones: 52-9160 / 22-7884
22-1442 ☐ São Paulo — Aeroporto Congonhas — Fones: 267-2660 / 61-8977 e 34-3054



O Boeing 747

O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

- QUAL SERÁ SEU ESTADO DE DESENVOLVIMENTO EM 1980 ?

KARL NILSSON

Presidente da Scandinavian Airlines
System (SAS).

(Traduzido do ICAO Bulletin —
Vol. 23 n.º 12 — Dez. 1968).

1980 está a doze anos de 1968. Se a questão acima fôsse proposta há doze anos, com referência a 1968, a maioria dos que, em nível de direção, se ocupam da aviação civil, muito provavelmente teria predito, com acêrto, a proliferação dos jatos. Duvido, porém, que houvessem previsto o advento das grandes aeronaves de elevada capacidade, que a meu ver constituirão a mais importante evolução dos próximos anos no setor do transporte aéreo internacional.

Na minha opinião, o futuro da aviação está pleno de imponderabilidade. Isto tem sido comprovado desde a realização do primeiro vôo de avião e também se evidencia atualmente. Não aludo só ao progresso tecnológico e às suas perspectivas. Todos nós dependemos igualmente de uma economia mundial regularmente estável, assim como de melhores padrões de vida das nações emergentes, etc. Qualquer projeção sobre o aspecto da aviação internacional em 1980 deve ser feita, pelo menos, numa razoável harmonia econômica e política.

Até 1980, os "Jumbo jets" e "air buses" já terão estado em uso por quase dez anos. A propósito, esses dois apelidos são tão detestados pelos fabricantes quanto pelos operadores, e uma campanha objetivando desprezá-los seria oportuna e bem-vinda. Nenhum desses apelidos expressa o que os jatos de grande capacidade efetivamente proporcionam ao público viajante, em termos de conforto apurado. Durante décadas, o vão da fuselagem das aeronaves ficou virtualmente inalterado. Agora, num salto brusco, será quase duplicado, possibilitando assentos mais espaçosos sem sacrifício da economia.

O que os jatos de elevada capacidade significarão para os operadores é outra questão. É duvidoso que esses operadores queiram reduzir o custo do assento-milha, na proporção esperada pelos fabricantes, mas de certo modo os custos ascendentes em outros setores serão compensados, redundando na manutenção de tarifas módicas — o que é em si um feito significativo.

Imperiosidade de melhores facilidades aeroportuárias

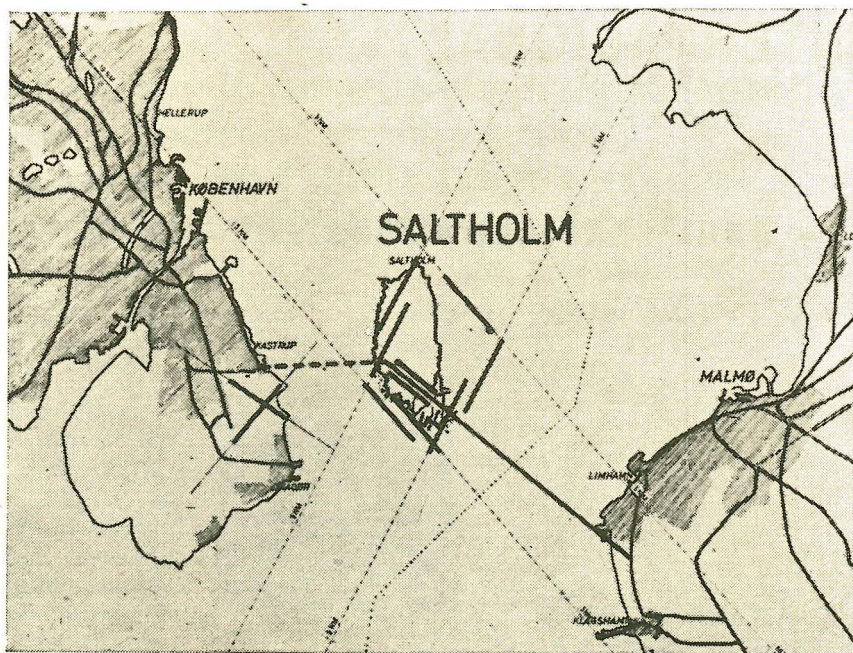
Os grandes jatos até o ano de 1980, creio, já terão produzido atração suficiente para forçar o aceleração dos atuais métodos de desembarque alfandegário e de controle de passaportes e bagagens. A simplificação nesses setores foi solicitada pelos operadores e órgãos internacionais há anos. Mas, eventualmente, só será obtida quando o volume físico de passageiros se tornar tão grande que torne impossível seu desembarque em tempo útil.

Da mesma forma, os atuais métodos de reservas e confirmações devem ser revistos, objetivando consumirem menos tempo. Parece provável que o princípio de "faça pessoalmente" será cada vez mais aplicado, com os próprios passageiros pondo suas bagagens nos recipientes respectivos e obtendo suas reservas e confirmações das máquinas de vender passa-

gens. Em 1980, as reservas poderão não ser mais compulsórias, em aeronaves com capacidade de, digamos, 750 passageiros, e o risco de não encontrar lugar seria diminuto, pelo menos nos períodos de menor intensidade de tráfego e fora das épocas habituais de turismo.

Não há dúvida que os aviões de decolagem e aterragem vertical (VTOL) e os de decolagem e aterragem curta (STOL) devem estar aperfeiçoados até 1980. Ainda assim, os transportes terrestres entre as grandes áreas metropolitanas e os aeroportos devem ser consideravelmente melhorados. Tóquio, por exemplo, com engarrafamentos de trânsito tão monumentais quanto aqueles que afligem todas as grandes metrópoles, com tendência a piorar na próxima década, resolveu este problema com a instalação de um sistema de monotrilho, ao que parece o mais vantajoso atualmente.

Melhor ainda, naturalmente sempre que possível, é a nova



Localização da Ilha de Saltholm, entre a Dinamarca e a Suécia, sede proposta para novo aeroporto.

localização dos aeroportos em ilhas ao largo do litoral, naturais ou artificiais, ligados às cidades por túneis ou pontes. Embora as turbinas dos jatos prometam tornar-se progressivamente menos ruidosas, a quantidade de aeronaves a jato movimentando-se tende a aumentar em todos os grandes aeroportos, e as aproximações e decolagens sobrevoando água ajudam a atenuar o problema do ruído, servindo também para obstar que as áreas edificadas se aproximem cada vez mais dos limites dos aeroportos.

A Escandinávia é afortunada neste aspecto, porque possui uma ilha adequada a esta finalidade, Saltholm, situada nos estreitos, a meio caminho entre a Dinamarca e a Suécia. A SAS tem firmemente apoiado o projeto de construção do Aeroporto de Saltholm, que serviria não somente ao distrito de Copenhague, como também à parte meridional da Suécia. Há bastante esperança de que este aeroporto esteja operando em 1980, pelo menos.

Os aeroportos situados ao largo do litoral são quase uma necessidade para os supersônicos que, apesar dos atuais obstáculos, podem estar operando comercialmente em 1980. Sabe-se bem que há opiniões divergentes na indústria quanto ao conceito dos SST (transportes supersônicos), e a SAS foi uma das empresas que se manteve descompromissada.

Todavia, temos acompanhado atentamente o progresso que vem sendo obtido, e desde que um SST satisfatório tenha sido desenvolvido, com alcance e preço satisfatório, é de se presumir que nos filiemos aos operadores dos SST, atendendo ao princípio de que é obrigação de uma empresa aérea satisfazer as necessidades do público via-

jante, inclusive levando em conta que o tempo é a mercadoria mais dispendiosa.

Técnicamente, também parece possível o desenvolvimento até 1980, ou pouco depois, das aeronaves hipersônicas ou de propulsão nuclear. Tais projetos, entretanto, são de tal magnitude que exigiriam esforço integral em detrimento dos atuais programas SST, numa ocasião em que há tantos outros problemas urgentes demandando toda a atenção e recursos dos governos, tornando-se, portanto, duvidoso esperar-se que qualquer desses dois projetos logre aprovação pelo menos nos anos próximos.

Acordos de Cooperação

Isto traz à mente a questão da cooperação entre os transportadores e os fabricantes de aeronaves. A competição, obviamente, é um ingrediente saudável e imprescindível em qualquer ramo do comércio, mas, quando os investimentos alcançam somas astronômicas, a cooperação é obrigatória, não só para proteger os interesses dos próprios investidores, como também os dos clientes.

No setor da aviação comercial, a SAS e a Swiss-Air há já alguns bons anos se beneficiam do seu acordo de cooperação e, recentemente, antecipando-se à operação dos Boeing 747, a KLM juntou-se a um programa de cooperação técnica, abrangendo o plano da cabina de comando e da cabina de passageiros, treinamento de voo e de manutenção. Há motivos para esperar que até 1980 tal cooperação, especialmente no setor técnico, se tenha tornado muito mais usual do que atualmente.

A este propósito, os fabricantes e as empresas aéreas muito poderiam fazer para a redução

do custo de fabricação e de operação, caso se chegasse a um acordo universal quanto à cabina de comando. Até agora os técnicos de cada empresa aérea têm insistido em fazer prevalecer seu ponto de vista quanto ao tipo especial de cabina de comando que desejam. Isto redundaria em enormes custos de engenharia no processo de fabricação, impedindo que a indústria faça o livre intercâmbio de equipamento, porque os aviões só podem ser comandados pelos pilotos treinados naquele tipo específico de cabina.

Com a cabina de comando inteiramente padronizada para cada tipo de avião, seria fácil para uma empresa aérea reduzir o tamanho de sua frota, dispendendo, em conjunto com outras, de aeronaves de reserva e reduzindo os problemas de acúmulo de passageiros e de carga, através do intercâmbio não só de aviões como também de pilotos.

No setor da indústria aeronáutica, os ingleses e os franceses estão cooperando na fabricação do Concorde. Uma recente sugestão no sentido de que os fabricantes americanos seriam convidados a participar do projeto franco-britânico, e que mais tarde os fabricantes europeus seriam socilitados a prestar seu apoio ao programa dos SST americanos, parece ter considerável mérito, particularmente em vista dos enormes custos de desenvolvimento que eventualmente devem ser desembolsados pelas empresas aéreas suas clientes e, em última análise, pelo público viajante.

Expansão necessária

Para que prosperem, as empresas devem expandir-se. O transporte aéreo deve ser

acessível às massas, como indubitavelmente, em certa proporção, já ocorre nos Estados Unidos. Em 1980, esta expansão do transporte aéreo terá chegado a muitas outras partes do globo.

Isto tanto se aplica ao transporte de carga quanto ao de passageiros. Há técnicos que predizem que, na década de 1980 ou mesmo antes, a renda com o transporte de carga igualará ou suplantará a de passageiros.

Isto poderá ou não ocorrer. Mas a tendência evidente da elevação do movimento do transporte de cargas, inclusive por atacado, exige — e sem dúvida teremos — transportes construídos especificamente para a tarefa, ao invés dos atuais aviões de passageiros convertidos em cargueiros.

Precisaremos e instalaremos equipamento mais sofisticado e completamente automatizado para o manuseio de carga, porque, senão, o tempo ganho no transporte será perdido no manuseio.

Tendências do tráfego de passageiros

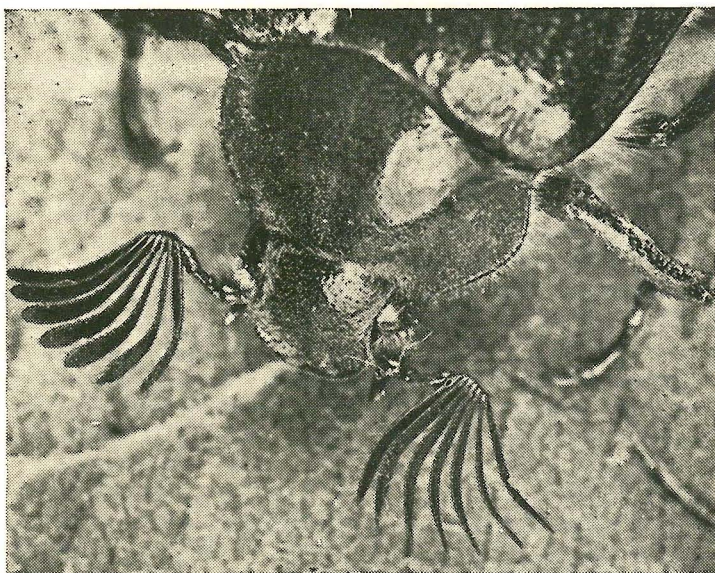
No setor de passageiros, o enorme acréscimo de capacidade significará que um número mais elevado de assentos estará clamando para ser ocupado. Não mais nos poderemos contentar com fatores de ocupação da cabina variando em cerca de 50 por cento, quando se operam aeronaves que acomodam 500 a 750 passageiros.

Uma grande dose de elasticidade, conjugada a critério, será necessária na estruturação das tarifas. Muita engenhosidade comercial será imprescindível para acompanhar a avassaladora marcha da tecnologia, e seria razoável esperar-se que

muito da “capacidade extra” seja preenchida com passageiros que viajem numa espécie de tarifa de excursão ou de grupo ou qualquer outra idêntica.

Espero que o volume de passageiros comerciais continue a aumentar como até aqui e sem dúvida o aceleração de tal crescimento será ininterrupto até 1980 e, segundo prevejo, a vasta proporção do tráfego de

passageiros continuará a ser movimentada por aeronaves subsônicas. De fato, creio ser obrigação nossa para com o público apoiar um desenvolvimento aeronáutico que possibilite a um maior número de pessoas viajarem com a atual rapidez a menores preços, do que um menor número de pessoas viajarem com maiores velocidades a preços mais elevados.



Estrêla de “O Solo Tem Vida”

A melolonta, cuja cabeça é aqui mostrada, faz parte da vida miríade que se desenvolve incessantemente no subsolo. Esta criatura aparece em “O SOLO TEM VIDA”, um novo filme Shell que explica o problema da destruição das colheitas por pragas de insetos nocivos e moléstias, e os meios que a ciência emprega para vencer estes males.

Este é um dentre mais de uma centena de filmes informativos de 16 mm, disponíveis na Filмотeca Shell, para empréstimo gratuito a sociedades e instituições espalhadas pelo país. Um outro

filme que trata do mesmo assunto é o “MUNDO RIVAL”, que dramatiza os perigos à saúde e ao bem-estar do homem, impostos por um mundo cheio de insetos, cujo número está na proporção de 50 milhões para cada pessoa.

Os filmes Shell oferecem um ponto de partida para o ensino em diversos campos diferentes, não somente no da agricultura mas também no da física, geografia, aviação e engenharia de motores, bem como no da própria indústria química e petrolífera.



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

SEGUNDA FÔRÇA AEROTÁTICA

FAT II

COMANDANTE

Dentro da nova estrutura do Ministério da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto 60.521, de 31 de março de 1967, a Segunda Fôrça Aerotática, subordinada diretamente ao Comando Aerotático (COMAT), tem como missão o preparo e o emprego das Unidades Aéreas subordinadas, na realização de operações militares independentes, combinadas e conjuntas.

É a FAT II que realiza, em princípio, missões em cooperação com as Fôrças Navais, tendo assumido portanto essa missão que era atribuída ao Comando Aerotático Naval, ao ser desativado.

O Quartel-General da FAT II está situado no Rio de Janeiro, no 10º andar do prédio do Ministério da Aeronáutica, ocupando as antigas instalações do CAT NAV.

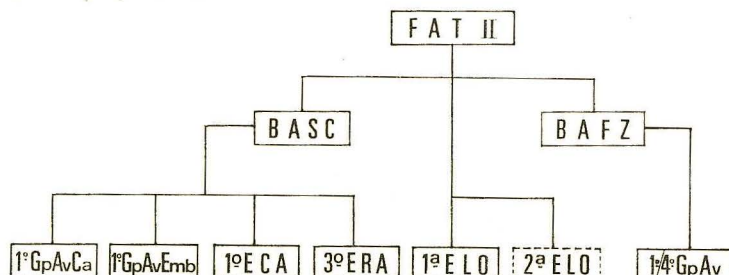


Brigadeiro-do-Ar
Alberto Costa Mattos

CHEFE DO ESTADO-MAIOR
E OFICIAIS DE ESTADO-MAIOR

Coronel Av — José de Carvalho
Ten Cel Av — Dagberto Sayão de Almeida
Ten Cel Av — Paulo Moreira Leal
Ten Cel Av — Luiz Felipe Pinheiro
Ten Cel Av — Sylvio Fernandes
Major Int — Fernando Correia Teixeira
Ten Int — José Carlos Goes

UNIDADES SUBORDINADAS
ORGANOGRAMA



BASE AÉREA DE SANTA CRUZ (BASC)

Pelo Decreto 24.069, de 31 de março de 1934, o Governo Brasileiro autorizou a Luftschiff Bau Zeppelin a estabelecer uma linha aérea regular com dirigíveis entre o Brasil e a Europa, bem como a construção de um Aeroporto na Fazenda de Santa Cruz, tomando este Aeroporto a denominação de Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, em 16 de outubro de 1936, cuja inauguração se deu em 26 de dezembro do mesmo ano. Em 12 de fevereiro de 1942, o Governo Brasileiro declarou sem efeito a concessão de março de 1934.

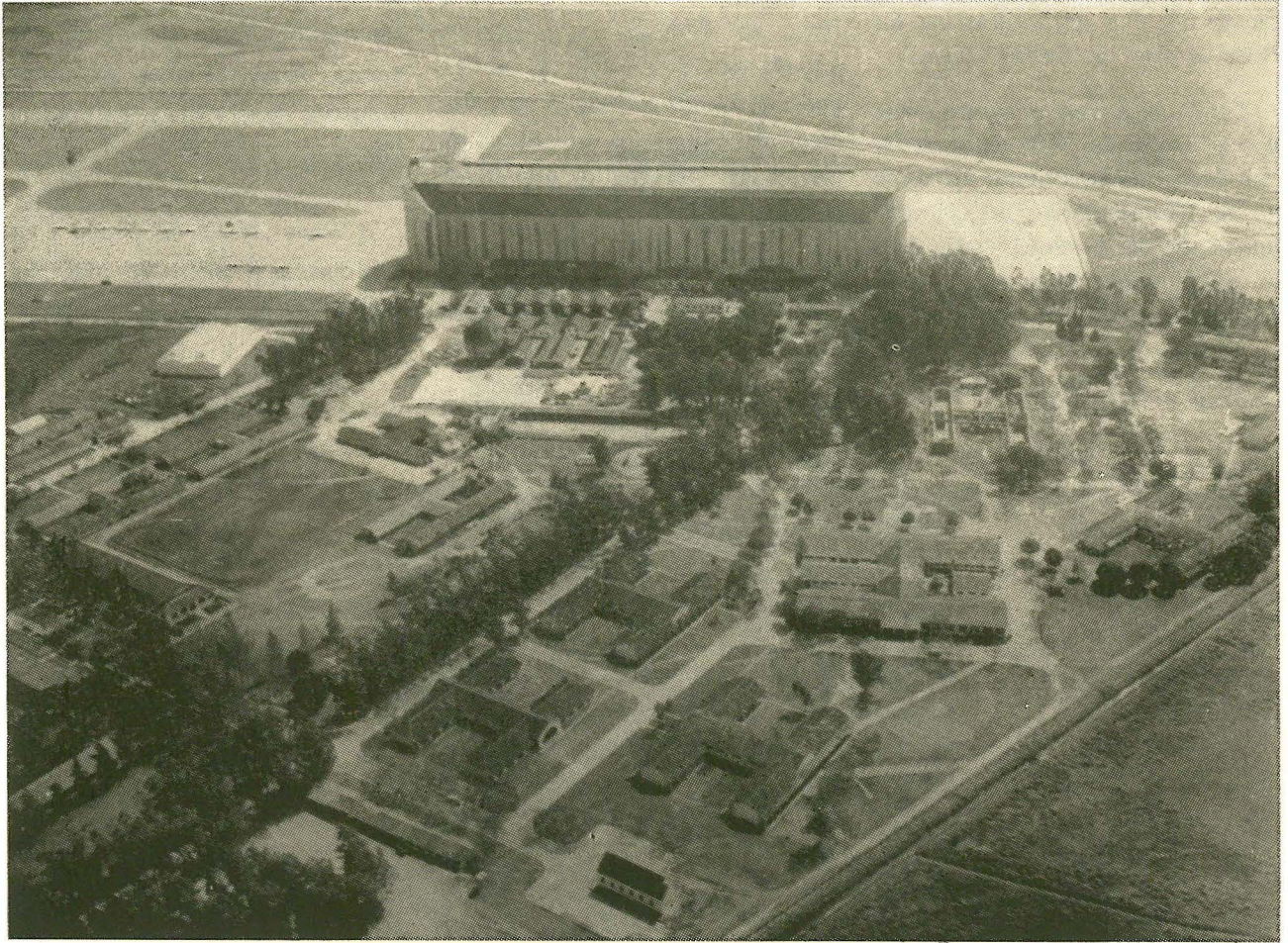
Pelo Decreto 20.023, de 21 de maio do mesmo ano, do Chefe do Governo Provisório da República, foi organizado o Grupo Misto de Aviação Militar que mais tarde representaria o Núcleo de Formação do 1º Regimento de Aviação, tendo sido aquartelado nas dependências da Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos.

Pelos Decretos nºs 22.591, de 29 de março de 1933, e 22.735, de 19 de maio de 1933, foi reorganizada a Aviação Militar, tendo sido criado o 1º Regimento de Aviação que absorveu o Gru-

po Misto de Aviação Militar, então aquartelado na Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos, participando estas Unidades nas operações militares desenvolvidas de 9 de julho a 29 de setembro do ano de 1932 (Revolução Constitucionalista de São Paulo), bem como na posição de defesa da legalidade, em 27 de novembro de 1935 (Intentona Comunista).

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, a Base Aérea dos Afonsos passou a denominar-se sede do 1º Corpo de Base Aérea

BASE AÉREA DE SANTA CRUZ



Vista parcial da Base Aérea de Santa Cruz

e, em setembro de 1942, o 1º Regimento de Aviação, sediado na Base Aérea dos Afonsos, é transferido para Santa Cruz, onde recebeu as primeiras turmas de Oficiais-Aviadores da Escola de Aeronáutica. Em 1943, foi criado o 1º Grupo de Caça que se destinava a contribuir na causa do mundo livre, por ocasião da II Grande Guerra. Com o regresso do 1º Grupo de Caça da Itália, o 1º Regimento de Aviação, que fôra transferido para a Base Aérea de Santa Cruz, passou a cons-

tituir-se dos 1º e 2º Grupos de Caça. Reorganizada a Fôrça Aérea Brasileira em 16 de setembro de 1946, fica extinto o 1º Regimento de Aviação, passando a chamar-se Base Aérea de Santa Cruz. Os 1º e 2º Grupos de Caça deram lugar ao 9º Grupo de Aviação, em 24 de março de 1947. Em 14 de outubro de 1949, o 9º Grupo de Aviação passou a denominar-se 1º Grupo de Aviação de Caça.

A Base Aérea de Santa Cruz apóia o 1º Grupo de Aviação de Caça, o 1º Grupo de Aviação

Embarcada e o 1º Esquadrão de Contrôlo e Alarme. Ainda teve até 1969 sob sua administração disciplinar e operacional a Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque nº 31 (ERA-31), criada por fôrça da Portaria nº S-144/GM-3, de 18 de junho de 1965, que se destinava ao emprêgo em missões específicas de cooperação na manutenção de segurança interna do País.

A silhueta gigantesca do Hangar, construído para abrigar di-

rigíveis em suas viagens à América do Sul, realizadas na década de 30, é a característica da Base Aérea de Santa Cruz.

É a Base Aérea de Santa Cruz uma Unidade Administrativa que esteve subordinada, através do seu Comandante, ao Comandante da 3ª Zona Aérea (Art. 2º do Regulamento de Bases e Destacamentos de Bases Aé-

reas), até setembro de 1969. Por força do disposto na Portaria nº 068/GM-7, de 14 de agosto de 1969 (Art. 1º nº 3), passou à subordinação do Núcleo do Comando da Segunda Força Aerotática, no dia 19 de setembro de 1969.

A partir dessa mesma data, ficou estabelecido que as Uni-

dades Aéreas sediadas na Base Aérea de Santa Cruz a ela ficariam subordinadas, sendo tornadas insubsistentes as subordinações anteriores estabelecidas.

A Base Aérea de Santa Cruz comemora a data de sua fundação no dia 24 de outubro.

ATUAL COMANDANTE



Coronel-Aviador
Franklin Enéas de Miranda Galvão

DISTINTIVO DE BRAÇO

**Descrição e Interpretação**

Escudo cortado por um traço, formando dois campos, sendo o primeiro em azul celeste, carregado com a insígnia da Aeronáutica, em prata; o segundo, do mesmo metal, evidenciando a Cruz de Cristo, na sua côr (vermelho), en-

cimado com um elmo de prata e ouro, centrando uma coroa composta de uma haste de Louro e outra de Carvalho, respectivamente símbolos da Vitória e da Fôrça, complementado, na sua base, com um listão de prata, destacando, de vermelho, a sigla da BASC.

ANTIGOS COMANDANTES

Grupo Misto de Aviação, 1.º Regimento de Aviação e Base Aérea de Santa Cruz.

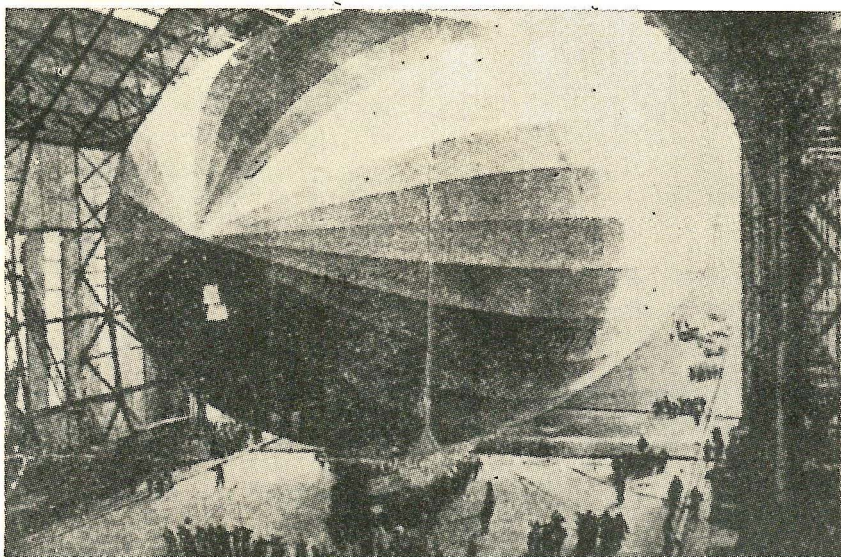
PÓSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Maj Av — Eduardo Gomes	24.10.31	15.06.32
Cel Av — Newton Braga	13.06.32	15.05.35
Ten Cel Av — Eduardo Gomes	16.05.35	13.11.37
Maj Av — Samuel Ribeiro Gomes Pereira	10.12.37	29.01.38
Maj Av — Francisco Assis Corrêa de Mello	29.01.38	09.02.38
Maj Av — Samuel Ribeiro Gomes Pereira	03.03.38	15.04.38
Maj Av — Samuel Ribeiro Gomes Pereira	19.04.38	19.06.39
Ten Cel Av — Carlos Pfaltzgraff Brasil	20.06.39	09.01.42
Ten Cel Av — Francisco Assis Corrêa de Mello	10.01.42	03.08.42
Ten Cel Av — Godofredo Vidal	04.08.42	22.01.43
Een Cel Av — Francisco Assis Corrêa de Mello	23.01.43	08.11.45
Ten Cel Av — Armando Perdigão	08.11.45	18.03.47
Ten Cel Av — Ernani Pedrosa Hardman	18.03.47	05.04.48
Maj Av — Lafayette Catarino Rodrigues de Souza	06.04.48	04.07.48
Maj Av — Hermes Ernesto da Fonseca	05.07.48	14.03.49
Ten Cel Av — Raymundo J. Ribeiro de Carvalho Filho	15.03.49	07.03.50
Cel Av — Gabriel Grün Moss	08.03.50	16.10.50
Cel Av — Walter Geraldo Bastos	16.10.50	12.12.51
Ten Cel Av — Oswaldo Pamplona Pinto	13.12.51	21.01.55
Cel Av — Ary Presser Belo	23.01.55	16.11.55
Maj Av — Lafayette Catarino Rodrigues de Souza	16.11.55	19.01.59
Cel Av — Zamir de Barros Pinto	19.01.59	07.03.61
Cel Av — Phidias Piá de Assis Távora	07.03.61	16.09.61
Ten Cel Av — Rodolfo Becker Reifschneider	25.09.61	12.10.61
Cel Av — José Maria Mendes Coutinho Marques	12.10.61	14.08.62
Cel Av — Rui Barboza Moreira Lima	14.08.62	01.04.64
Cel Av — Esrom Saldanha Pires	01.04.64	07.05.64
Cel Av — João Paulo Moreira Burnier	07.05.64	25.05.65
Cel Av — Paulo Costa	25.05.65	10.04.67

FATOS IMPORTANTES

- Em 12 de junho de 1931, deu início ao Correio Aéreo Militar (CAM), com a primeira viagem levando correspondência do Rio de Janeiro para São Paulo, no Avião CURTIS, matrícula K-263.
- Participou nas operações militares desenvolvidas no período de 9 de junho a 29 de setembro de 1932 (Revolução Constitucionalista de São Paulo).
- Tomou parte na posição de defesa da legalidade, em 27 de novembro de 1935 (Intentona Comunista).
- Em 1945, tornou-se sede do 1º Grupo de Caça que regressava dos campos de batalha europeus, onde, juntamente com as forças aliadas, lutou pela liberdade mundial.
- A 22 de abril de 1966, foi inaugurado na Base Aérea de Santa Cruz um monumento em memória aos heróis de 1º Grupo de Caça que se imortalizaram em nossos corações, simbolizando o patriotismo de uma geração brasileira que enalteceu a Força Aérea Brasileira nos céus da Itália e cuja grandeza é por ele perpetuada.

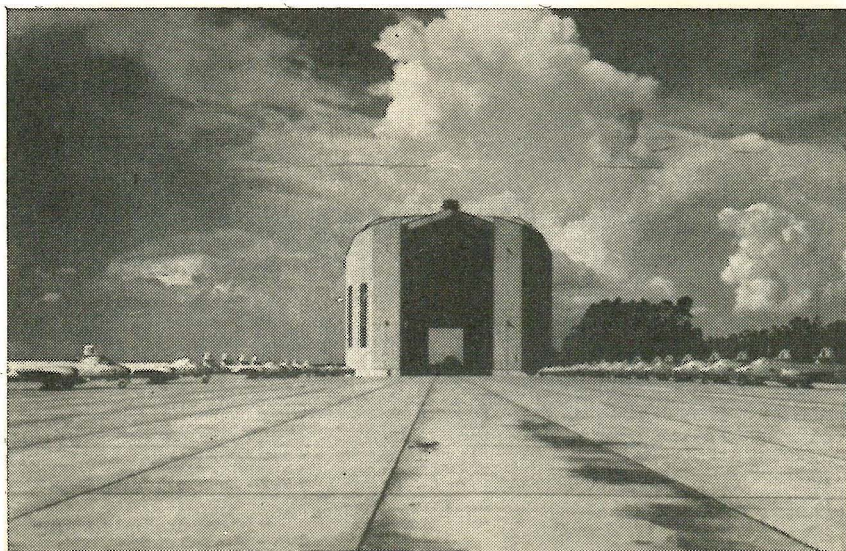
ONTEM...

O HANGAR



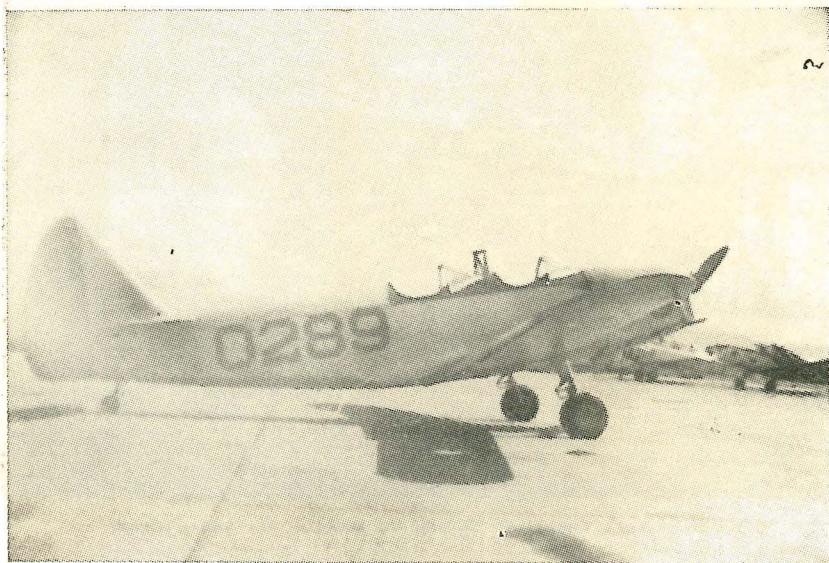
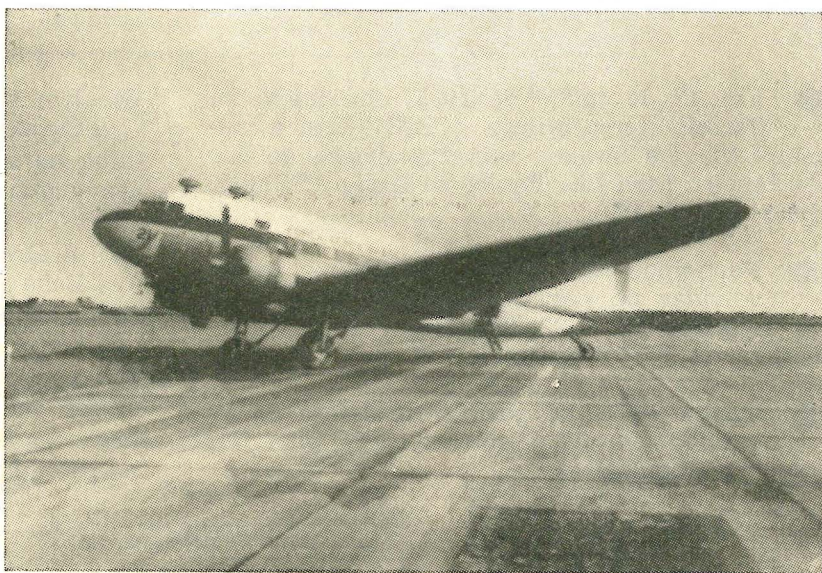
O balão "Graff Zeppelin" dentro do hangar em Santa Cruz

...HOJE



AVIÕES QUE JÁ PERTENCERAM À BASE

O velho C-47 que tantos serviços ainda presta à FAB... Avião de grande utilidade para o transporte de material e suprimento entre os Parques de Manutenção e as Unidades Aéreas da Base.



PT-19 — avião que fazia o transporte de pilotos entre Santos Dumont—Santa Cruz,

Avião de Ligação e Observação



O T-22 — Transporte de pilotos e
avião de Ligação e Observação.



GRUMAN — Avião de Busca e Sal-
vamento e da velha e conhecida “Co-
ca-Cola”.

Helicóptero de alerta na Base Aérea
de Santa Cruz.



1.º Grupo de Aviação de Caça (1.º Gp Av Ca)

Esta unidade teve origem em 1943 com a criação do Grupo de Caça que o Governo Brasileiro enviou para o Teatro de Operações na Itália. Tal Grupo, celebrado posteriormente, por seus feitos heróicos, pela divisa "Senta a Pua", preparou-se no Panamá (Base Aérea de Água Dulce), no ano de 1944, aonde turmas sucessivas foram enviadas (pilotos e mecânicos), num total de 400 homens. Estes heróis brasileiros, submetidos a adestramentos mais elevados na Base Aérea de Suffolk, Long Island N.Y., tomaram contato com os aviões P-47 que foram utilizados na Campanha. Deslocou-se o 1º Grupo de Caça Brasileiro para a Itália, em setembro de 1944, e, a 6 de outubro do mesmo ano, foi incluído no XXII CAT (Comando Aerotático) da Força Aérea do Mediterrâneo que apoiava o 5º Exército Aliado, ao qual pertencia a FEB. Operou como Unidade de Caça-Bombardieiros, realizando um total de 2.546 sortidas, com o lançamento de 4.432 bombas (mais de 1.000 toneladas), 850 foguetes, bem como 1.180.200 tiros de metralhadoras. Voou 6.144 horas sendo 5.465 exclusivamente em Operações de Guerra. O sacrifício a que foi submetido naquela ocasião bem pode ser avaliado, quando é sabido que, de um total de 48 pilotos, teve 22 baixas, das quais 8 abatidos (sendo 6 aprisionados pelo inimigo). O então 1º Grupo de Aviação de Caça correspondeu plenamente às expectativas mais otimistas, graças ao elevado moral e entusiasmo reinante entre

seus pilotos, ao lado do valor profissional e dedicação revelados por todo o pessoal de apoio. De regresso ao Brasil, em setembro de 1945, ficou sediado na Base Aérea de Santa Cruz, onde, juntamente com Esquadrão de aviões P-40, passou a constituir o 9º Grupo de Aviação, e, em 1949, passou a de-

em memória aos heróis do 1º Gp Av Ca.

Como sentinela avançada da sagacidade sem precedentes daqueles heróis, existe no Grupo um Museu Histórico. Um instante naquele mundo de bravura é instante de confiança e patriotismo, além de uma singela

Atual Comandante



Major-Aviador
Afonso Ferdinando Barros e Silva

nominar-se 1º Grupo de Aviação de Caça. Em março de 1953, o Grupo recebeu aviões a jato Gloster Meteor, tipos TF-7 e F-8.

Por suas tradições heróicas, o 1º Grupo de Aviação de Caça representa o orgulho da Família Aviatória. A 22 de abril de 1966, foi inaugurado, na Base de Santa Cruz, um monumento

homenagem àqueles que, defendendo a causa do mundo livre, deixaram os seus entes queridos e tombaram em terras estranhas.

O 1º Gp Av Ca comemora a sua data de fundação no dia 18 de dezembro, data em que foi criado o 1º Grupo de Caça, mais tarde denominado 1º Grupo de Aviação de Caça.

DISTINTIVO DE BRAÇO



Descrição e Interpretação

1. Escudo dividido em três partes, formando um mantel invertido, de cor azul, significando o equilíbrio do Piloto de Caça.
2. Este mantel azul é carregado com a insígnia da Aeronáutica e a Constelação do Cruzeiro do Sul, em prata, representando a origem e a nacionalidade do 1.º Grupo de Aviação de Caça.
3. Os dois campos restantes, em ouro, à destra e à sinistra, evidenciam, respectivamente, os escudetes circulares "Senta a Pua" e "Rompe Mato", nas

suas próprias cores, tocando levemente o mantel azul, representando os Esquadrões do 1.º Grupo de Aviação de Caça.

4. Encimado por um elmo de prata e ouro, centrando uma coroa composta de uma haste de Louro e outra de Carvalho, de sinople (verde), representando a Vitória e a Força, o escudo é complementado na sua base com um listão de prata, destacando, de vermelho, a sigla do 1.º Gp Av Ca.

Note-se, ainda, que o Louro (vitória) se situa do mesmo lado onde se encontra também o escudete "Senta a Pua", vitorioso na Campanha da Itália.

ANTIGOS COMANDANTES

PÔSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Maj Av — Nero Moura	1943	1946
Maj Av — Henrique do Amaral Pena	1946	1947
Maj Av — Newton Lagares Silva	1948	—
Maj Av — Roberto Pessoa Ramos	1949	1950
Maj Av — João Eduardo Magalhães Motta	1951	—
Maj Av — Roberto Pessoa Ramos	1952	—
Cap Av — Alberto Bins Neto	1952	—
Maj Av — João Eduardo Magalhães Motta	1952	—
Maj Av — Roberto Pessoa Ramos	1953	—
Maj Av — Josino Maia de Assis	1954	—
Ten Cel Av — Ernani Carneiro Ribeiro	1955	—
Ten Cel Av — Hélio Langsh Keller	1956	1959
Ten Cel Av — Ismael da Mota Paes	1960	—
Ten Cel Av — Paulo Costa	1961	1962
Ten Cel Av — Franklin Enéas de Miranda Galvão	1962	—
Ten Cel Av — Berthier Figueiredo Prates	1962	1964
Maj Av — Mario Joaquim Dias	1964	1965
Maj Av — Ary Casaes Bezerra Cavalcanti	1965	1966
Maj Av — João Soares Nunes	1966	1968
Ten Cel Av — Hugo Pedro da Costa Marques	1968	1970

O F-47 "THUNDERBOLT"



Avião que equipou o Grupo de Caça na Itália.

FATOS IMPORTANTES

- Criação, em 18 de dezembro de 1943, do 1º Grupo de Caça, com a finalidade de participar das operações militares nos Campos de Batalha europeus ao lado das Forças Aliadas.
- Recebimento da Bandeira Brasileira das mãos da esposa do Ministro — D. Bertha Grandmasson Salgado, em nome da mulher brasileira, em cerimônia realizada na Escola de Aeronáutica, no dia 5 de abril de 1944, para ser levada para o território inimigo.
- Içamento da Bandeira Brasileira, no dia 14 de outubro de 1944, em cerimônia solene, no acampamento do 1º Grupo de Caça, em Tarquinia, na Itália, pela primeira vez, em território inimigo, durante uma
- Incorporação da Bandeira ao 1º Grupo de Caça, em
- Água Dulce, no Panamá, no dia 11 de maio de 1944.

guerra levada por uma Unidade da Fôrça Aérea Brasileira.

● O dia 22 de abril de 1945, quando o 1º Grupo de Caça, no auge da sua atividade, cobriu-se de glórias e obteve o máximo de resultados.

● Terminada a Guerra na Itália, em 1945, o 1º Grupo de Caça retornou ao Brasil. No dia 16 de julho, sob o comando do Ten Cel Av Nero Moura, 20 aviões P-47, pilotados por veteranos da Campanha da Itália, chegaram ao Campo dos Afonsos, onde lhes foi proporcionada condigna recepção, com a presença do Presidente da República, do Ministro da Aeronáutica e da Oficialidade da Fôrça Aérea Brasileira; no dia 18 de julho, todo o escalão terrestre do 1º Grupo de Caça, juntamente com o 1º Escalão da Fôrça Expedicionária Brasileira, a bordo do navio de transporte norte-americano "General Meigh", chegaram ao Rio de Janeiro, onde participaram da "Parada da Vitória", realizada com grande entusiasmo patriótico.

CITAÇÃO PROPOSTA

O Coronel Ariel W. Nielsen, Comandante do 350º Grupo de Caça, assim se expressou, quando propôs ao Comandante do XXII Comando Aerotático, Ge-

neral Thomas C. Darcy, que o 1º Grupo de Caça recebesse a Citação do Congresso dos Estados Unidos da América.

"Do Comandante do 350º Grupo de Caça".

Ao Comandante do XXII Comando Aerotático do Exército dos Estados Unidos.

Proponho-vos seja o 1º Grupo de Caça Brasileiro citado pelos relevantes feitos realizados no conflito armado contra o inimigo, no dia 22 de abril de 1945, de acôrdo com a Circular nº 333 do Departamento de Guerra, datada do dia 22 de dezembro de 1944, e pela Circular nº 89, do Teatro de Operações da África, datada de 10 de julho de 1944.

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.

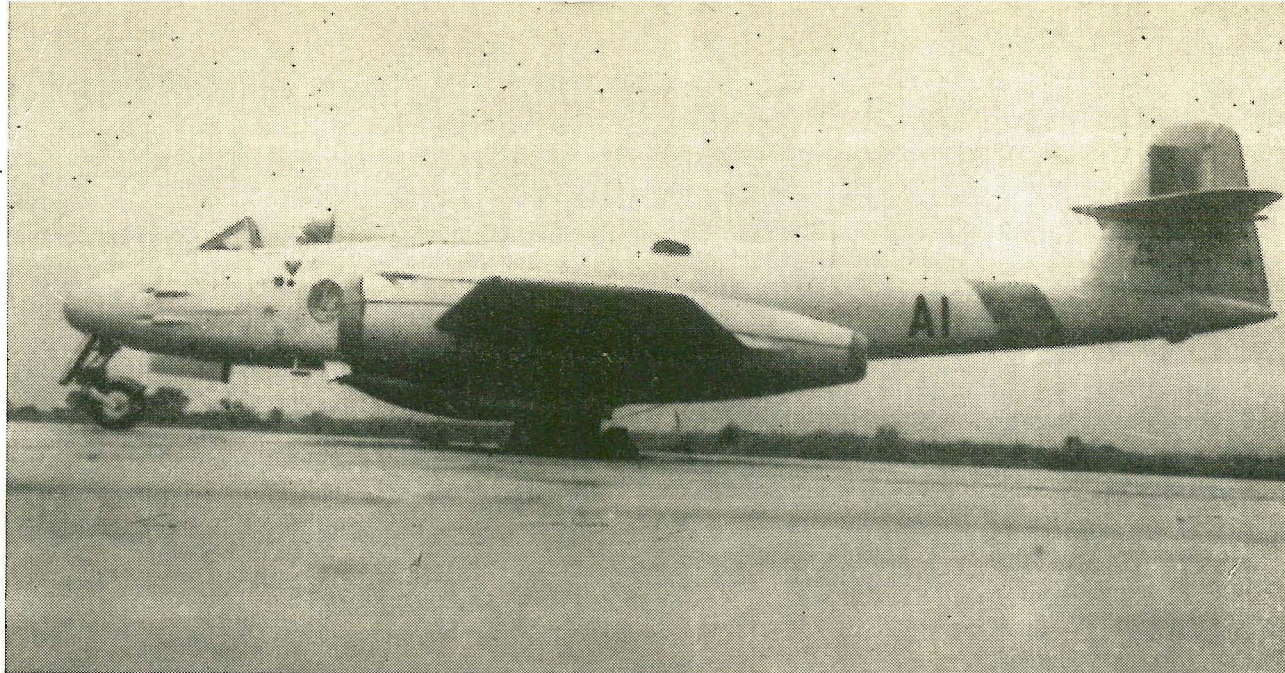
Com o efetivo cada vez mais diminuído, seus pilotos voavam mais, expondo-se ao perigo com maior freqüência.

Em muitas ocasiões, como Comandante do 350º Grupo de Caça, retive êsses 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 Benedito, neste dia de 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.

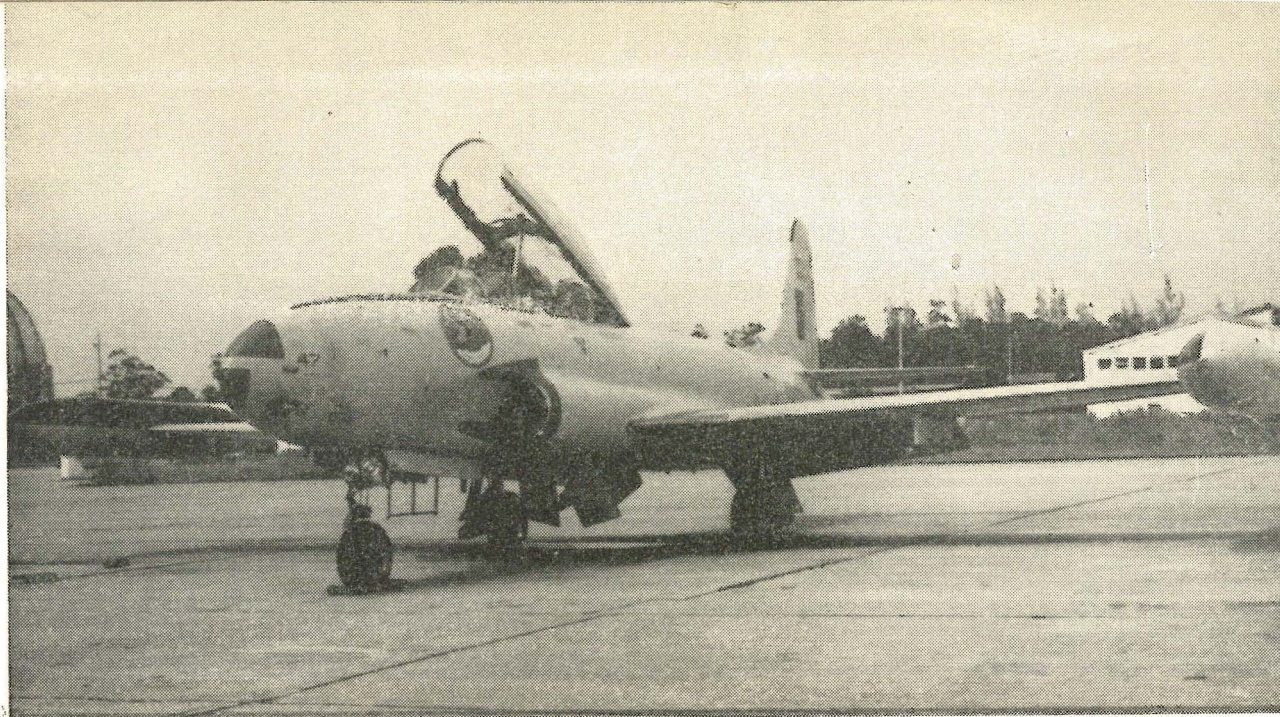
Creio estar refletindo o sentimento de todos os que conheceram o trabalho do 1º Grupo de Caça Brasileiro, recomendando-o à Citação de Unidade, não só pelo alto mérito, quanto pela carinhosa lembrança dos brasileiros na comemoração dos esforços neste Teatro de Operações".



O Gloster-meteor que substituiu o F-47 do famoso Esquadrão "SENTA A PUA".



Distintivo do 1.º/1.º Gp Av Ca



Avião Lockheed TF-33 que equipa o Esquadrão "Rompe Mato*".



Distintivo do 2.º/1.º Gp Av Ca

* "Rompe Mato" em homenagem ao saudoso Capitão-Aviador Lima Mendes (era o nome do seu P-47 na Itália).

GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA

1.º GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA

1.º Gp Av Emb

Criado pelo Decreto 40.859, de 6 de fevereiro de 1957, com a finalidade essencial de realizar operações aéreas Anti-Submarino, baseado em Navios-Aeródromos da Marinha do Brasil ou operando de bases em terra, foi a Unidade ativada em 1 de novembro de 1958, tendo a Base Aérea de Santa Cruz sido designada para sua sede em 7 de outubro de 1958.

Durante o ano de 1959, a Unidade estruturou-se e realizou intensivo treinamento em terra, a fim de se deslocar, em 1960, para os Estados Unidos, onde todo o seu efetivo recebeu instrução especializada, formando pilotos e operadores de equipamentos eletrônicos qualificados para operação anti-submarino de bordo de Navios-Aeródromos, bem como mantenedores dos diversos sistemas constitutivos das aeronaves a serem recebidas para operação no NAeL Minas Gerais: o P-16 (Grumman S-2A-Tracker) e o Helicóptero H-34 (Sykorsky HSS-1).

Após seu regresso ao Brasil, em julho de 1961, iniciou o 1º GAE suas operações de bases terrestres, mantendo um elevado grau de eficiência operacional, recebendo, em 1964, o troféu de segurança de voo da Marinha dos Estados Unidos da América, por ter sido a Unidade Aérea Anti-Submarino que apresentara o mais alto grau de segurança, tendo realizado 11.492:00 horas de voo sem registrar sequer um incidente.

No início de 1965, os helicópteros que integravam o 2º Esquadrão foram entregues à Marinha do Brasil, de acordo com o Decreto Presidencial que também determinava o início das operações do 1º GAE a bordo do NAeL Minas

Gerais, o que efetivamente se concretizou em 22 de junho de 1965, com o pouso do P-16 7021 no convés daquela belonave.

Até o presente, o 1º Grupo de Aviação Embarcada já realizou 20 embarques naquele por-

ATUAL COMANDANTE



Tenente-Coronel-Aviador
Márcio Terezino Drumond

ta-aviões, participando de tôdas as Operações Unitas realizadas a partir de então, em que tomaram parte, além da Fôrça Aérea Brasileira, as Marinhas dos Estados Unidos, Argentina, Uruguai, Venezuela, Colômbia e Brasil. Nessas ocasiões, tem sido o 1º GAE invãriavelmente elogiado pelo alto padrão de suas Equipagens de Combate, tendo inclusive recebido, do Almirante em comando da Fôrça-Tarefa 86, a seguinte mensagem, por ocasião da Operação Unitas VI: "Cmt do USS Van Voorhis Cmt GT 86 — Unclas 1. Today we in Voorhis witnessed the most beautiful execution of airman ship we have ever seem. 2. Albatroz 7023 & 7025 gained a total of 85 MAD contactss between 15:00 and 16:04. Request this mentioned in the critique".

Operando também de bases em terra, o 1º GAE tem cumprido não sômente missões de treinamento operacional anti-submarino em cooperação com a Marinha do Brasil — como ainda vem cumprindo um programa de formação de novos pilotos, operadores e mantenedores. Por outro lado tem a Unidade sido chamada a cooperar com o Govêrno Federal, com os Governos Estaduais, Entidades Privadas e com outras Unidades da Fôrça Aérea, nas mais variadas missões, como na Busca e Salvamento no mar e na selva, na repressão ao contrabando, na localização de embarcações nas zonas de lançamentos de mísseis da Base de Barreira do Inferno, na localização de cardumes cooperando para o desenvolvimento da indústria da pesca, ou ainda na cobertura da Regata Buenos Aires—Rio de Janeiro, fazendo um levantamento completo diurno e noturno da localização das embarcações.

FUNDAÇÃO

O 1º Gp Av Emb comemora a sua data de fundação no dia 6 de fevereiro, data em que, no ano de 1957, foi criado pelo Decreto nº 40.859.

FATOS IMPORTANTES

1º GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA

- Início das operações em Bases Terrestres, em 1961, após o regresso dos Estados Unidos, onde recebeu instrução, formando pilotos, operadores eletrônicos e mantenedores em seus próprios aviões P-16 e helicópteros lá recebidos.
- Conquista, em 1946, do troféu de Segurança de Vôo, por haver mantido o alto grau de eficiência operacional do seu pessoal, durante 4 anos.
- 1º pouso com avião P-16 no NAeL Minas Gerais, no dia 22 de junho de 1965.
- Participação nas Operações Unitas VI, VII, VIII, IX e X, a partir de 1965.

ANTIGOS COMANDANTES

1.º GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA

PÓSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Ten Cel Av — Horácio Monteiro Machado ...	01.04.56	20.11.60
Ten Cel Av — Roberto Augusto Carrão de Andrade	20.11.60	28.08.61
Ten Cel Av — Rodolfo Becker Reifschneider ..	28.08.61	30.05.63
Ten Cel Av — José de Carvalho	30.05.63	01.01.64
Maj Av — Pompeu Marques Perez	07.02.64	08.02.66
Ten Cel Av — José de Carvalho	08.02.66	01.02.68
Ten Cel Av — Thales de Almeida Cruz	01.02.68	15.01.70

DISTINTIVO DE BRAÇO



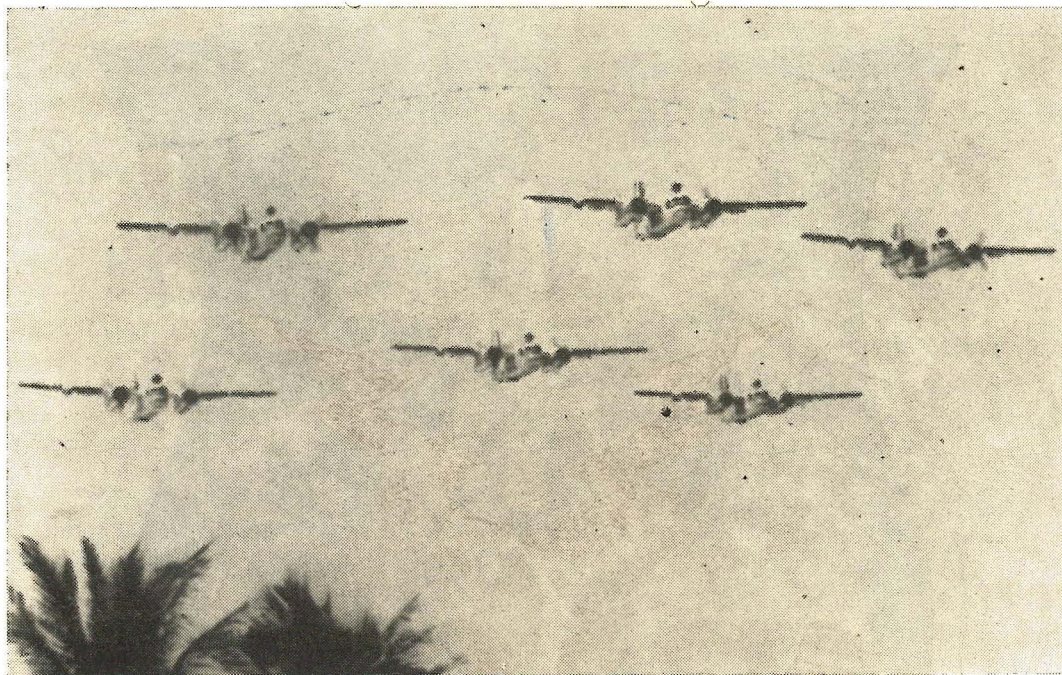
Descrição e Interpretação

Escudo de forma curva, regular, terminando em ponta, composta dos seguintes elementos: insígnia da Aeronáutica, de ouro, em campo de azul-turquesa; duas manoplas de prata e negro retiram do oceano um submarino, partindo-o ao meio; quatro

centelhas, de goles (vermelho), completam a cena; mar de azul-celeste ostenta a sigla do 1.º GAE, de prata; encimando o escudo, que é de ouro, uma faixa de azul destaca a legenda latina, de prata: "SIC SEMPER TYRANNIS".

O AVIÃO QUE EQUIPA O GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA

GRUMANN P-16



P-16 em vôo de formatura.

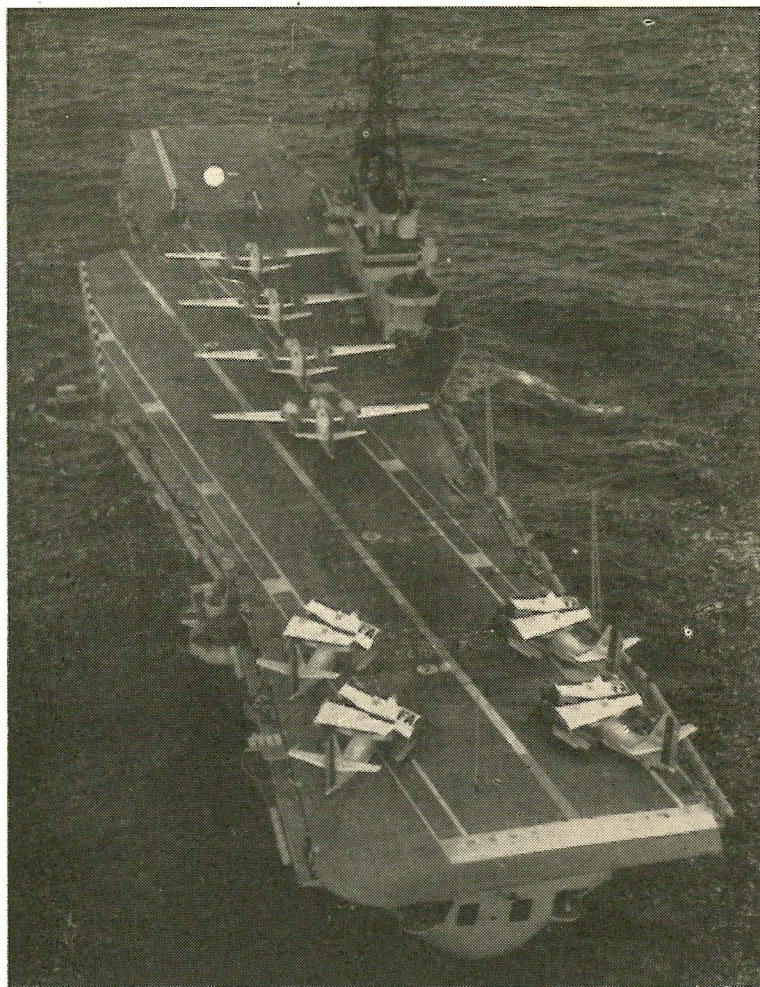


Os P-16 no convés do Minas Gerais.

O 1.º Gp Av Emb

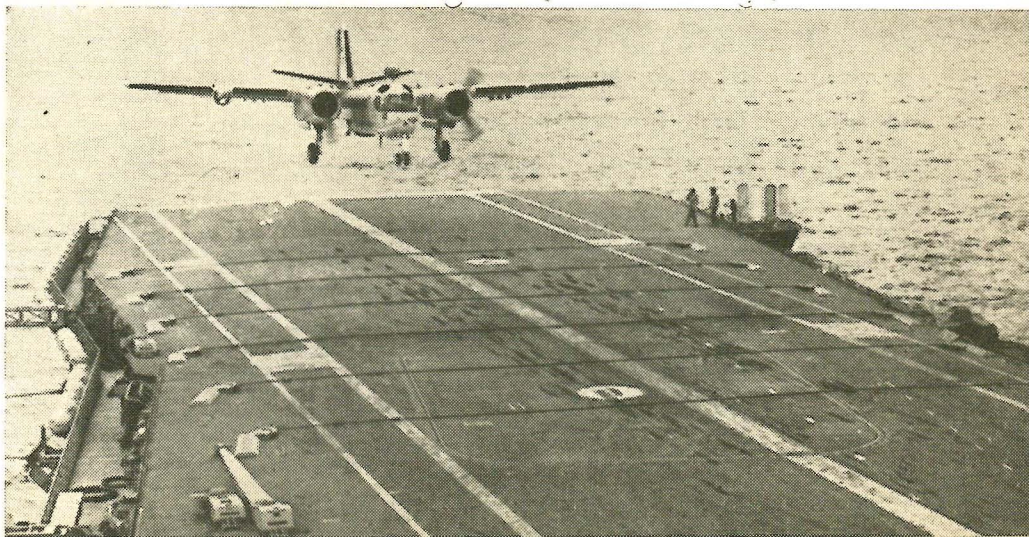
Operando do Navio - Aeródromo

"Minas Gerais"



Vista aérea do convés do "Minas Gerais" vendo-se aviões prontos para decolagem, enquanto outros, ainda com as asas dobradas, se preparam, também, para decolar.

Belíssimo pouso no "Minas Gerais".



O ESQUADRÃO DE CONTRÔLE E ALARME

1.º Esquadrão de Contrôlo e Alarme

1.º ECA

O 1º ECA foi criado em 19 de dezembro de 1950. Em 1958 recebeu a missão de apoiar o 1º Gp Av Ca. O Manual do Esquadrão de Contrôlo e Alarme define sua missão primordial que é fornecer ao Comando Aerotático uma unidade altamente móvel, bem como capaz de conduzir operações de controle aéreo em áreas a uma razoável distância, permitindo, assim, o Comando Aerotático, o controle, durante os períodos de grandes flutuações de forças. Pode ser utilizado como Unidade de Cooperação com o Exército, através do Centro de Informações de Combate. Possui equipamento e pessoal necessários para instalar e operar um centro de Controle completo, comunicações em terra e terra-avião, sistema de alarme aéreo, controle de avião através de radares de localização e orientação da interceptação de aviões inimigos.

Sua data de fundação é comemorada no dia 19 de dezembro.

Atual Comandante



Major-Aviador
Célio Brasil Carmo

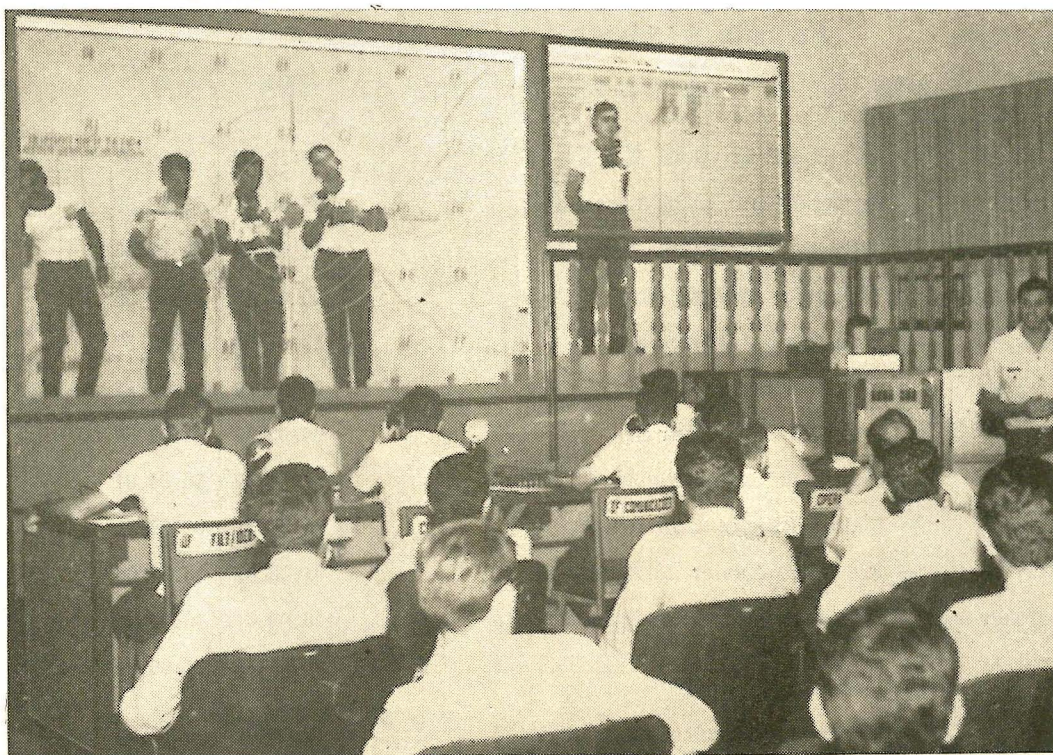
ANTIGOS COMANDANTES

PÔSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Cap Av — Arildo Galvão Reis	19.12.50	05.06.51
Cap Av — Fernando Durval de Lacerda	05.06.51	11.02.52
1.º Ten Av — Edgardo Lustosa de Andrade	11.02.52	20.02.53
Maj Av — Thebaldo Antonio Kopp	20.02.53	13.06.55
Cap Av — Ivan Janvrot Miranda	13.06.55	20.02.57
Cap Av — Angelo Quaresma Filho	20.02.57	26.02.57
Maj Av — Ivan Janvrot Miranda	26.02.57	24.02.59
Cap Av — Clovis da Costa Oliveira	24.02.59	20.04.61
Cap Av — Walter Ribeiro Guimarães	20.04.61	01.06.61
Maj Av — Francisco Xavier de Alcântara	01.06.61	16.03.64
1.º Ten Av — Cleber Ferreira Rodrigues Peixoto	16.03.64	16.06.64
Maj Av — Leo Afonso Sobral	03.03.64	16.06.64
(Não apresentado)		
1.º Ten Av — Cleber Ferreira Rodrigues Peixoto	16.06.64	20.10.64
Cap Av — Ariel Chaves de Castro	20.10.64	21.01.65
1.º Ten Av — Cleber Ferreira Rodrigues Peixoto	21.01.65	10.05.65
Maj Av — Jayme da Cunha Bastos Filho	10.05.65	09.11.66
Maj Av — Juarez Lopes de Moura	09.11.66	18.04.69

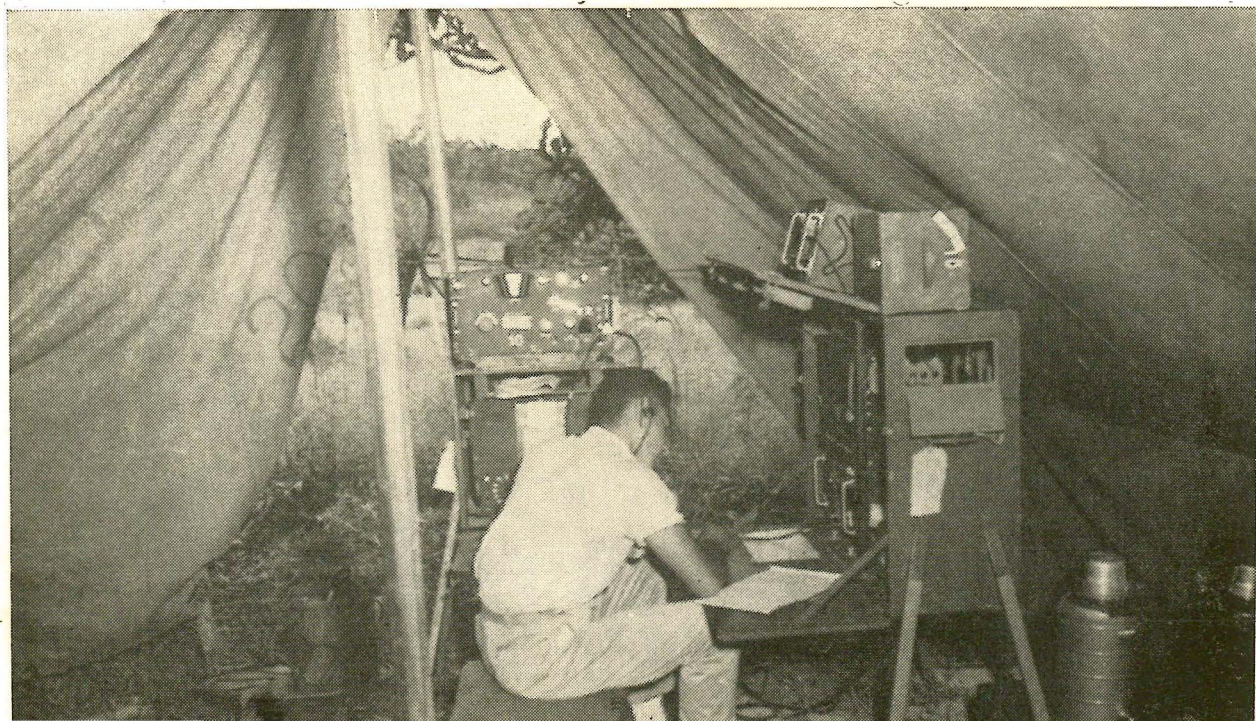
Equipe do ECA



O ECA em operação



O ECA em manobras



3.º ESQUADRÃO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

Como Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque (ERA-31), foi criada pela Portaria nº S-44/GM-3, de 18 de junho de 1965, com a finalidade de ser empregada em missões específicas de cooperação na manutenção da Segurança Interna do País.

Desde a sua criação, realizou missões de PCO-FAB, com o Exército, a Marinha e o Estado-Maior das Forças Armadas, de acordo com o Plano de Cooperação da Força Aérea Brasileira.

Recebe agora, como ESQUADRÃO, a missão de continuar a instrução de 28 aspirantes da turma de 1969, tendo o seu efetivo sido aumentado e possuindo presentemente 25 aviões T-6.



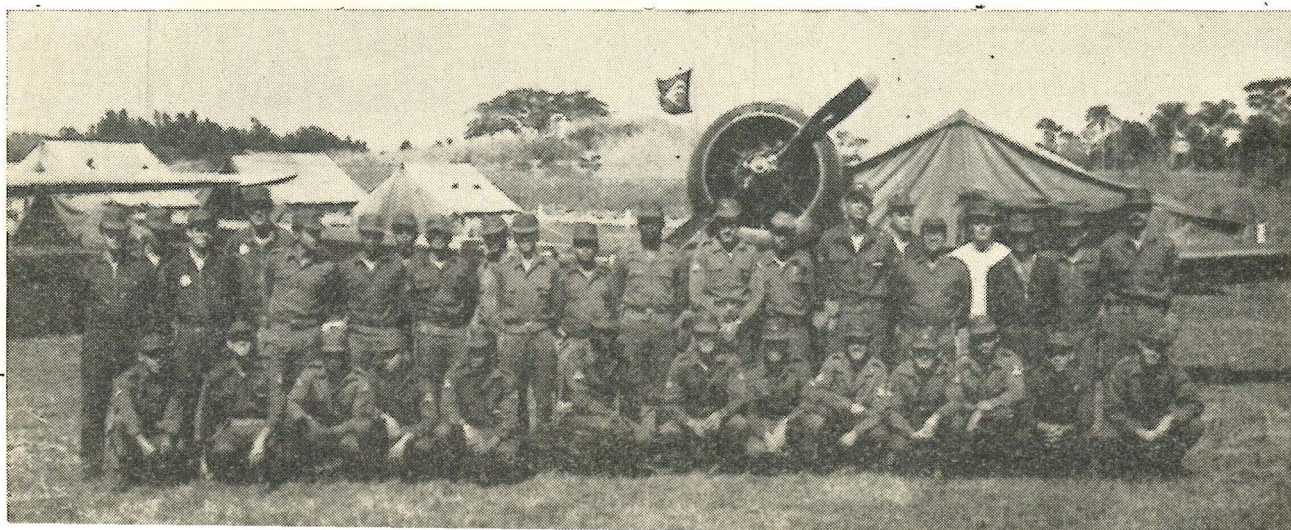
Capitão-Aviador
Cleber Ferreira Rodrigues Peixoto

Antigos Comandantes

PÔSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Cap Av — Juarez Lopes de Moura	15.07.65	
Cap Av — Pedro Batista		08.01.68
Cap Av — Célio Brasil Carmo	08.01.68	03.03.68
Cap Av — Cleber Ferreira Rodrigues Peixoto	03.03.68	25.07.68
Maj Av — Célio Brasil Carmo	25.07.68	04.04.69
Cap Av — Israel S. Cavalcanti (Resp)	04.04.69	—



Na foto de cima vêem-se barracas da ERA 31 e na de baixo um grupo colhido no mesmo acampamento.



ACAMPADO EM TRÊS CORAÇÕES



O 3º ECA participando das manobras do I Exército no sul de Minas vendo-se, na foto de cima, as barracas do acampamento e, na de baixo, o indispensável avião de apoio, quando a operação é prolongada,



Aviões do ECA em voo de formação.



1.ª ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO

A 1ª ELO foi criada pelo Aviso nº 057, de 20 de julho de 1944. Designado seu Comandante o Capitão-Aviador João Afonso Fabrício Belloc, a Esquadrilha foi, em seguida, rapidamente organizada.

A 19 de setembro de 1944, a 1ª ELO, já com todo o seu pessoal selecionado, apresentou-se no 1º Regimento de Obuses Auto-Rebocado, em São Cristóvão, no Rio de Janeiro, pronta para o embarque para o Teatro de Operações da Itália.

A 22 de outubro de 1944, a 1ª ELO deixou o Pôrto do Rio de Janeiro a bordo do navio transporte de guerra norte-americano "General Meigh", juntamente com o 3º Escalão da Fôrça Expedicionária Brasileira, desembarcando em Nápoles, a 6 de novembro.

Terminada a vitoriosa Campanha da Itália e a Segunda Guerra, regressaram nossas tropas ao Brasil, encerrando-se, assim, a primeira fase da existência ativa desta Esquadrilha, por terem cessado, provisoriamente, as necessidades de seu emprêgo operacional. Dessa ocasião até a data de 12 de dezembro de 1955, os aviões pertencentes à 1ª ELO, ficaram sediadas no Campo dos Afonsos, operaram em proveito do Exército, pilotados por Oficiais-Aviadores, instrutores da Escola de Aeronáutica.

O Decreto nº 38 295, de 12 de dezembro de 1955, cria, no Ministério da Aeronáutica, a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO).

Em maio de 1970, a Esquadrilha passou à subordinação da FAT II, conforme determina o "Livro Verde".

Sediada no Campo dos Afonsos será transferida e incorporada à BASC no fim do ano.



Capitão-Aviador
Waldir de Souza

Antigos Comandantes

Cap Av — Osório Medeiros Cavalcante
Cap Av — Célio Pereira
Cap Av — Renato Pinho Bittencourt
Cap Av — Francisco Varejão da Fonseca
Cap Av — Tancredo Ferreira Filho
Cap Av — Cid Augusto Claro
Cap Av — Newton de Gois Orsini de Castro
Cap Av — Silvio da Gama Barreto Vianna
Cap Av — Antonio Godofredo Aliverti
Cap Av — Waldir de Souza
Atual Cmt: Cap Av Muhsan José

DISTINTIVO DE BRAÇO



Descrição

1ª representação — a águia e a ponte simbolizam, respectivamente, o poder de observação e a ligação; o vermelho é a guerra na estilização das cores.

2ª representação — 3 sabres em pala de prata sôbre vermelho representam a campanha da FEB.

L-42 REGENTE ELO, especialmente fabricado e equipado no Brasil, para as Esquadrilhas de Ligação e Observação.

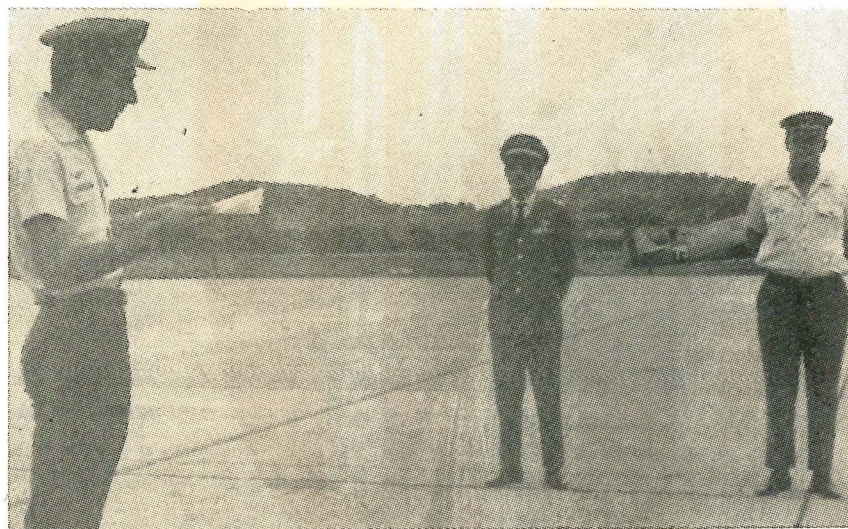


2.ª ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO

O Decreto 39 495, de 3 de julho de 1956, criou a Segunda Esquadrilha de Ligação e Observação, com sede na Base Aérea do Galeão, principalmente para cumprir missões em proveito da Marinha Brasileira. Mais tarde, o Decreto 55 627, de 26 de janeiro de 1965, a transferiu para São Pedro d'Aldeia, com a missão de cooperar com o CIAAN da Marinha do Brasil, para o cumprimento da finalidade desse Centro que especializa pessoal de ambas as Forças em funções relacionadas com as Operações Aeronavais.



Capitão-Aviador Helcio Medeiros Ribeiro, Comandante da 2ª ELO (o segundo, da esquerda para a direita).



O Capitão Napoleão passando o Comando ao Capitão Helcio.

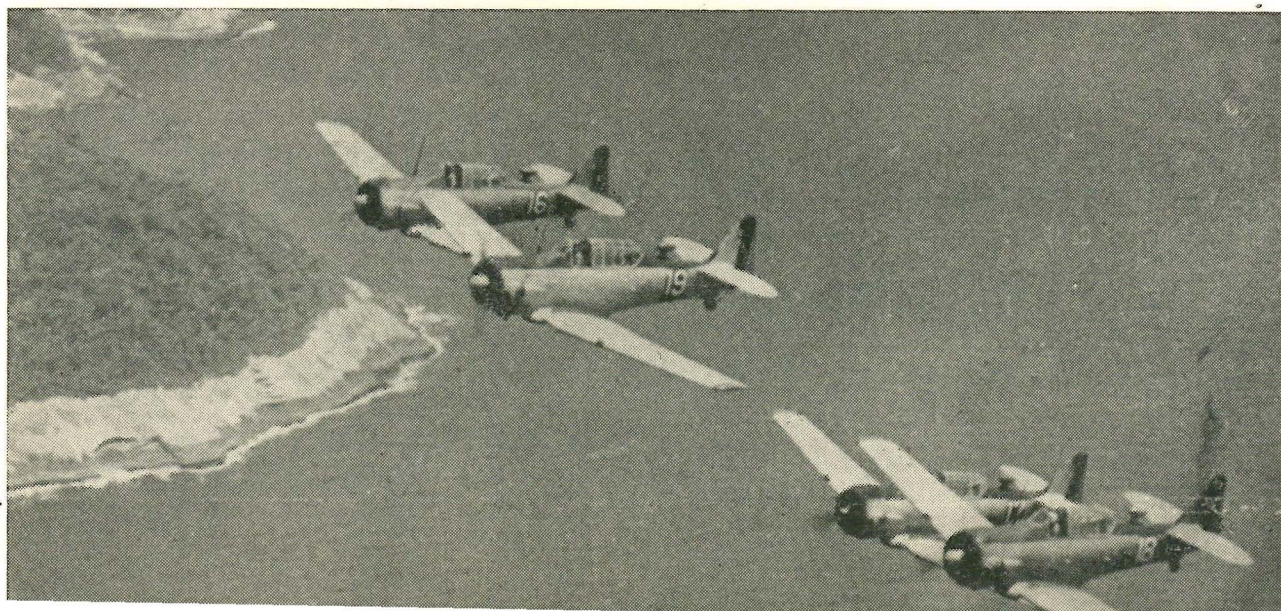
Antigos Comandantes

Cap Av — José de Faria Pereira
Sobrinho
Cap Av — Fernando da Silveira
Frias
Cap Av — Antero Sérgio Silva
Corrêa

Cap Av — Alfredo Ribeiro Daudt
Cap Av — Albano Jorge de Lima
1.º Ten Av — Noel Pereira Jorge
Paranorok
Cap Av — Luiz Felipe Pinheiro
1.º Ten Av — Armin Freudenfeld

1.º Ten Av — Paulo Cesar Corrêa
Guerreiro Lima
1.º Ten Av — Perácio Santos de
Almeida
Cap Av — Napoleão Antonio
Muños de Freitas

Aviões da 2ª ELO em voo de formatura



Base Aérea de Fortaleza

A Base Aérea de Fortaleza, que abriga o 1º/4º GAV, é responsável pela formação dos pilotos operacionais de caça.

O Escalão pioneiro da atual Base Aérea de Fortaleza foi o Destacamento de Aviação, sediado em modestas instalações, no mesmo local em que hoje se ergue o conjunto arquitetônico da Unidade. Posteriormente, a 15 de maio de 1933, foi criado o Núcleo do 6º Regimento de Aviação que teve como seu primeiro comandante o então capitão-aviador José Sampaio de Macêdo, cearense e um dos pioneiros das rotas do Correio Aéreo Militar para o Nordeste. Já em agosto do mesmo ano, a Diretoria de Aviação do Ministério da Guerra dotou o Regimento de três aeronaves tipo Waco F-5.

O 6º Corpo de Base Aérea substituiu o Núcleo. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, a 20 de janeiro de 1941, passou a Unidade a fazer parte das Forças Aéreas Nacionais, logo depois à Força Aérea Brasileira, sendo a 8 de fevereiro,

do mesmo ano, realizada a solenidade de transferência para o novo Ministério.

Na sua nova fase de renovação, recebeu, em 1942, os aviões de caça P-36 e depois os P-40 e os bombardeiros Hudson A-28A, que formavam o agrupamento de aviões de adaptação.

O Decreto-lei nº 6 365, de 23 de março de 1944, extinguiu o 6º Corpo de Base Aérea, criando a Base Aérea de Fortaleza; no mesmo ano nasceu o 4º Grupo de Bombardeio Médio, nela sediado.

MISSÃO NA GUERRA

Durante o segundo litígio mundial, a Unidade tomou parte ativa no patrulhamento do Atlântico Sul, sendo notáveis certas passagens daquela árdua tarefa. Vôos diários eram realizados; coberturas de comboios, até com missões noturnas mar a dentro, em aviões T-6. Nesse período, muitos tombaram; os livros de registro assinalam interceptações e ataques reais a submarinos inimigos.

FORMANDO PILOTOS

Em 1948, foi organizado o 4º Grupo de Aviação. Inicialmente, a nova Unidade Aérea continuou com os aviões Hudson, que foram transferidos no mesmo ano para o 6º Grupo de Aviação (Recife) e substituídos pelos Mitchel B-25. Equipada com esse avião, aquela Unidade operou até 1956, dali saindo várias turmas de aspirantes qualificados como pilotos em "bimotor" e "bombardeio".

Em manobras, o Esquadrão de B-25 de Fortaleza sempre teve destacada atuação. Naquela época, as Bases de Natal, Recife e Salvador tinham o mesmo avião. O 1º/4º GAV conquistou, em 1948, o troféu de "absolutismo" e o troféu "Santos Dumont" do campeonato de tiro e bombardeio.

No ano de 1956, os B-25 foram para Natal, a fim de substituir os famosos F-47 Thunderbolt que equipavam aquela Unidade.

Os F-47 foram desativados em 1957, e Fortaleza foi dotada com jatos F-80 e T-33.



Pavilhão de Comando da Base Aérea de Fortaleza

Anualmente, uma turma de aspirantes-aviadores recebe instrução no 1º/4º GAV e, êstes, após intenso treinamento no solo e em vôo, são quilificados para operarem aviões de caça.

Pela Portaria nº 068/GM7, de 14 de agosto de 1969, do Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, a Base Aérea e seu Esquadrão de Caça passaram a ser subordinados ao Comando da Segunda Fôrça Aerotática.

Em 27 de agosto de 1969, em solenidade realizada na aquela Base, o primeiro Comandante da Segunda Fôrça Aerotática, Brigadeiro-do-Ar Alberto Costa Mattos, recebeu, do Comandante da 2ª Zona Aérea, Major-Brigadeiro Roberto Julião Cavalcante de Lemos, a subordinação da Base e do 1º/4º GAV.

Atual Comandante



Coronel-Aviador
Jayme da Silveira Peixoto



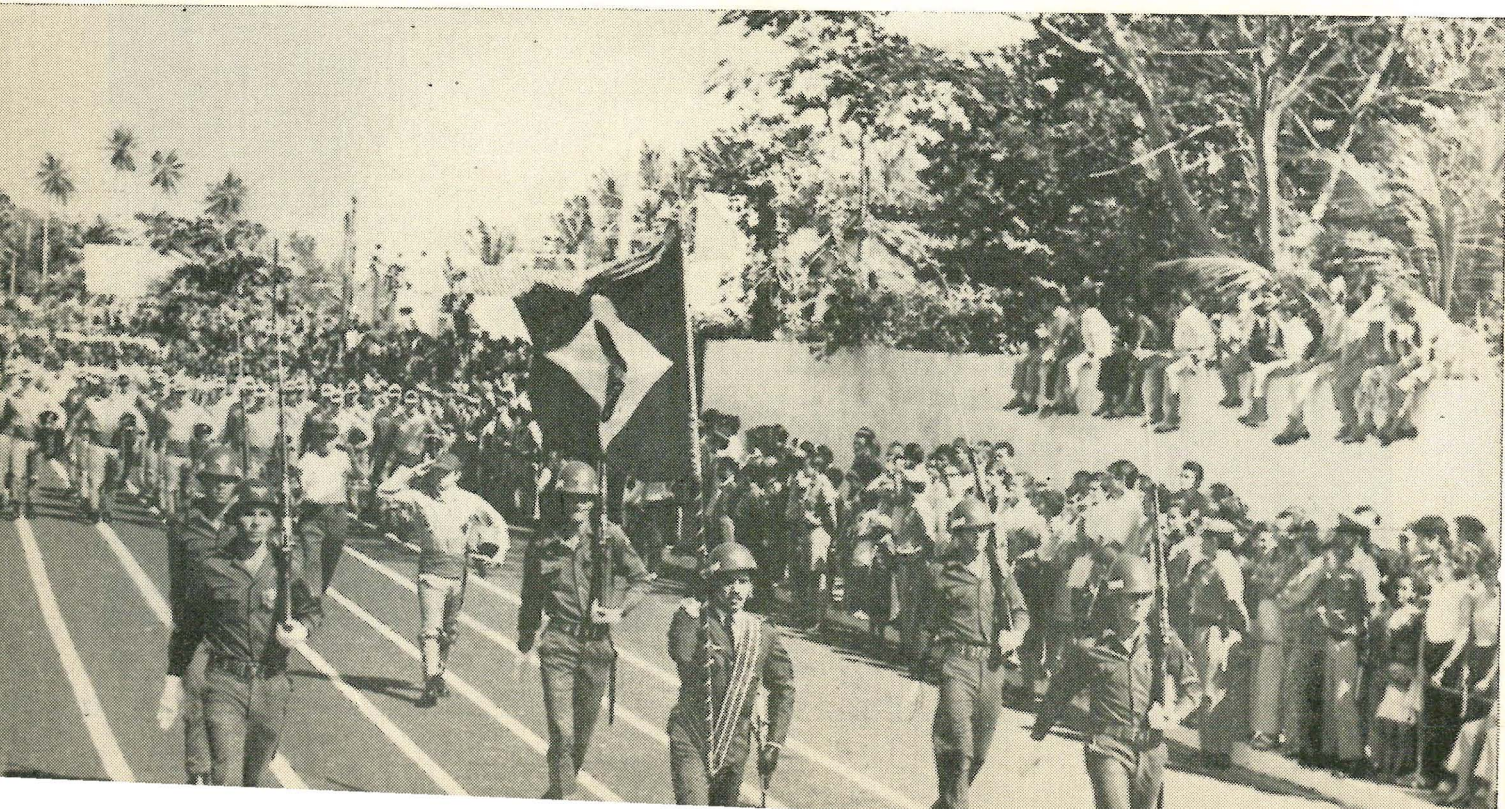
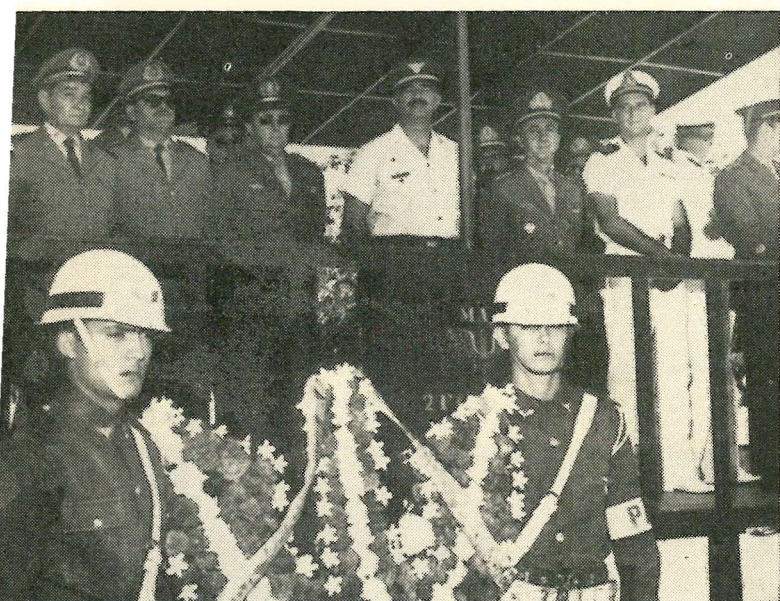
Brigadeiro-do-Ar Alberto Costa Mattos recebendo a subordinação da Base Aérea de Fortaleza.



Desfile aéreo e terrestre durante a solenidade.



Flagrantes colhidos em solenidades realizadas na Base Aérea de Fortaleza, quando da passagem de sua subordinação à FAT II e da última "Semana da Asa".



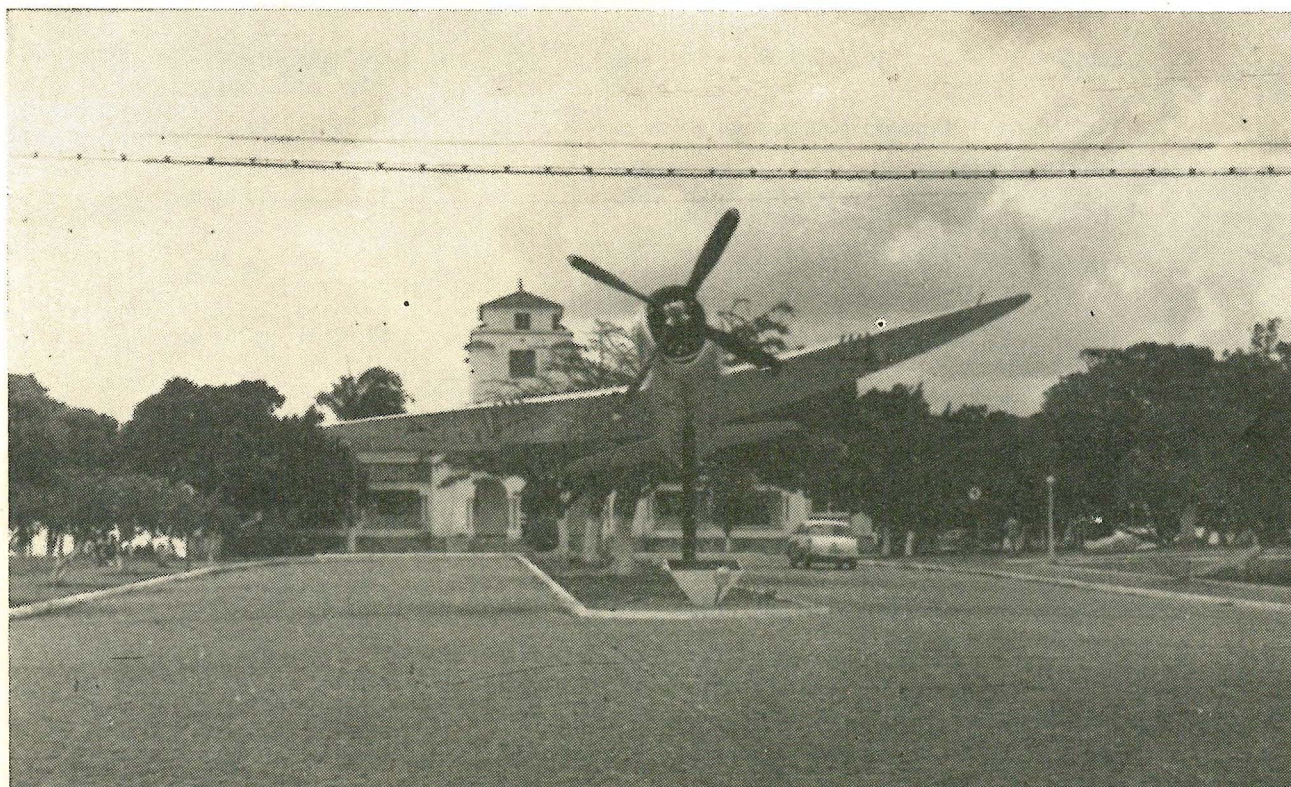
ANTIGOS COMANDANTES

BASE AÉREA DE FORTALEZA

PÔSTO E NOME	PERÍODO	
	DE	A
Ten Cel Av — José Sampaio de Macedo	09.03.42	27.05.48
Ten Cel Av — Homero Souto de Oliveira	27.05.48	01.03.50
Ten Cel Av — Geraldo Guia de Aquino	01.03.50	27.04.51
Ten Cel Av — Adamastor Beltrão Cantalice	18.08.51	15.04.52
Ten Cel Av — Manoel Rogerio de Souza Coelho	15.04.52	16.02.53
Ten Cel Av — José de Souza Prata	13.03.53	11.02.55
Ten Cel Av — Geraldo Menezes da Silva	18.03.55	12.12.55
Ten Cel Av — José Tavares Bordeaux Rêgo	12.12.55	20.02.56
Ten Cel Av — Otelo da Rocha Ferraz	02.05.56	13.02.58
Cel Av — Ovidio Gomes Pinto	13.02.58	02.03.61
Cel Av — Roberto Hipólito da Costa	02.03.61	31.08.62
Cel Av — Carlos Júlio Amaral da Cunha	31.08.62	31.01.63
Cel Av — Augusto Teixeira Coimbra	07.03.63	06.04.64
Cel Av — Walter Feliu Tavares	06.04.64	04.03.66
Cel Av — Nelson Dias de Souza Mendes	04.04.66	03.01.67
Cel Av — Edivio Caldas Sanctos	14.02.67	13.05.68



Portão da Guarda da Base Aérea de Fortaleza.



Monumento ao Aviador — Base Aérea de Fortaleza.

1.º ESQUADRÃO DE AVIÕES DE CAÇA

MISSÃO DO 1º/4º GAV

O 1º/4º GAV é uma Unidade de instrução da Fôrça Aérea Brasileira que, de longa data, tem a seu cargo a mais empolgante das tarefas que nossa Fôrça Aérea pode entregar a um organismo operacional-administrativo: a formação de pilotos de Caça e o encaminhamento técnico-profissional-cultural dos jovens Aspirantes a Oficial-Aviador da FAB.

HISTÓRIA DO 1º/4º GAV

A história do 1º/4º GAV pode ser dividida em duas partes distintas: uma, a que contém os dados relativos ao seu aparecimento em terras alencarianas, e a outra, que marca o início da mesma como Unidade de Instrução de Caça da FAB.

Foi em 21 de setembro de 1936 que os primeiros albores da nossa Aviação Militar surgiram na cidade de Fortaleza, com a instalação do Núcleo do 6º Regimento de Aviação, ainda subordinado ao Exército.

Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, este Núcleo passou a denominar-se Base Aérea de Fortaleza, tendo nascido em 1943 o 4º Grupo de

Bombardeio Médio nela sediado, equipado com aviões B-25.

No período de 1943 a 1947, o 4º GBM operou simultaneamente com aeronaves B-25 e Hudson, tendo inclusive desempenhado missões de guerra no patrulhamento das águas do Atlântico do nosso litoral.

Finalmente, em 24 de março de 1947, foi desativado o 4º GBM, sendo substituído pelo 4º Grupo de Aviação, que constituiu um núcleo de formação de pilotos de Bombardeio para a FAB, até novembro de 1956.

A segunda fase da nossa história principia exatamente no dia 30 de setembro de 1956, quando chegaram a Fortaleza quatro "caçadores", que tinham como delicada missão o recebimento das instalações do 1º/4º GAV, então Unidade de Bombardeio, para prepará-la ao recebimento do 2º/5º GAV, sediado em Natal e equipado com aviões F-47. Estava prevista, também, para esse fim de ano a chegada das primeiras aeronaves a reação direta do tipo T-33, para inaugurarem a era do jato no nosso querido Esquadrão de Instrução.

Dessa forma, em novembro de 1956, chegaram os primeiros F-47 que já tantos serviços ha-

viam prestado à FAB, seguidos, um mês mais tarde, de 4 aeronaves T-33 que consolidavam, agora de maneira definitiva, a transformação do 1º/4º GAV em Unidade de Instrução de Caça.

Esta é entretanto somente a história local, porque o nosso Esquadrão "PACAU" já contava longos anos de existência, não só de fato, nas suas diferentes sedes em postos distintos do nosso território, como também na imaginação dos pais da Aviação de Caça Brasileira, já na época em que forjavam com sangue a nossa história gloriosa nos céus da Itália.

Foi com esse espírito que, logo após a II Grande Guerra, se instalou junto ao 1º Grupo de Aviação de Caça, em Santa Cruz, Estado da Guanabara, o 3º/1º Gp Av Ca que, com aviões T-6, tinha a finalidade de manter um Estágio de Seleção para Pilotos de Caça (ESPC). O "ninho de águias" aí funcionou até o fim de 1952, quando então foi desativado, para ceder lugar à chegada dos novos aviões "Gloster Meteor", recém-adquiridos pela FAB.

Não desapareceu, porém, o berço de formação dos novos "caçadores", pois o 1º/4º GAV, com sede na Base Aérea de

Gravataí, Rio Grande do Sul, recebia do Estado-Maior da Aeronáutica a honrosa incumbência de ser o continuador do 3º/1º Gp Av Ca, tendo funcionado dentro desta missão nos anos de 1953 e 1954 (até maio), equipado com os P-40 de tão saudosa memória.

Em meados de 1954, foi a nossa Unidade-Escola transferida para a cidade de Natal, Estado do Rio Grande do Norte, lá constituindo o 2º Esquadrão do 5º Grupo de Aviação, onde imediatamente passou a selecionar e formar pilotos. A instrução na época era ministrada em aviões "Thunderbolt" — P-47, os mesmos que alguns anos antes haviam escrito com letras de ouro as mais belas pá-

ginas da nossa Aviação Militar nos céus da Itália.

Como continuadores do ideal nascido dos "queridos" T-6 do ESPC, agora também os robustos F-47 ostentavam grandes cartas de baralho nos seus anéis de velocidade, chamando atenção de todos, no chão, com o seu porte imponente e, nos céus, com seu zumbido vibrante e característico.

Foi ainda em Natal, no ano de 1954, que o agora tradicional "TETÊU" nasceu pela primeira vez da ponta do lápis hábil do Ten Camisão que, com alguns traços, esboçou a figura do "cachorrão" simbólico que daí em diante passaria a constituir o escudo oficial.

Finalmente, em 1956, o Esquadrão "PACAU" recebe ordem de se instalar em Fortaleza, onde, a princípio, com F-47, depois com T-6, por alguns meses, e a seguir com aviões F-80 e T-33 prosseguiu na sua nobre missão de selecionar e formar pilotos de Caça para a FAB.

Assim, a "Escola de Águias", após ter tido como sede todos os pontos onde existiram Unidades de Caça da FAB (Santa Cruz, Pôrto Alegre, Natal e Fortaleza), hoje permanece fiel aos seus desígnios, alheia ao local ou ao tipo de avião. O que subsiste é o ideal e a tradição: — é o espírito imortal dos que nos antecederam; são as cartas do baralho no nariz dos aviões.

ATUAL COMANDANTE



Major-Aviador

Eurico Fernandes de Araujo Côrtes

ANTIGOS COMANDANTES

Maj Av Berthier Figueiredo Prates, de 04-12-56 a 17-04-61; Maj Av Antonio Henrique Alves dos Santos, de 17-04-61 a 03-05-63; Ten Cel Av Lauro Ney Menezes, de 03-05-63 a 21-03-67; e Maj Av Ivan Moacyr da Frota, de 21-03-67 a 13-02-70.

EMBLEMA DO 1.º/4.º G AV



O campo azul representa o céu da Pátria, habitado por suas máquinas e sua gente.

A nuvem branca, que serve de base ao rotundo TETÊU, representa sua capacidade operativa de manter a Unidade sempre em condições de cumprir sua missão aérea de forma estável e firme.

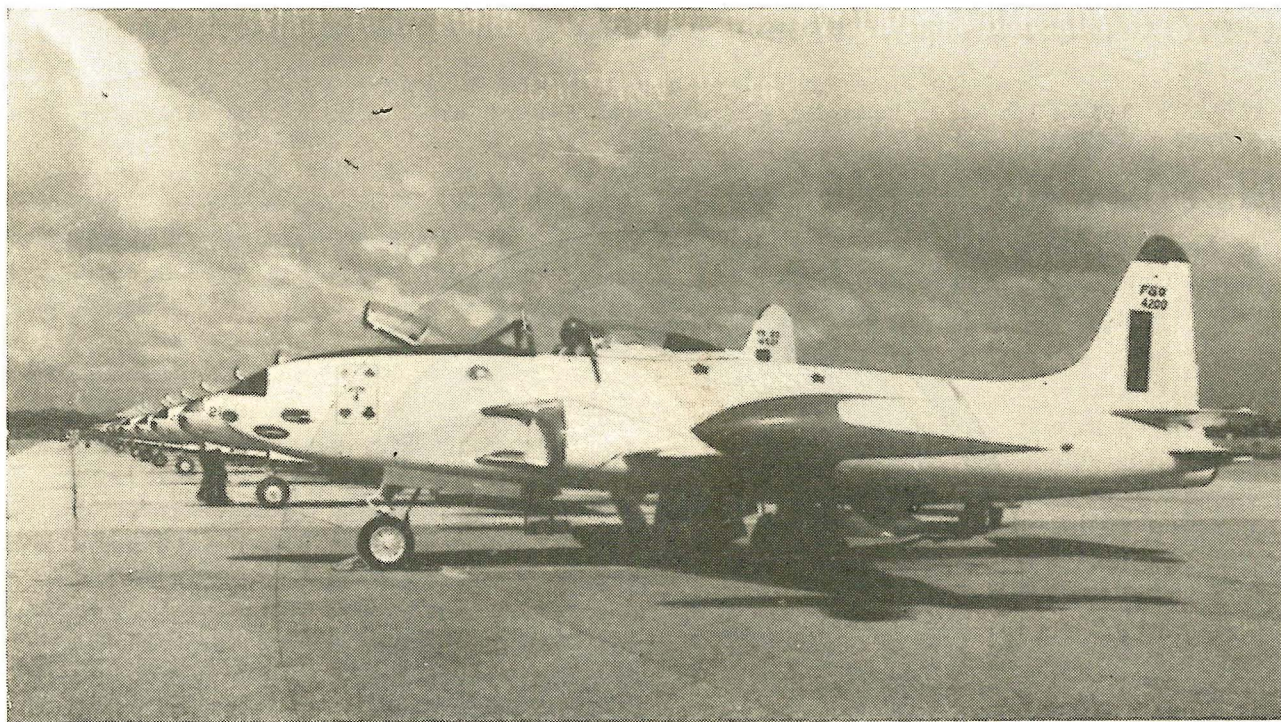
O cão feroz — figura central do emblema — uniformizado para voo, agressivo, armado de maça e coleira cravadas, forte, rígido e de aspecto inamistoso, representa o misto do personalismo de nossa aeronave de instrução e de nossos Instrutores. A máquina a dominar, cheia de força, pesada e maciça, e o Instrutor exigente, experiente e imperturbável, ambos capazes de resistir à inexperiência do Estagiário, sem se abalar e, entretanto, prontos para dar sanções e correções, se não conduzidos por mãos

hábeis e bem treinadas, foram personificados na figura do TETÊU.

O nome TETÊU vem de uma antiga posição geográfica da área de instrução, onde as armas das máquinas eram acionadas para as missões de tiro e bombardeio. Simboliza o estado operacional da Unidade.

O grito de guerra "Tô lhe Manjando" concretiza o estado de permanente vigilância em que se postam os Instrutores, atentos às imperfeições do aprendiz, prontos para corrigir e acrescentar, instruir e aprimorar.

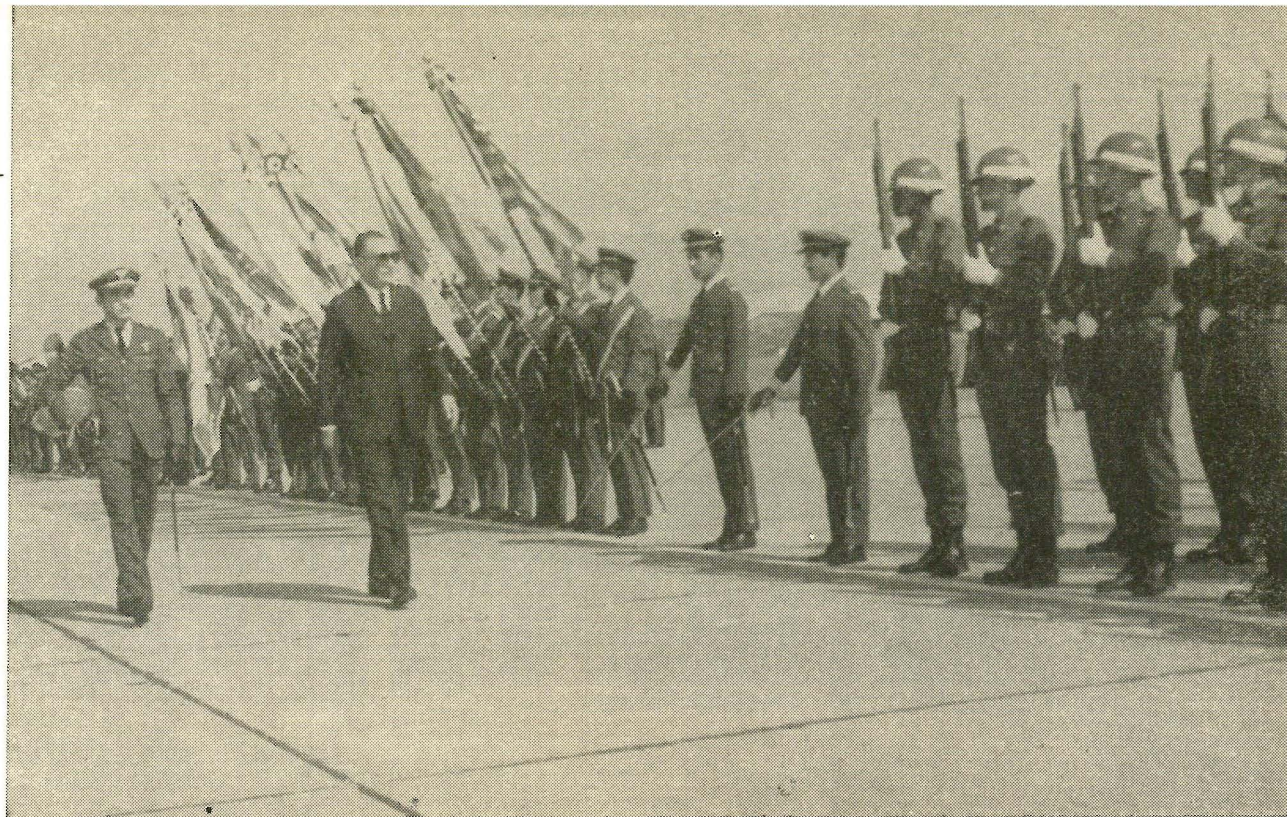
Antes de tudo, essas côres são — em espírito — uma homenagem ao instrutor de Caça e ao seu espírito irredutível, intelectual e fisicamente incansável. Vigoroso e inquebrantável, exigente sem ser rude, corretivo sem ser punitivo.



F-80



TF-33 que equipa o 1º Esqd de aviões de Caça.



O Presidente da República ao chegar ao Galeão passa em Revista a tropa formada em sua honra.

39º ANIVERSÁRIO DO CORREIO AÉREO NACIONAL

O Correio Aéreo Nacional, órgão subordinado ao Comando do Transporte Aéreo da FAB, comemorou, no dia 12 de junho, o 39º aniversário de sua criação. As festividades programadas contaram com a presença dos Presidente e Vice-Presidente da República, Ministros Militares e Cíveis, Oficiais-Generais das Forças Armadas e outros Oficiais, Governador da Guanabara e autoridades civis, Adidos Militares acreditados junto ao Governo Brasileiro, integrantes do CAN, jornalistas, caciques Carajás e Bororos, índias Bandeirantes da "Casa do Índio", da Ilha do Governador, e uma banda de índios Bororos que constituíram a nota curiosa e sentimental das comemorações. Por ocasião das solenidades, os silvícolas ofereceram flexas ao Presidente da Re-

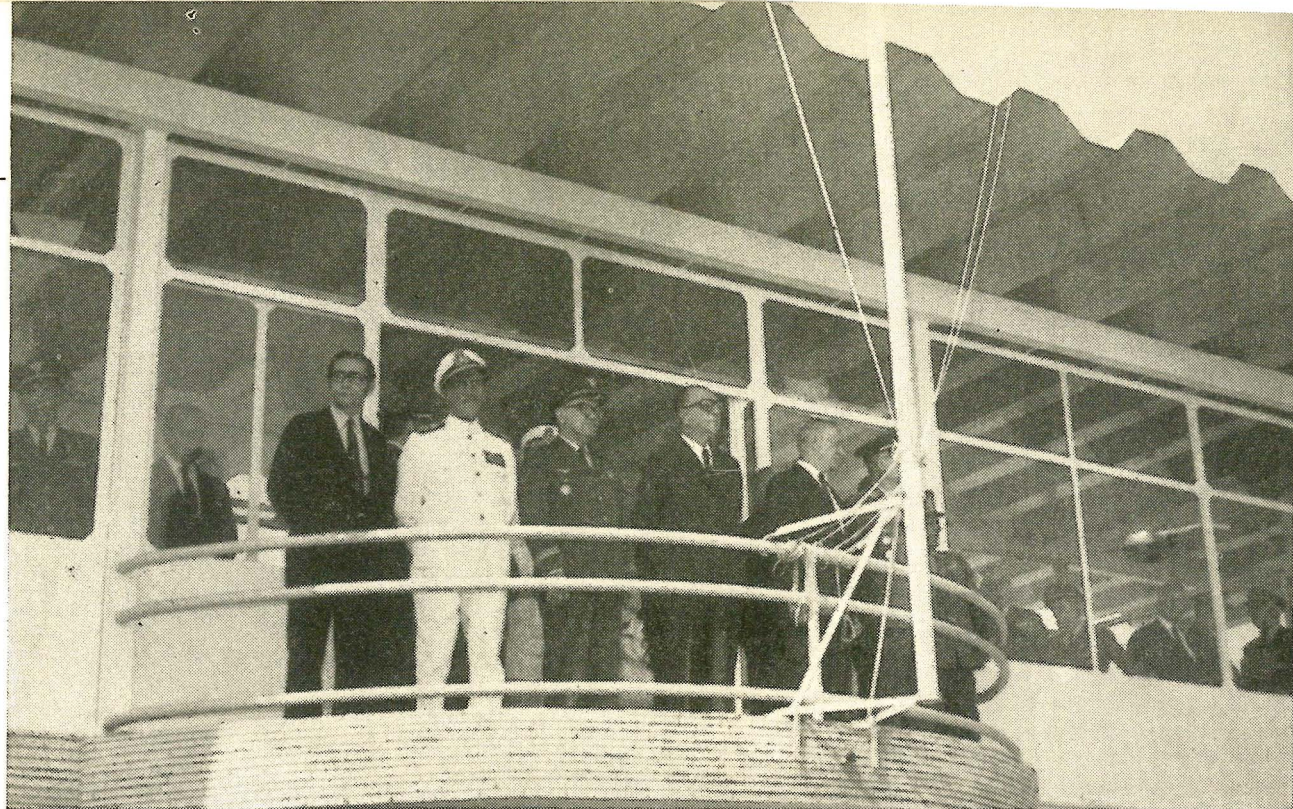
pública, Ministro da Aeronáutica, Comandantes do COMTA e da Base Aérea do Galeão, tendo a sua banda executado um dobrado.

As festividades foram iniciadas às 9:30 horas com uma missa em Ação de Graças, celebrada no hangar do 1º/2º Grupo de Transporte e que contou com a participação do Coral da Academia da Força Aérea. Cerca das 11 hs. o Presidente da República passou em revista a tropa, seguindo-se a leitura da Ordem do Dia do Ministro da Aeronáutica, o desfile Aéreo e Terrestre das Unidades do COMTA e uma perfeita demonstração da Esquadilha da Fumaça. No desfile terrestre foram exibidos pela tropa da Guarnição do Galeão diversos estandartes de Unidades da FAB.

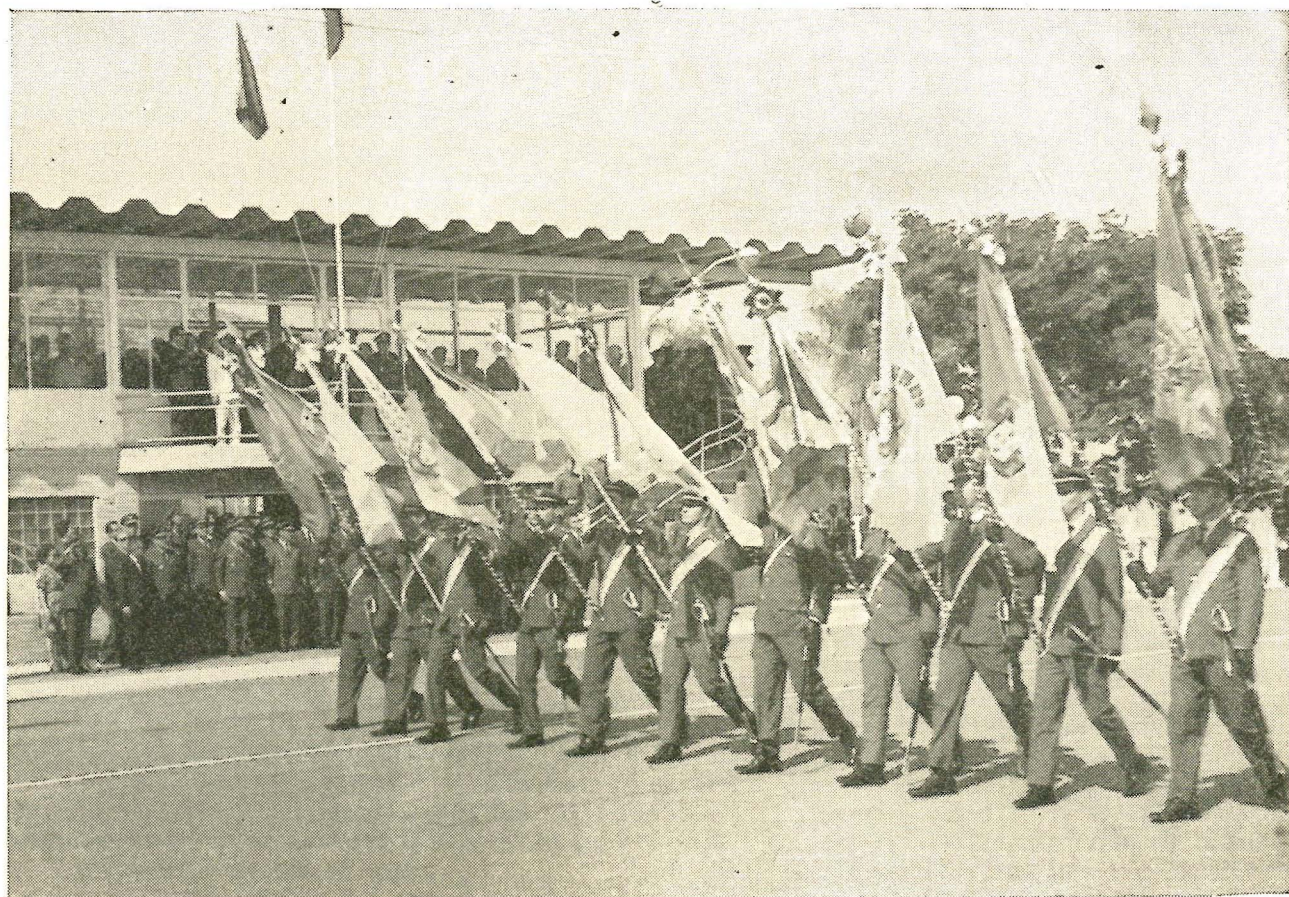
DISCURSO DO MINISTRO

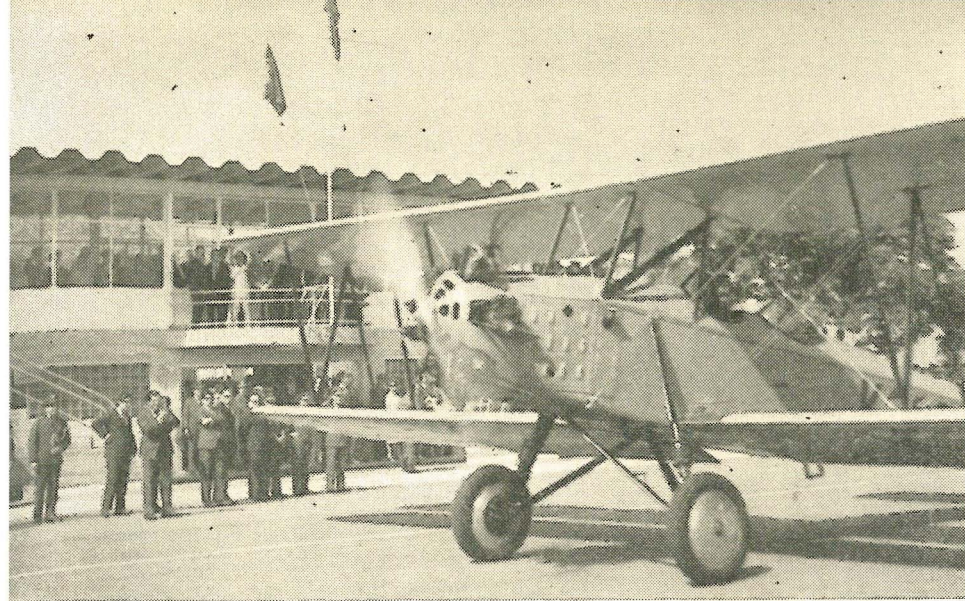
Por ocasião do almoço de confraternização realizado no hangar do 1º/2º Grupo de Transporte, o Ministro da Aeronáutica pronunciou o seguinte discurso:

"Neste almoço, Senhor Presidente, que reúne em confraternização todos os integrantes da Aeronáutica para homenagear os arrojados tripulantes que deram início às atividades do Correio Aéreo Nacional e os que nelas prosseguiram, usando aviões que hoje constatamos serem primitivos, empregados numa época em que os meios de comunicação também eram primitivos; neste almoço, em que a lembrança do passado ousado e temerário é trazida à rea-



Na foto de cima, o Presidente Médici em companhia dos ministros militares e do Vice-Presidente assiste ao Desfile militar, da Pérgola da Base Aérea do Galeão. Na foto de baixo, a abertura do Desfile com a apresentação das Bandeiras das Unidades presentes.





Uma réplica do Avião que fez o 1.º vôo Rio-S. Paulo levando correspondência.

lidade tecnológica do presente, permitindo constatar a evolução que se acentua aceleradamente no setor das atividades aéreas, pondo em destaque o progresso nêl alcançado; neste almoço em que, por ventura e grandemente honrados, temos a presidi-lo a pessoa de Vossa Excelência, o nosso Comandante Supremo, em quem admiramos as excelsas virtudes, dentre as quais citamos o patriotismo, a desambição, o desprendimento, o civismo, a honradez, a decisão, a cultura e a inteligência; neste almoço tradicional, apresenta-se-nos, também, a oportunidade ardentemente almejada de externarmos o nosso preito de reconhecimento a Vossa Excelência, General Emílio Garrastazu Médici, quando muito justamente vem de conquistar um lugar destacado e de singular expressão na História da Aeronáutica brasileira, ao apoiar, de forma decisiva, duas cálidas aspirações da Força Aérea Brasileira: — e seu reequipamento com os meios modernos e a realização do empreendimento que objetiva a consolidação da indústria aeronáutica nacional.

Marcante, com efeito, Excelência, foi a evolução operada nos equipamentos e máquinas

de voar, desde aquêles idos de 12 de junho de 1931, data em que a Aviação Militar encetou o desbravamento pelo ar das regiões desvalidas e longínquas para integrá-las na comunidade próspera, recorrendo aos aviões em uso, de pequeno porte, entelados sem possibilidade de se comunicarem com os campos de pouso — realmente campos porque eram superfícies gramadas — aviões carentes de poderem orientar-se por outros instrumentos além da bússula magné-

tica, no período em que as informações da rota tinham curso, em geral, através das rêsdes telegráficas das ferrovias ou do DCT e as previsões meteorológicas eram improvisadas pela simples observação visual do aspecto do céu, feita das janelas dos quartos de pernoite ou das portas dos hangares.

No lapso que medeia entre aquela fase pioneira e a época atual, mais particularmente logo o após guerra, foram postos em serviço aviões metálicos providos de equipamentos de comunicações bem desenvolvidos e de novos recursos eletrônicos de navegação, que permitiam utilizar, inclusive, as rêsdes civis de radiodifusão. Concomitantemente a êsse avanço, foi instalada tãda uma infra-estrutura de proteção ao vôo, com padrões internacionais e capaz de proporcionar à navegação aérea adequada e ininterrupta segu-



O Presidente do Clube de Aeronáutica em flagrante colhido durante o almoço dos 39 anos do CAN.



Índios Carajás e Bororos compareceram aos festejos do 39.º aniversário do CAN.

rança durante as vinte e quatro horas diárias.

Naquela ocasião, os excedentes de guerra propiciaram equipar a Força Aérea Brasileira com aeronaves de pouco uso e atualizadas para o momento. Mas, Excelência, os anos passaram; de 1945 aos dias presentes escoaram-se 25 janeiros e, salvo limitadas e felizes exceções, o material aéreo brasileiro em segunda mão conta outro tanto tempo do emprêgo, no País. As tentativas de renová-lo, na maioria das vezes, conseguiram somente substituir equipamentos obsoletos e consumidos pelo trabalho por outros também já excluídos das linhas de fabricação, existentes em depósitos, que eram convenientemente recondicionados para entrega ao Brasil.

Essas circunstâncias mantinham-nos num atraso técnico

e operacional cada dia maior e mais difícil de recuperar, de vez que o desenvolvimento tecnológico prosseguia, alhures, vertiginosamente, no ramo aeroespacial, produzindo aviões e componentes de alta eficiência e de complexidade crescente.

Ocorre que são mais onerosos, mais demorados e de maiores proporções os encargos de manutenção de aviões ultrapassados e retirados de produção, por isso que os estoques de peças de substituição, os sobressalentes em geral são açambarcados por comerciantes que cobram alto preço pela escassez e que nem sempre merecem confiança, exigindo inspeções cuidadosas de todas as unidades antes do recebimento.

Fácil é compreender que o desgaste antecipado, acrescido dos inconvenientes citados, ocasiona sobrecarga de trabalho às

equipes de terra com a queda de rendimento operacional e que, tudo considerado, afinal, anula a vantagem da compra inicial mais barata. Para alegria da coletividade, porém, a clarividência do nosso Comandante Supremo pôs termo a êsses desacertos, determinando, em maio último, a assinatura de dois contratos de importantes conseqüências, não apenas para o Ministério da Aeronáutica, mas, igualmente, para o aprimoramento da produção brasileira, mercê do elevado grau tecnológico do material encomendado, que nos inculcra conhecimentos mais avançados, hábitos de maior rigorismo na fabricação, diversificação de atividades especializadas, aumento do mercado de trabalho, salários maiores, em suma, elevação do estágio técnico e econômico em que nos encontramos, representando galgar mais um degrau na escala do desenvolvimento.

Objetivamente, para a Aeronáutica, a indústria ora instalada significa que nos próximos quatro anos estarão nacionalizadas a faixa dos aviões executivos e toda a linha evolutiva, desde a aeronave primária à de ataque. No meio civil, a aviação agrícola, a de porte médio para passageiros e a desportiva contarão, já em 1971, com produtos desenvolvidos e construídos no País.

Êsse programa que afeta diretamente a Força Aérea Brasileira, pelo fato de dotá-la de aviões e outros equipamentos moderníssimos, constitui um estímulo sem par, um incentivo inigualável, um impulso incoercível a uma crescente dedicação aos árduos mistérios profissionais, uma vinculação mais es-



me orientação de Vossa Excelência, uma garantia inequívoca de que permanecem asseguradas em sua plenitude, não só as nossas riquezas materiais, mas os postulados irreversíveis que afirmam a nossa soberania e possibilitam a manutenção de nossos ideais, de progresso, de crença e de paz.

Ao agradecermos a desvanecedora presença de tôdas as altas autoridades e pessoas gradas que acolheram nosso convite, renovamos a Vossa Excelência, Senhor Presidente, a expressão do nosso mais sincero reconhecimento”.

DISCURSO DO PRESIDENTE

O Presidente da República, ao término do almoço, usou da palavra agradecendo as referências elogiosas que lhe foram atribuídas pelo Ministro da Aeronáutica, evidenciando a satisfação que sentia em comparecer a mais um aniversário do Correio Aéreo Nacional. Em seguida, disse que trazia o seu abraço a todos os aviadores do CAN, frisando que, hoje, temos as instalações da EMBRATEL e estradas cortando o Território Nacional, melhoramentos que muito se devem aos pioneiros do CAN. Prosseguindo, falou o Chefe da Nação que rendia homenagem aos pioneiros dessa organização da FAB, na pessoa dos Brigadeiros Eduardo Gomes e Nelson Freire Lavenère Wanderley e, também, aos seus atuais aviadores na pessoa do Ministro Márcio de Souza e Mello. Antes de o Presidente retirar-se do hangar do 1º/2º Grupo de Transporte, onde foi realizado o almoço, foi entoado o Hino dos Aviadores, com a participação de todos os presentes acompanhando o Coral da Academia da Força Aérea (AFA).

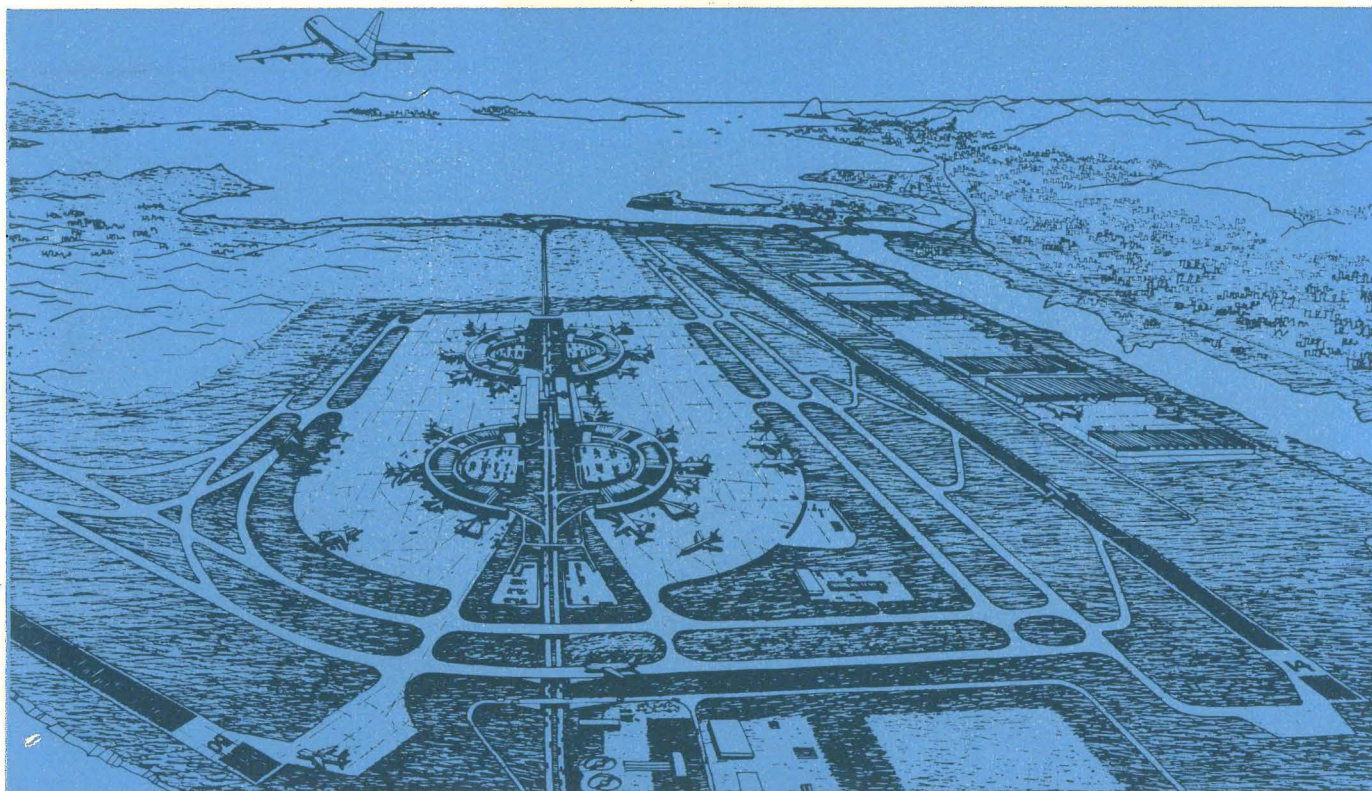
treita às tarefas específicas, um sentimento de exultação inabavelmente alicerçado na consciência do dever bem cumprido.

Esta arraigada convicção somente nasceu e afirmou-se pelo êxito já alcançado na tarefa hercúlea persistentemente realizada pelos governos da revolução, sob cuja égide a nossa Pátria marcha, resolutamente, na senda do progresso, da segurança e do bem-estar.

Permitimo-nos hoje, Senhor Presidente, quando a ampla visão de Vossa Excelência soube

encarar e solucionar tão fundamentais problemas da Aeronáutica Brasileira, buscar concretizar nesta oferta, que ora penhorados lhe entregamos, o consciente reconhecimento de quantos se orgulham de, servindo à Força Aérea Brasileira, servirem ao Brasil.

Almejamos, Senhor Presidente, que esta não seja uma lembrança estática, mas que represente e expresse que a Força Aérea Brasileira, tal qual essa águia simbólica, é e há de ser unida às forças irmãs da Marinha e do Exército, e, sob a fir-

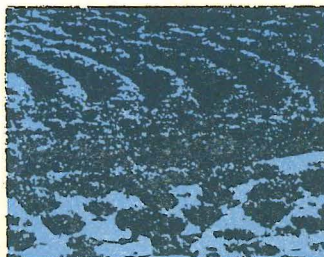
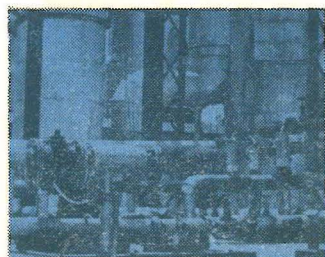


HIDROSERVICE

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 • Contrôles de Enchentes • Transportes •
Estradas • Pontes • Túneis • Aeroportos • Portos e Obras
Marítimas • Indústrias • Obras Subterrâneas • Recursos
Naturais • Hidrologia • 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.

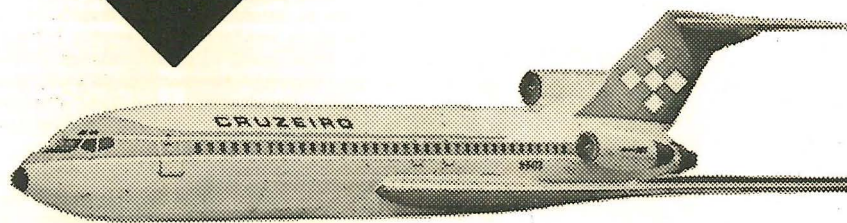
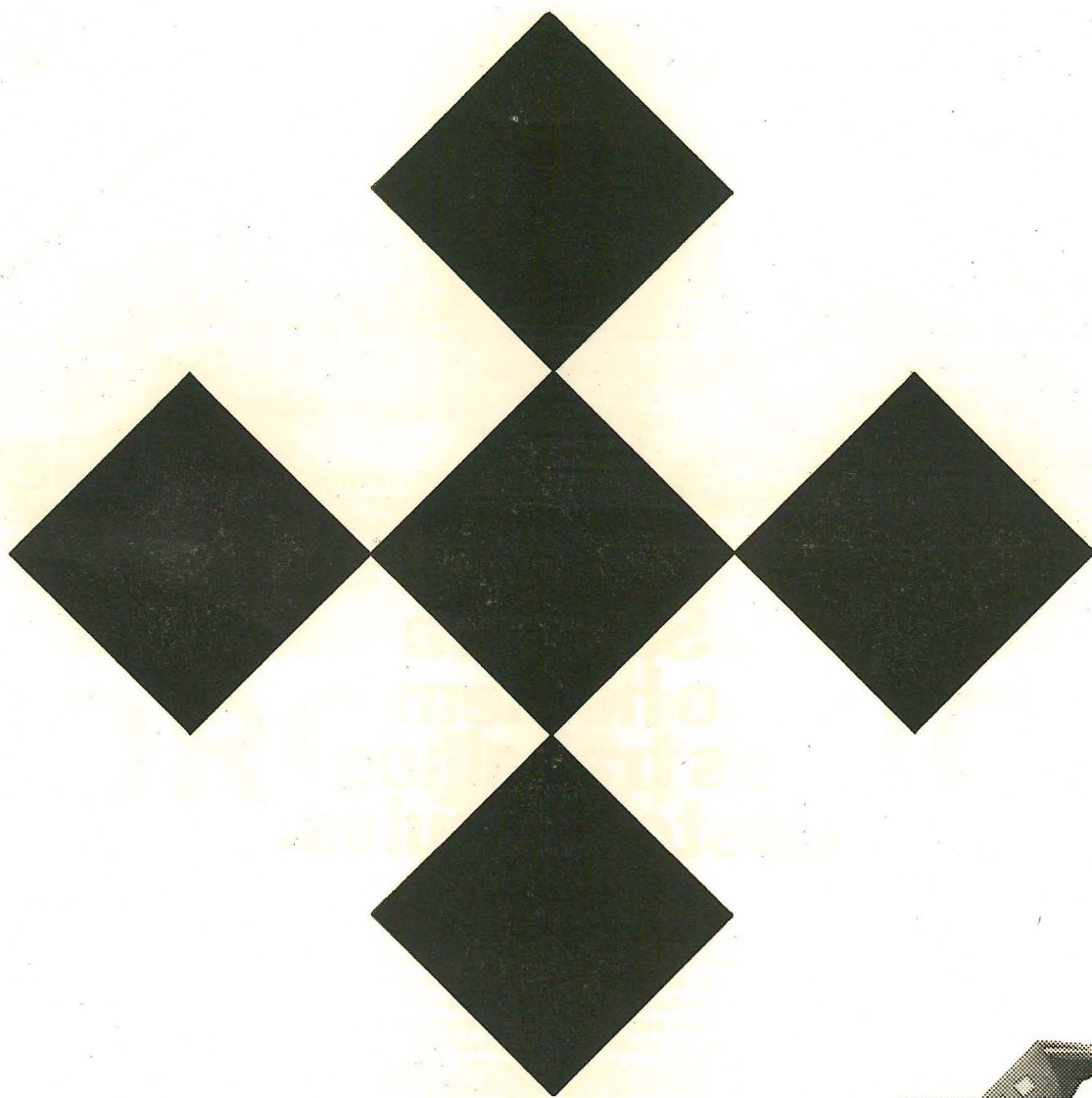
A versatilidade do Hércules fez dêle a escolha de dezessete nações. Sua capacidade de transportar 20,5 toneladas, de voar 4.500 km sem escala, e de operar em pequenos e longínquos campos de pouso fazem dêle o mais indicado para o papel de construtor de países.

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.

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

...SALVE A SELEÇÃO!...



A histórica fotografia da Seleção do Brasil colhida no próprio Estádio da Cidade do México, onde conquistou a Taça Jules Rimet definitivamente para o nosso País, de maneira espetacular. A REVISTA AERONÁUTICA saúda os Tri-campeões do Mundo que aí aparecem na companhia do pessoal encarregado do preparo físico da equipe. Vale acrescentar, ainda, nesta homenagem, que não se tem lembrança, nestes últimos tempos, de um acontecimento que tenha proporcionado tanta exaltação patriótica e tanta alegria ao povo brasileiro.

Criada a ABDOV no Brasil

Um dos componentes indispensáveis da aviação a jato é o DOV-Despachante Operacional de Vão, técnico pouco conhecido no Brasil, em virtude da falta de divulgação e do reduzido número de jatos existentes até há pouco tempo, nas linhas domésticas.

A fim de incrementar a carreira, por demais importante na aviação comercial, um grupo de DOV resolveu tomar a si a incumbência da criação da ABDOV — Associação Brasileira de Despachantes de Operações de Vão — fato ocorrido recentemente na cidade do Rio de Janeiro. A Associação tem por finalidade con-

gregar todos os DOV existentes no Brasil, de companhias nacionais e internacionais.

A ABDOV está em início de expansão, e já congrega a quase totalidade dos DOV existentes no Brasil. Ela vem reunindo esforços para orientar os profissionais, espalhados pelas diversas empresas, que operam nas cidades do território brasileiro. Quase todos os países do mundo possuem associações deste tipo, as quais geralmente são filiadas à IFALDA — International Federation Air Line Dispatchers Association. — A ABDOV, tão logo complementa a documentação necessária e eleja a sua diretoria definitiva, providenciará a sua filiação àquela entidade.

● HELICÓPTEROS DA FAB SÃO ENVIADOS AO PERU

Dois aviões C-130 "Hércules" da FAB decolaram na manhã do dia 3 de junho, do Aeroporto Militar do Galeão, com destino ao Peru, transportando dois helicópteros SH-1D, que serão utilizados em missões de Busca e Salvamento em diversas regiões daquele país andino, atingidas pelo recente terremoto que sacudiu várias cidades e aldeias peruanas, destruindo casas, provocando inundações e fazendo alguns milhares de vítimas. Essa missão de socorro foi ordenada pelo Ministro Márcio de Souza e Mello, atendendo solicitação do Governo do Peru, objetivando auxiliar as autoridades daquela nação amiga, empenhadas em missões de salvamento nas regiões atingidas pelo terremoto.

● OFICIAIS NORTE-AMERICANOS OBSERVARAM O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DO CTA

O Centro Técnico Aeroespacial (CTA), de São José dos Campos, São Paulo, causou a melhor das impressões à comitiva de alunos da Escola Industrial das Forças Armadas dos Estados Unidos, que esteve visitando as instalações daquele estabelecimento de ensino superior do Ministério da Aeronáutica.

Os Oficiais da comitiva, chefiada pelo Major-General Bruce E. Kendal, foram unânimes em externar que o padrão de qualidade do avião "Bandeirante" comprova o alto grau de desen-



Helicóptero SH-1D

volvimento tecnológico alcançado pelo Centro Técnico Aeroespacial.

Essa é a primeira vez que alunos da Escola Industrial das Forças Armadas dos Estados Unidos vêm ao Brasil, escolhendo o CTA para visitar, considerado nos EE. UU. um dos mais importantes estabelecimentos de educação científica e tecnológica da América Latina.

Além de percorrer todas as instalações do CTA, tomando conhecimento dos métodos de trabalho e do seu funcionamento, a comitiva assistiu a um filme histórico do primeiro voo do avião "Bandeirante".

Durante a visita, os alunos da Escola Industrial das Forças Armadas dos Estados Unidos ofereceram ao Diretor do CTA uma placa de prata com dizeres alusivos ao acontecimento.

● LABORATÓRIO QUÍMICO FARMACÊUTICO DA AERONÁUTICA

Já está funcionando o Laboratório Químico Farmacêutico da Aeronáutica, subordinado à Diretoria de Saúde e destinado à fabricação de medicamentos para o pessoal militar, civil e seus dependentes.

O novo estabelecimento está situado à Estrada do Galeão, esquina da Rua Cabo Odir, na Ilha do Governador, ocupando uma área coberta de 1 000 m², próximo ao futuro Hospital da Guarnição de Aeronáutica do Galeão, podendo ser ampliado, segundo futuras necessidades.

Inicialmente, estão sendo fabricados os medicamentos chamados essenciais, tais como vi-

taminas, sais minerais, analgésicos, antiespasmódicos, anti-helmínticos, antianêmicos, analépticos, antigripais, antitussígenos e sôros, que somam um total de 42 produtos.

Esses medicamentos são apresentados em formas farmacêuticas diversas como comprimidos, drágeas, ampolas, líquidos e xaropes, que são manipulados dentro das mais modernas técnicas, submetidos, desde a compra de matérias-primas até o produto manufaturado, a rigoroso controle de qualidade, que garante suas dosagens a sua ação terapêutica.

Modernos aparelhos de Análise Instrumental, que podem analisar tôdas as substâncias químicas usadas e testar todos os produtos manufaturados, equipam o Laboratório de Controle de Qualidade dêsse nôvo estabelecimento.

● NARIZ AO AR

O maior avião do mundo, o Galaxy C-5, voou da Lockheed-Georgia Company, em Marietta, Geórgia, à Base Aérea de Pope, em Forte Bragg, Carolina do Norte, *ajoelhou-se* para que sua rampa ficasse no mesmo nível do reboque do caminhão, levantou seu *nariz* bem alto e deslizou sua carga diretamente para o caminhão que estava à sua espera. O Galaxy facilita o carregamento direto, com grande abertura e rampas inclináveis para a entrada e saída de veículos a serem transportados. Um C-5 está atualmente em Forte Bragg para testes com pára-quedas do Exército/Fôrça Aérea/Lockheed, com cargas superiores a 90 toneladas a serem transportadas e lançadas posteriormente. (SCI)



● PRESIDENTE DA CESSNA É MAIS UM A SENTIR A ATUALIDADE BRASILEIRA

Estêve em São Paulo Delbert Roskam, presidente da Cessna Aircraft Corporation, o maior fabricante do mundo de aviões executivos.

A finalidade de sua visita foi conhecer a potencialidade industrial brasileira, especialmente no setor aeronáutico.

Com seus vinte e nove anos de experiência, sendo ainda um piloto em plena atividade, Del Roskam pôde bem avaliar as

possibilidades do País, após ter visitado a Indústria Aeronáutica Neiva, a Aerotech, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica e a Embraer.

“Estou bastante impressionado com o “Bandeirante”, declarou Del Roskam. Este avião comprova o que os brasileiros já são capazes de realizar e as suas ilimitadas possibilidades”.

Retornando a São Paulo no mesmo dia, o presidente da Cessna compareceu à noite a um coquetel que lhe foi oferecido pela Cavu, ocasião em que teve oportunidade de trocar idéias com diversos jornalistas ali presentes.

O grande motor pequeno

O PT6 a hélice-turbina pesa 132 quilos e tem 48 cms. de diâmetro. Indiscutivelmente pequeno.

No entanto transportou 4 milhões de passageiros em viagens curtas. Uma cifra indiscutivelmente grande.

O PT6 é o menos ruidoso de todos os hélices-turbina, tem menos partes e portanto menor conservação e maior

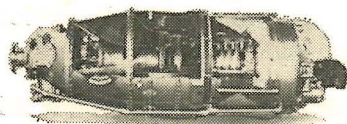
período entre revisões.

De fato o PT6 oferece a mesma eficiência e economia dos outros motores helice-turbina da Pratt & Whitney. São apenas mais pequenos.

Consulte: Roberto de Souza Dantas,
Rua Milário de Gouveia, 66, Sala 403, Rio de Janeiro (G.B.) Brasil

**United
Aircraft**
OF CANADA LIMITED

DISTRIBUIÇÃO MUNDIAL (EXCETO E.U.A. E CANADÁ)
FEITA PELA UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL.



VIA - EXPRESSA AO AEROPORTO SUPERSÔNICO

Depois de acurados estudos, o Governo Federal optou pelo Rio de Janeiro para a localização do Aeroporto Supersônico, que será, por assim dizer, a porta-de-entrada do Brasil em relação ao mundo do porvir.

O Governo do Estado, cômico das responsabilidades que lhe cabem como primeiro anfitrião daqueles que em futuro procurarão o País, em viagem de turismo ou negócios, já mobilizou toda a sua máquina administrativa para corresponder devidamente à honrosa missão que lhe foi confiada. Eis por que o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem já projetou e tem em início de execução a via-expressa que porá o centro da cidade em ligação direta com o futuro aeroporto, no Galeão.

Para definir a posição do Aeroporto Supersônico, foi necessário estudar com o máximo cuidado suas possibilidades de acesso. Não seria compreensível, nem razoável, que se perdesse em terra toda a economia de tempo obtida no ar. Daí a adoção da mais moderna técnica e nada ter sido poupado, no que é hoje possível fazer em engenharia rodoviária, para colocar o Rio, e a magia que cerca o seu nome, ao alcance rápido e confortável do viajante internacional.

O SIGNIFICADO DA OBRA

O acesso ao Aeroporto Supersônico significa a construção de uma via-expressa desde a Barra da Tijuca, através da Auto-Estrada Lagoa-Barra da Tijuca e do Túnel Rebouças, até o Galeão, com possibilidade de captar ao longo do seu percurso o tráfego originário de Copacabana, Tijuca e Centro que se destine àquele ponto. Dessa forma teremos assegurada a ligação do aeroporto à rede de hotéis que ora se instala na Barra da Tijuca e à existente em Copacabana e no Centro. Essa via, dada a sua capacidade, virá em socorro da Avenida Brasil, que se encontra praticamente saturada e alcançará o máximo de sua utilização dentro de pouco tempo, face

às obras em execução: mureta divisória de proteção, alargamento das pistas centrais e criação das faixas de acostamento, além de novo sistema de iluminação.

Através desse acesso será criada nova saída para a Rio-Petrópolis, independente da Avenida Brasil, enquanto que, através da Auto-Estrada que se projeta construir sobre o leito da antiga estrada-de-ferro Rio Douro, se terá nova saída para a Rio-São Paulo, também não utilizando a congestionada Avenida Brasil.

TRAÇADO

Partindo-se da boca norte do Túnel Rebouças, ao longo do elevado da Paulo de Frontin e Trevo das Forças Armadas, é possível cruzar o parque ferroviário da Leopoldina em Barão de Mauá e aí entroncar-se com a Avenida Norte-Sul. Em seguida, pelo eixo da Rua Figueira de Melo e passando pelo Campo de São Cristóvão, assegurar-se-á o acesso ao bairro do mesmo nome. O projeto desenvolve-se daí em diante pela Rua Bela, cortando a Avenida Brasil e seguindo pelo Caju, onde, mediante a construção de uma ponte, atravessaria o braço de mar existente até a Ilha do Fundão.

Nova ponte faria o acesso à Ilha do Governador e então, seguindo a via pela orla marítima, atingiria o novo aeroporto.

Uma nova travessia do mar, entre o Ilha do Governador e o fundo da baía (já em território fluminense), asseguraria a ligação à atual Rio-Petrópolis.

IMPORTANCIA DO PROJETO

Além da finalidade precípua de dar acesso com alta qualidade viária ao Aeroporto Supersônico, o que por si justificaria plenamente a sua implantação, a nova via tem finalidades secundárias que deverão ser consideradas.

São elas a possibilidade de acesso por via-expressa à Barra da Tijuca, considerada zona do próximo desenvolvimento da Cidade, e criar novo acesso ao Centro e aos bairros de São Cristóvão e Ilha do Governador.

Entrosada com a Rio-Petrópolis, dará nova via de opção a todos que viajem para o norte do Brasil e, quando ligada à Auto-Estrada Rio Douro, assegurará o acesso fácil a todos os bairros da Zona Norte e Oeste, além de constituir nova opção para acesso à Rio-São Paulo, vale dizer, a toda região sul do País.

ELEVADO PAULO DE FRONTIN

O elevado que está sendo construído na Avenida Paulo de Frontin, parte integrante da BR-101 e primeira etapa do acesso ao Aeroporto Supersônico, constitui uma via-expressa elevada. Com 19 m de largura e duas pistas de rolamento, cada qual com duas faixas de trânsito, acompanha a 8,50 m de altura o traçado daquela avenida. Interliga à saída do Túnel Rebouças, no Rio Comprido, as principais vias de acesso à cidade: Avenida Presidente Vargas, Avenida Radial-Oeste e Avenida Francisco Bicalho, esta dirigindo-se pelo Gasômetro à Avenida Brasil e à futura Ponte Rio—Niterói.

A solução em elevado é a ideal, porquanto independe do tráfego local e das travessias das ruas transversais, tôdas elas de movimento intenso de veículos e pedestres. A primeira etapa do elevado, do viaduto da Rua Paula Ramos à Rua Joaquim Palhares, terá 2 335 m. Uma segunda etapa está prevista: a de cruzamento sobre os viadutos do Trevo das Forças Armadas, em demanda da Avenida Francisco Bicalho. Ali o elevado manterá a faixa de 19 m, mas dará origem a duas rampas laterais de 9 m de largura cada uma, necessárias às convenientes subida e descida da pista elevada. Essas rampas terão as mesmas características do trecho corrente e uma extensão de 270 m.

TÚNEL REBOUÇAS

A observação do funcionamento do Túnel Rebouças na fase de tráfego provisório a que está submetido, a compreensão de sua importância no sistema viário do aeroporto e a completa modificação do projeto de ventilação levaram o DER a promover um estudo de tôdas as obras e instalações necessárias à sua rápida complementação. Sua plena utilização será forçada pela conclusão do Anel Rodoviário.

Básicamente, o acabamento interno se restringe à colocação dos suportes das luminárias, elevados do piso 2,20 m e independentes da parede do túnel.

Externamente, integradas no aspecto arquitetônico e paisagístico das bocas do túnel, serão realizadas as obras que permitirão a acomodação visual que no momento tanto se faz necessária, pela passagem da intensa luminosidade externa para a obscuridade do interior. Tais obras, criando o sombreamento gradativo, constituem-se de venezianas horizontais dispostas de modo a regular a intensidade da luz.

A operação do túnel dispõe atualmente apenas do sistema de controle do teor de monóxido de carbono e da rede telefônica interna para comunicação com a sede (provisória) da administração. Será posteriormente dotada de mais elementos de controle e segurança, como a instalação de rede de televisão em circuito fechado e completo sistema de alarme e sinalização, tudo concentrado no novo centro de operações a ser construído na Lagoa, de onde um único operador controlará todo o movimento do túnel, inclusive acessos e saídas.

VENTILAÇÃO DO TÚNEL

A evolução técnica dos equipamentos e a modernização dos conceitos de utilização dos túneis permitiram total modificação do projeto de ventilação no Rebouças. O primeiro sistema de ventilação transversal foi substituído pelo sistema de exaustão longitudinal, com sensível redução de custo de instalação e manutenção. Acoplados com o sistema de controle do teor de monóxido de carbono, já instalado, funcionarão ao longo das galerias ventiladores de pequeno porte (1,20 m de diâmetro), mas de vazão tal que, conjugados ao deslocamento da massa de ar provocado pelo efeito de pistão produzido pelo tráfego, criarão um fluxo contínuo que expelirá de dentro das galerias o ar viciado, substituindo-o por ar puro.

Ao todo serão instalados 89 ventiladores, sendo 50 na galeria ascendente Lagoa—Cosme Velho, 23 na descendente Cosme Velho—Lagoa, e 8 em cada galeria Rio Comprido—Cosme Velho.

PEDAGIO

Uma obra da importância viária do Túnel Rebouças é de execução cara e de manutenção mais cara ainda. Mas toda a aplicação de dinheiro nela é compensada pela diminuição dos gastos em combustível e tempo que proporciona aos usuários. Para ressarcir o Estado das despesas de sua construção e manutenção, e aplicando o moderno conceito de fazer pagar pelo benefício somente aqueles que o obtêm, a instituição da cobrança de pedágio no Rebouças surge como medida lógica.

O estudo preliminar prevê o critério já consagrado em outros países de 14 boxes de cobrança, sendo os seis centrais reversíveis e acrescidos de duas passagens livres. Todos os boxes são dotados de registradores e sinalização automática, com interligação para o prédio da administração. A cobrança nos dois sentidos será feita na boca sul (Lagoa).

TEMPO DE VARIG

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

