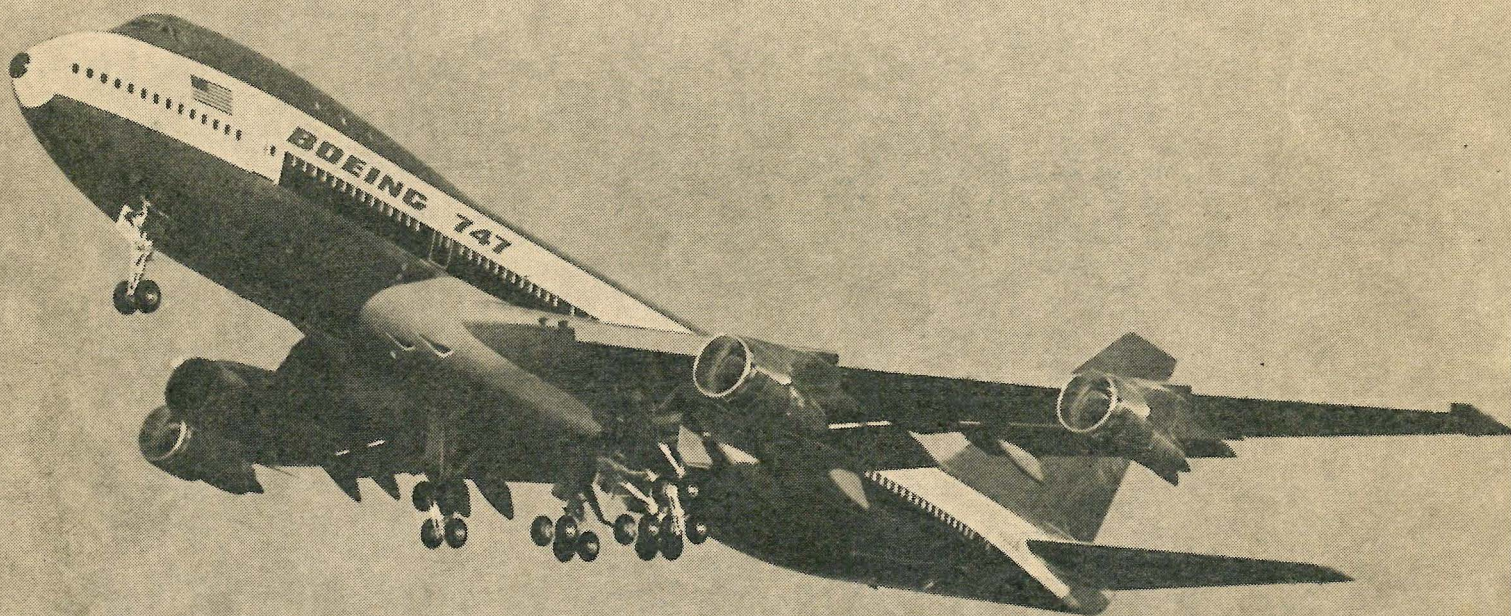


REVISTA
AERONÁUTICA

JULHO - AGOSTO — 1971



REVISTA AERONÁUTICA

JULHO/AGOSTO — 1971
ANO 14 — Nº 69

Diretor

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

Secretário

Ten Cel Av R/R Ildefonso Patrício de Almeida

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:

Praça Marechal Âncora, 15
Tel.: 221-4884 - Rio de Janeiro - GB Brasil

SUMÁRIO

	Págs.
A presença da Força Aérea Brasileira.....	1
5 de julho — Uma revolução vitoriosa.....	2
Apolo 15 bate recordes	9
25º aniversário do Clube de Aeronáutica — Reportagem	11
Le Bourget: O Salão de Aeronáutica do Mun- do — Lauro Ney Menezes, Cel Av	17
Gerência de Projetos Econômicos e Relações Humanas no Clube Naval	26
Brigadeiro... Major-Brigadeiro... Tenente- Brigadeiro — Brig Newton Vassalo da Silva	28
Opinião Pública e o Ministério da Aeronáu- tica — Haroldo Luiz da Costa, Cel Av..	31
Nôvo Comandante da 4ª Zona Aérea — Re- portagem	34
Nôvo Diretor de Saúde da Aeronáutica — Reportagem	39
A ECEMAR diplomou nova Turma de Ofi- ciais — Reportagem	42
Retomada de uma longa amizade às Asas Brasileiras	45
Notícias Aeronáuticas	48
Clube de Aeronáutica — Diretoria e Conselho	52

Impressa na GRÁFICA MILONE LTDA.
Rua Prefeito Olímpio de Melo, 897-A
Tel.: 234-0344

A Presença da Força Aérea Brasileira

No dia 18 de agosto, os jornais noticiaram que um helicóptero da FAB, em dois dias consecutivos de operações, transportaria para o topo do edifício do novo Hotel Nacional-Rio os componentes de maiores dimensões do sistema de refrigeração destinado à referida unidade hoteleira. Casualmente, algumas horas após a leitura daquela notícia, encontramos a equipagem do helicóptero, no CLUBE DE AERONÁUTICA, num pequeno momento de descanso. Os jovens pilotos confirmaram, então, com simpática simplicidade, a missão que de fato estavam cumprindo.

Quando eles se despediram para reiniciar o trabalho, caminhamos para a Redação desta Revista, a fim de escrever o presente Editorial. A princípio meditamos sobre o quanto é vazia a vida do oficial-aviador que se encontra na inatividade, irremediavelmente separado do instrumento de voo que lhe concedia o privilégio de alçar-se nas alturas. Depois, entretanto, lembramos que um certo dia todos nós temos de ceder o lugar aos mais moços, sobretudo na aviação. Guardamos, todavia, conosco, as boas reminiscências e a alegria de assistir às atuais façanhas dos nossos antigos alunos.

Voltando, porém, ao tema desta página, desejamos sublinhar que dia a dia a presença da Força Aérea Brasileira se torna mais efetiva e mais útil nos diferentes setores de atividades do País. O cumprimento, por exemplo, de uma missão inusitada como a que focalizamos acima dá bem a medida da diversificação do emprego dos meios aéreos, principalmente no caso brasileiro, em que a mentalidade militar está sempre aberta aos problemas civis, numa permanente disposição para juntar esforços. Ninguém poderia imaginar, realmente, que a FAB fosse capaz de contribuir, de alguma forma, na construção do magnífico Hotel Nacional-Rio. Mas a prova agora já pertence aos fatos que estão marcando o vertiginoso crescimento da Guanabara.

Aliás, pelo Brasil afora, a presença da nossa Força Aérea é visível a todos. Basta citar, por exemplo: a Esquadrilha da Fumaça, despertando vocações; as aeronaves do CAN transportando pessoal e material, na mais extensa rede de integração nacional; as missões de misericórdia que tantas vidas têm salvo; o atendimento às populações assoladas pelas catástrofes; e a vigilância constante, não somente sobre as nossas terras, mas ainda sobre a vastidão das nossas águas territoriais. Em síntese, todos nós, que vibramos com os feitos da nossa gente e com o progresso deste País, estamos justamente orgulhosos com a crescente presença da Força Aérea Brasileira em tantos empreendimentos que estão servindo de suporte ao desenvolvimento nacional.

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa uma impressionante
foto do Boeing 747.

5 de julho

uma Revolução Vitoriosa

*No dia 5 de julho, no Forte de Copacabana,
o Ministro Cândido da Motta Filho
pronunciou o seguinte discurso que,
a nosso ver, constitui um depoimento
e uma homenagem marcados pelo mais
autêntico valor histórico*

“Neste cinco de julho, a minha palavra só pode ser recebida e aceita como um depoimento e como uma homenagem. Ao evocar essa data, quero buscar, através dos estímulos da saudade e do respeito, o significado de *hoje* daquilo que foi *ontem*.

Todos os que aspiram e sonham com um Brasil sempre senhor de si mesmo, através do aperfeiçoamento de suas instituições políticas,

vão encontrar, comigo, certos aspectos que nos foram legados num rasgo de bravura. As raízes encobertas poderão ser sentidas pelas nossas mãos, raízes de onde cresceram as ramagens do tronco senhorial da renovação brasileira. E chegaremos à conclusão que aquele desassombrado sacrifício foi, entre nós, a mais fecunda luta contra a impostura política e a prova indiscutível de uma revolução vitoriosa, apesar de vencida a falange que se sacrificou por ela.

Existiu, naquele tempo, uma sensibilidade inaugural, com capacidade de expressar, por gestos e fatos, sua inconformidade com os males que acabrunhavam o País, nas múltiplas encenações da violência em nome da ordem; da retórica da legalidade, para ocultar um regime federativo sem federação, uma democracia sem representação, o império, enfim, de uma estrutura que, de há muito, esquecera as promessas da República.

Em 2 de março de 1919, escutávamos Rui Barbosa, quando trazia para a ribalta do Teatro Lírico a figura desengonçada de Jeca Tatu, saindo vivo dos *"Urupés"* de Monteiro Lobato: *"De pé não é gente. A não ser assentado sobre os calcanhares, não desemperra a língua. A sua biboca de sapé faz rir os bichos de toca"*.

Se era assim onde o Rio Paraíba rola, com casarões de fazenda espiando suas águas morenas, o que aconteceria por êsse deserto a fora, onde a caboclada ficava esquecida em sua pobreza, em sua doença e em sua ignorância?

Em 1921, sem o querer, pus o dedo numa das pequenas feridas. Recém-formado, fui advogado do grande poeta Amadeu Amaral, inexplicavelmente derrotado em sua terra natal. Examinando os autos para recurso, vi o quadro político tentando disfarçar as condições do Brasil, que andava em busca de seu estilo próprio de vida política.

Em 1922, a inquietação estava generalizada. Em fevereiro dêsse ano, realizávamos, no Teatro Municipal de São Paulo, a *"Semana de Arte Moderna"*. Planejávamos, no campo da cultura, pôr abaixo uma simulação de cultura, expressa no artificialismo literário e plástico.

Graça Aranha tinha chegado da Europa, traumatizado pela Grande Guerra, e trazia consigo o desejo de um movimento intelectual que pudesse conduzir o País à renovação de suas formas de ser, procurando-lhe as fontes. Era um escritor que, em sua bagagem literária, conduzia um denso inconformismo político e que acreditava na força criadora da utopia. Paulo Prado ia pelo mesmo caminho, e preparava-se para escrever o *"Retrato do Brasil"*,

um desafio destinado a derrubar a arcaica paisagem brasileira.

Mas, se nós, com nossa inquietação, tentávamos pôr em questão a problemática nacional, não sentíamos, contudo, em nossa carne, o que sentia a juventude do Exército brasileiro, por isso mesmo desejosa de pôr termo a uma situação que êle estava acobertando, desta ou daquela forma. No Segundo Reinado, recusara perseguir os escravos; na República, não podia voltar para trás, servindo às distorções do regime.

O mal que se tornara visível na sucessão dos governos, na área federal, estadual e municipal, não ocultava mais o império dos mandões.

A intervenção na Bahia, quando o Forte de São Marcelo atirara sobre a cidade, fôra uma insolência escandalosa dos donos da situação. Como escreve Hamilton Leal, somente quem testemunhou aquêlê instante pode avaliar o que foi a cena de pavor e aflição de uma população inteira. Deu motivo para que surgissem os protestos do Ministro da Marinha, Almirante Joaquim Marques Batista Leão que se exonerou da Pasta, dizendo, em carta ao Presidente da República: *"O bombardeio da capital do Estado da Bahia, pela fortaleza guarnecida por forças federais, é uma iniquidade que atenta, menos contra a Constituição Brasileira, do que contra a civilização e a dignidade humana. Ele constituirá uma nódoa indelével em nossa história, um opróbio para os seus responsáveis, a percussão de uma crise, cuja gravidade ninguém poderá precisar, mas, acredito, será funesta aos que a provocaram"*.

A carta é longa, e mostra como se multiplicavam os males da violência oculta e da violência ostensiva: *"Logo após, no início do vosso governo"* — continua o Almirante — *"nos últimos dias de dezembro de 1910, em uma reunião do Ministério, manifestei-me contra a intervenção federal no Estado do Rio de Janeiro, acrescentando que, se a União fôsse forçada a essa extremidade, sua ação deveria limitar-se a colocar no poder o Presidente do Tribunal de Relação, primeiro substituto legal do Presidente, na forma da Constituição do Estado, e sobre cuja legitimidade não havia contestação. Ainda obedecendo ao mesmo pensamento, em*

outras ocasiões insisti convosco pelo respeito à autonomia dos Estados, objetando as grandes conseqüências que resultariam de uma conduta atentatória às bases do nosso sistema federativo”.

O mal foi-se tornando cada vez mais visível nas sucessões estaduais e municipais. A federação era ostensivamente mutilada pela tática da intervenção federal, a pretexto de acabar com os desmandos das oligarquias, que não eram desmandos quando facilitavam os desejos e planos do poder central.

Em 1922, saía, a público, o livro de Oliveira Viana *“O idealismo político no Império e na República”*, no qual mostrava que havia uma completa separação entre o que faziam os políticos e o que pregavam os teóricos. E chegou a escrever depois: *“Havendo, presentemente, no Brasil, cerca de 1 600 municípios, devemos ter cerca de 1 600 clãs eleitorais espalhados por todo o País, ou, mais exatamente, cerca de 3 000 e tantos, contando com os da oposição”*. E demonstra que se repetia, na República, o que se fizera no Império, citando Joaquim Nabuco: *“Os capangas no interior e, nas cidades, os capoeiras que também têm a sua flor, fizeram, até ontem, das nossas eleições, o jubileu do crime”*.

Tudo isso era insuportável para a mocidade de 1922. Eis senão quando, pelos acontecimentos havidos, êsses moços, nos quartéis, resolveram dizer um *“Basta!”* à produção parasitária dessa engrenagem. Nela, não havia, apenas, a vontade de pôr um ponto final num capítulo, mas o desejo de virar a página para início de um novo capítulo da história brasileira. Os que assim pensavam traziam consigo a convicção de fundar-se uma ordem democrática autêntica, expressão de uma sociedade de homens livres, onde haveria a possibilidade para todos, dentro da capacidade de cada um.

Não era, pois, uma simples revolta, aquela magia que Curtvich encontrava, nas sociedades primitivas, em sua rudimentar organização, uma atitude desligada da experiência histórica.

Na revolta, como diz Jacques Ellul, há o sentimento do intolerável ou a expressão inconsequente de uma sociedade desprovida de saúde social, como o foram as revoltas de *Spartacus*,

de Jacques, de Munzer, dos indígenas do Peru sublevados por Tupac Amaru em 1780. É o que explica, no México, o comportamento de Pancho Villa, quando, chefiando uma revolta, ao assumir o poder, como um vencedor, não sabia o que fazer com êle, à maneira de *Spartacus*, vencedor que se detinha às portas de Roma. O revoltado, no dizer de Ellul, atira-se de cabeça baixa, sem saber o que vai acontecer.

O movimento de 5 de julho foi, se o examinarmos em seus fatos e em suas conseqüências, muito mais do que uma revolta, foi, como se diz em linguagem atual, *“um projeto”* de reestruturação do corpo político nacional. Explica-o uma frase de Michelet: *“o futuro se fazendo presente”*.

Foi o que comecei a compreender, em 1924, quando o General Isidoro Dias Lopes tinha, em suas mãos, a capital paulista. Conheci-o numa noite, em casa de José Carlos de Macedo Soares, onde reunia, para a minha curiosidade de repórter, algumas figuras de prol da vida brasileira. E me lembro de sua frase: *“22 foi o primeiro ato; êste será o 2º ato”*.

Êsse primeiro ato começou a delinear-se diante de sucessivos escândalos políticos. A sucessão, em Pernambuco, agitava-se em virtude do falecimento do governador José Bezerra. Acusava-se, enquanto os desentendimentos acabavam em tiroteios, o governo federal de colocar as forças do Exército a serviço de um candidato da oposição do governo local. E foi nessa ocasião que o dentista Tomás Coelho Filho, ao entrar no Recife, foi morto por um cabo com uma bala que, segundo se presumia, era destinada ao governador do Estado.

Os jovens oficiais, que se reuniam no Clube Militar, sentiram a repercussão desses fatos que configuravam bem os desmandos políticos, acumpliciados e garantidos pelas forças armadas.

Por êsse tempo, o Marechal Hermes da Fonseca, que estivera ausente, por seis anos, na Europa, ressurgiu, como uma figura propícia para o momento, isto é, para o instante em que o povo começava a inquietar-se com a insegurança geral, explorada em nome da ordem.

Fôra êle eleito presidente do Clube Militar. E, em 26 de junho de 1922, realizara a posse

da nova diretoria do Clube que, nesse dia, comemorava trinta e cinco anos de sua fundação. O Marechal Hermes, ao tomar posse, numa reunião entusiástica, pronunciou um discurso sereno e oportuno. As palmas, no recinto, repercutiam na rua, onde grande multidão permaneceu, até madrugada, vivendo os militares.

O que acontecia em Pernambuco estava não só nas "manchetes" dos jornais, como na "Tribuna do Congresso". O senador Rosa e Silva, na sessão de 28 de junho, lia uma nota do "Jornal do Brasil" a propósito do telegrama em que o Tenente José de Oliveira Lima denunciara, ao Ministro da Guerra, o fato de soldados e oficiais estarem ameaçados de fuzilamento, se acaso recusassem a obedecer às ordens de massacre do povo pernambucano. E Rosa e Silva exclamava, após a leitura: "Até onde, Sr. Presidente, *querem rebaixar o Exército nacional*".

Telegramas de protestos, das expressões mais representativas de Pernambuco, chegavam do Recife. O clero pernambucano manifestou-se. O Governador do Estado, nesse mesmo dia 28 de junho, telegrafou, denunciando a situação, ao Ministro Alfredo Pinto, a Vicente Neiva e João Pessoa. E o Clube Militar recebeu, pela sua presidência, um telegrama, da guarnição do Recife, nos seguintes termos: "*Protestamos, perante nossos camaradas, no sentido de evitar que continuemos na situação humilhante, incompatível com a nossa dignidade de soldados, que nos criou o caso de Pernambuco. A população está indignada com os acontecimentos provocados pela acintosa intervenção da força federal, em número de dois mil homens, a qual se encontra atualmente nesta Capital. Fatos revoltantes ocorrem, a todo momento, nesta cidade. O Tiro de Guerra 13 de Maio está armado de fuzis e metralhadoras. Tem havido já vários encontros entre os seus atiradores e elementos políticos*".

No dia seguinte, 29 de junho, realizava-se o banquete oferecido ao Marechal Hermes no Clube Militar. Foi, diante dêsse telegrama, que se revelou, com maior nitidez, a necessidade de restabelecer-se, antes de tudo, o prestígio das Forças Armadas junto ao povo, como órgão de garantia autêntica da ordem pela lei — quando queriam fazê-la, tão só, instrumento do personalismo imperante na politicagem.

Atendendo ao apêlo de seus camaradas de armas do Recife, enviou, o Marechal Hermes, um telegrama, ao Comandante da 6ª Região Militar, vazado nos seguintes termos: "*O Clube Militar, contristado pela situação angustiosa em que se encontra o Estado de Pernambuco, narrada por fontes insuspeitas que dão ao nosso glorioso Exército a odiosa posição de algoz do povo pernambucano, venho, fraternalmente, lembrar-vos que mediteis nos termos dos Artigos 6º e 14º da Constituição, para isentar o vosso nome e o da nobre classe a que pertencemos da maldição dos nossos patrícios. O apêlo que ora dirijo ao ilustre patricio é para satisfazer aos insistentes pedidos de camaradas nossos daí, no sentido de apoiá-lo nessa crítica emergência, em que se procura desviar as Forças Armadas de seu alto destino. Confiando no vosso patriotismo e zelo pela perpetuidade do amor ao Exército, ao povo de nossa terra, falo-vos neste grande momento. Não esqueçais que as situações passam e o Exército fica*".

Resultou, daí o pedido de demissão do Comandante da Guarnição do Recife, que respondeu ao Marechal Hermes, dizendo que "*nenhum alvitre tomarei de meu livre arbítrio, e, assim sendo, não poderei deixar dúvidas perante meus companheiros em acontecimentos que só pertencem à política do Estado*".

Essa troca de telegramas, todos em termos claros e precisos, assustara a situação dominante, que já se sentia insegura, e deu motivo a que o Marechal Hermes fôsse repreendido, porque "*dirigia à Guarnição do Recife um telegrama sobre assuntos atinentes ao cumprimento de ordem do governo, sem que, para isso, tivesse competência legal, nem como Marechal sem comissão, nem como Presidente do Clube Militar*".

Voltou-se o Marechal, inconformado com a censura que recebera, ao Presidente da República, invocando sua patente e sua qualidade de Chefe do Exército Nacional, para aconselhar e encaminhar "*na senda honrosa sempre trilhada pelas Forças Armadas, aqueles que, por ventura, pudessem ser mal-orientados*". E, para justificar sua atitude, referiu-se aos distúrbios ocasionados pela política de Pernambuco, entre a Polícia local e as forças do Exército, alarmando a população.

Como se multiplicassem os boatos, o Governo entendeu de movimentar seu dispositivo

militar. O Marechal Hermes foi prêso. Visitado por muitos amigos, quando saiu do Regimento onde se achava, recebeu manifestação dos populares que o esperavam, e que foram, naturalmente, dispersados pela Polícia.

As vêzes, fatos pequenos são pretextos para deflagrar revoluções. Mas, naquele momento, o que acontecera significava um grande acontecimento, pois expressava, com fidelidade, o que estavam fermentando as horas difíceis da República. Não foi propriamente uma gôta d'água, mas um despencar de acontecimentos que sintetizavam o programa de separar o Exército do povo.

Não se pode dizer que tivesse sido êsse um propósito conscientemente programado, mas, pelo menos, era uma decorrência de uma longa jornada de vícios cultivados pela ambição de poder.

Foi quando, o, então, Tenente Eduardo Gomes procurou o Marechal Hermes, como portador de mensagem de seu filho, o Capitão Euclides Hermes, para informar-lhe que o Forte de Copacabana ia rebelar-se.

Procurou o Marechal deter o impulso dos jovens oficiais do Forte. Mas, êles estavam decididos: na madrugada de 5 de julho, iniciariam a luta para o que desse e viesse.

Porque havia, nas Forças Armadas, uma tensão generalizada; porque muitos oficiais da Vila Militar e de outras guarnições se mostravam inclinados a um movimento; porque conversas e confabulações tinham sido realizadas; porque o Marechal Hermes fôra visto na Vila Militar com a oficialidade que o estimava — o *Basta* devia ser dito!

As tentativas para que o movimento terminasse num acôrdo foram infrutíferas. O General Bonifácio da Costa e o Capitão Silva Barbosa chegaram a ser ameaçados de prisão pelo Tenente Siqueira Campos. Em consequência, veio a ordem para ocupação do Forte pelas tropas fiéis ao Governo.

No entanto, no Forte da Vigia, alguns oficiais comunicaram, ao Comandante da praça, que estavam solidários com os rebeldes. Tinham como certo que o movimento era geral, e que o Marechal Hermes estava à frente de

10 000 homens, estando, além de tudo, a Marinha disposta a depor o Presidente da República.

A verdade é que havia uma desassombrada decisão da oficialidade do Forte de Copacabana de enfrentar a realidade, fôsse qual fôsse, e, por isso, na hora aprazada, os canhões se movimentaram e começaram a dar os seus primeiros tiros.

Ao amanhecer, estavam os rebeldes certos da vitória. Notícias favoráveis chegavam-lhes aos ouvidos. Constava, entre êles, que os cadetes de Realengo estavam dispostos à luta, e, ainda, que oficiais da Vila Militar tinham aprisionado o respectivo Comandante.

As sentinelas já estavam em postos avançados e distribuídas pela redondeza. Mas, enquanto isso, as tropas governamentais tomavam posição. Uma intimação para que o Forte se rendesse foi feita ao seu Comandante, por intermédio do General Bonifácio da Costa: *"Comunico-vos que a Escola Militar e o 15º Regimento de Cavalaria, que se tinham revoltado, já se renderam. O Forte de Copacabana é a única Unidade que falta entregar-se. Espero que a 1ª Bateria se renda imediatamente, para evitar maiores males, pelo intenso ataque que serei forçado a levar"*.

Após os tiros de sondagem, foram, os disparados pelo Forte, atingir uma dependência da Light; outro teria alcançado, segundo se supõe, um prédio na Rua São Felix, reduzindo-o a escombros; um outro, ainda, alcançou a ala esquerda do Ministério da Guerra. As Fortalezas trocaram tiros, e o duelo de artilharia durou, mais ou menos, três horas. O silêncio fêz-se sentir ao cair da noite.

Houve ainda, em 5 de julho, mais uma intimação aos rebeldes. E, ao aproximar-se a meia-noite, a tropa legalista avançava pelas ruas de Copacabana em direção aos rebeldes. Na manhã de 6, o Couraçado *São Paulo* conseguira abrir uma brecha na couraça do Forte.

Mais tarde, em seu depoimento, o Capitão Euclides esclareceu: *"Cerreí os portões de aço do quartel de combate. Reuni-me com os Tenentes Siqueira Campos, Mário Carpenter, Nilton Prado e Eduardo Gomes, e, com os mesmos, assentei os novos rumos... E, como a situação se agravava de modo irremediável, re-*

solheu-se abandonar o Forte, o que foi feito com algumas resistências. Antes, porém, os oficiais decidiram que o Comandante fôsse parlamentar com o Governo, levando condições que sabiam inaceitáveis. O Capitão Euclides partiu, tendo, antes, entregue o Comando do Forte ao Tenente Siqueira Campos".

Alguns saíram, mas os que ficavam sabiam que tudo estava terminado.

Não vou entrar em minúcias. Quero acentuar como e porque a condição dos vencidos abria caminho para vitórias futuras e que, desse modo, se transfigurava num dos fecundos e inapagáveis gestos da nossa História.

Após as conversas com o Capitão Euclides, este acabou prêso e conduzido ao Catete. E, dali, transmitiu a ordem telefônica de rendição incondicional e imediata. Em seu depoimento, Siqueira Campos disse que, às 13 horas, atendeu o telefone e ouviu, mais ou menos, esta frase: *"quem fala aqui é o Coronel Malan; o Capitão Euclides está prêso; vou passar-lhe o fone para falar com o senhor"*.

E, continua o depoimento de Siqueira Campos: *"De fato, a seguir, falou-me o Capitão Hermes, prevenindo-me de sua prisão, e de não haverem sido aceitas as condições por ele propostas. Acrescentou que o Governo determinava que a rendição se fizesse dentro de 15 minutos, e, desse modo, cada um saíria do Forte, isoladamente e desarmado, para entregar-se à tropa legalista mais próxima. Terminou, pedindo poupassem Copacabana e a cidade. O depoente nada respondeu. Reunindo os companheiros, oficiais e soldados, resolveu abandonar o Forte, para que um bombardeio não fôsse provocar mais vítimas estranhas à questão"*.

E Siqueira Campos afirma: *"Decididos, como estavam, de ir até o fim, com a causa que haviam abraçado, com a qual haviam empenhado sua honra e dignidade, foram todos unânimes em que, se abandonassem o Forte, fôssem, armados de fuzis e revólveres, entregar a vida à primeira tropa que encontrassem. A Bandeira do Forte foi fragmentada em 28 pedaços; cada um recebeu o seu. O depoente guardou o dele e o que era destinado ao Capitão Euclides"*.

Esse depoimento, simples e claro, não dá a impressão exata do estado de alma dos vencidos. Os fragmentos da Bandeira do Forte, contudo, podiam dizer da firmeza do compromisso que assumiram.

Difícil reconstituir o que aconteceu. Os anos correram, e a sensibilidade de nossos dias não pode alcançar o que ficou desumanizado na distância dos tempos. O que resta é a caminhada dos 18 do Forte pela Avenida Atlântica, que uma fotografia fixou. Foi esse aspecto dramático, contudo, que ficou marcado como um sinal de partida e que, hoje, se aviva como a protofonia de abertura da revolução brasileira.

Siqueira Campos à frente, saíram os rebeldes, em linha irregular. A "Gazeta de Notícias", narrando o acontecido, diz que os que assistiam o início da marcha estavam, visivelmente, emocionados. Alguns choravam ante aqueles jovens que sabiam estar indo sacrificar suas existências, ao encontrarem-se com forças muito superiores.

E lá se foram pela Avenida, dando vivas ao Exército, ao Marechal Hermes e aos defensores do Forte de Copacabana, o que era correspondido pelos populares que os acompanhavam com os olhos, com os ouvidos e com o coração.

O fato é de todos conhecido, pelo que foi visto e pelo que foi escrito. Fixou-se, para ilustrar um momento de certeza, a certeza de uma derrota que iria, um dia, terminar numa vitória!

Os que avançavam pela Avenida Atlântica, Siqueira Campos, Mário Carpenter, Nilton Prado, Eduardo Gomes, José Pinto de Oliveira, o corneteiro Antonio dos Reis, Hildebrando da Silva Nunes, dois soldados e o civil Otávio Corrêa, que aderiu à marcha, e mais alguns que pretendiam simbolizar seus propósitos de não condicionar o 5 de julho aos limites de um dia.

Siqueira Campos, quando mandava, aos rapazes, que atirassem, que mantivessem o fogo de suas armas, que não se rendessem, estava dentro desse esquema. E ele se desenrolou dramaticamente. Morreram, logo, dois, um dos quais Otávio Corrêa. Os feridos mul-

tiplicavam-se. Mário Carpenter fôra ferido mortalmente, agarrado ao pedaço da Bandeira, na qual estava escrito: *"Aos queridos pais, ofereço um pedaço de nossa Bandeira, em defesa da qual resolvi dar o que podia... a minha vida"*.

Tinha dito a um oficial legalista, pouco antes: *"Capitão, nós não viemos nos entregar; nós queremos morrer, combatendo contra vocês. É inútil portanto nos aconselhar"*.

Eduardo Gomes, com sua habitual discriminação, disse, em seu depoimento, que desceram todos pela Praia de Copacabana, e, afinal, se detiveram em frente a uma rua. Ali, mantiveram tiroteio com as forças opostas, o que lhe parece ter durado cerca de 1 hora e 45 minutos. Caiu, ferido por uma bala de fuzil na coxa esquerda, e, ali mesmo, na areia, ficou deitado, até que o transportaram. Depois dele, viu, também, cair feridos os Tenentes Siqueira Campos, Carpenter e Nilton.

A recordação de Eduardo Gomes está no livro de Helio Silva: *"Na progressão, foram caindo alguns feridos"*, depõe ele. Viu Otávio Corrêa, com o peito aberto pelo projétil, e pareceu-lhe enxergar, na larga abertura, o coração. Siqueira Campos caiu a seu lado, com o ventre atravessado por uma bala, e atingido no polegar da mão direita. Nilton Prado, também, teve a barriga aberta.

Relembra a carga final, quando as forças legalistas avançavam, em brado constante que parecia um cântico. Sem atacarem a arma branca, estacaram, entre mortos e feridos, que não podiam mais responder. Tomaram-nos, nas pa-diolas, e fizeram a remoção para as ambulâncias.

Assistimos, assim, o fim do *"Hamlet"*. Aquêles que morriam deixaram de ouvir as notícias de um Brasil redimido. Só não houve o silêncio definitivo da tragédia shakespeariana. O que eles fizeram continuou a ser feito, numa sucessão de protestos pela palavra e pelas armas, repetindo, assim, tudo o que representou o 5 de julho.

Dois dos que já morreram eu os conheci pessoalmente. Tempos depois daquele dia, estive com Siqueira Campos, cuja inteligência se

denuncia pelos olhos firmes de quem sabe o que quer. O outro, foi Nilton Prado, meu companheiro de escola primária, cuja imagem de menino taciturno ficou dentro de mim.

Tinha razão Nilo Peganha, homem público que via o futuro como um artilheiro de longo alcance. Procurado por Eduardo Gomes, ainda com o explicável desencanto, disse: *"As revoluções não andam para trás. Outras virão..."*.

Os nomes dos rebeldes do Forte não ficaram só gravados em seus muros. O espanto inicial se transmutou em solidariedade de homens do povo e de representantes do povo. O senador Alfredo Elis, representante de São Paulo no Senado, disse, apesar de pertencer ao situacionismo, que essa mocidade sabia morrer.

É que saber morrer é morrer por alguma coisa de superior ao próprio destino. Assim, foi sabendo morrer que essa mocidade conseguiu, pela primeira vez na História da República, que os acontecimentos políticos passassem a ser medidos pela responsabilidade e interpretados pelo desprendimento.

O movimento revolucionário de 5 de julho de 1922 não foi um episódio ocasional na vida brasileira. Foi um momento da consciência coletiva. Proveio dêsse empenho de livrar o Brasil das simulações políticas, dos apetrechos formais que desviavam as instituições de suas verdadeiras finalidades.

Quis o Brasil, na unidade superior de seu destino nacional, atento à multiplicidade de suas aspirações: o povo e as Forças Armadas, como uma só vontade. Os poderes políticos, o legislativo, o executivo, o judiciário, não apenas harmônicos entre si, mas harmônicos com a vontade da Nação.

Hoje é 5 de julho de 1922! Estamos escutando a lição incomparável da rapaziada do Forte, que se ofereceu ao Brasil.

Com a sinceridade de suas convicções, comprovada nas atitudes que assumiu e no sangue que derramou, faz chegar, até nós, o comando de Siqueira Campos nas areias de Copacabana: *"Não se rendam! Não se rendam!"*

E não haverá, entre nós, quem se renda, como eles não se renderam!"



Um homem-rã abre a porta da Endeavour, aparecendo James Irwin, sorridente, após ter cumprido a memorável missão

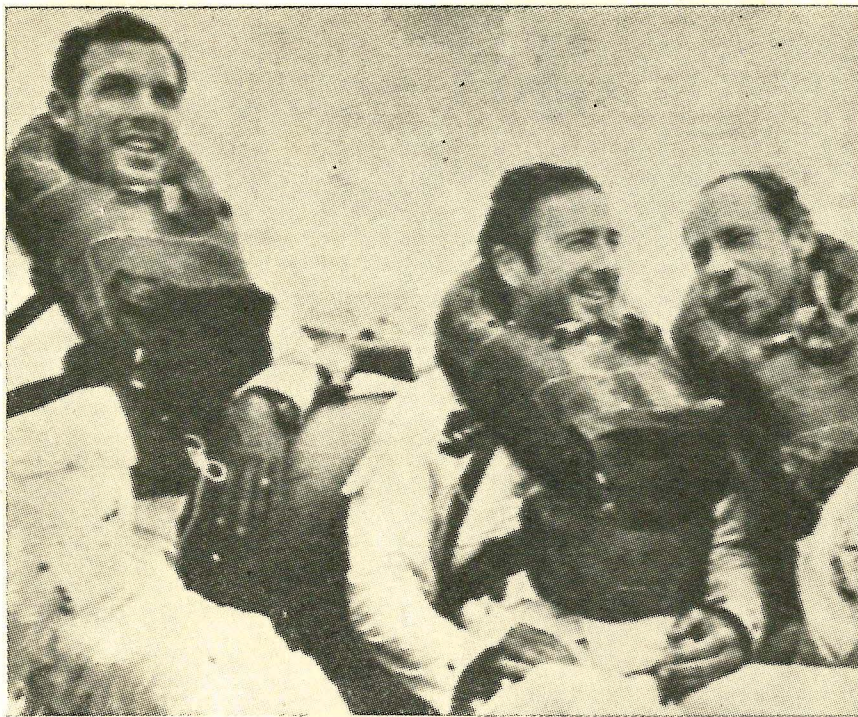
APOLO 15

BATE RECORDES

Depois de 12 dias de uma viagem cientificamente perfeita, os cosmonautas James Irwin, David Scott e Alfred Worden desceram no oceano Pacífico, às 17:46 (hora de Brasília), do dia 8 de agosto, sendo recolhi-

dos pelo porta-aviões *Okinawa*, da Marinha dos EE UU. A missão da *Apollo 15* foi classificada pelos homens de ciência como "um sucesso sem precedentes".

Os minutos que antecederam o choque da nave com as águas do Pacífico foram de apreensão, pois que um dos pára-quedas não abriu completamente. O incidente foi constatado pelo



Os astronautas logo após deixarem a Endeavour, ainda no bote salva-vidas

Centro Espacial de Houston que tomou as providências necessárias. A falha do pára-que-das fez com que a cápsula descesse 39,3 km por hora, em vez dos 35 km normais.

A nave desceu a uma distância de 11 km do porta-aviões *Okinawa* e abaixo enumeramos os principais recordes batidos pela *Apollo 15*, durante a quarta missão do homem à Lua:

Tempo total na Lua — 66 horas e 55 minutos, quase o dobro das 33h 31m que a *Apollo 14* passou na superfície lunar em fevereiro.

Tempo total de exploração da superfície lunar — 18h 37m nos três passeios lunares, quase o dobro das 9h 23m da *Apollo 14*.

Jipe lunar — Dirigiram o primeiro carro lunar, o *Jipe-1*, por 27,8 km, na primeira exploração lunar.

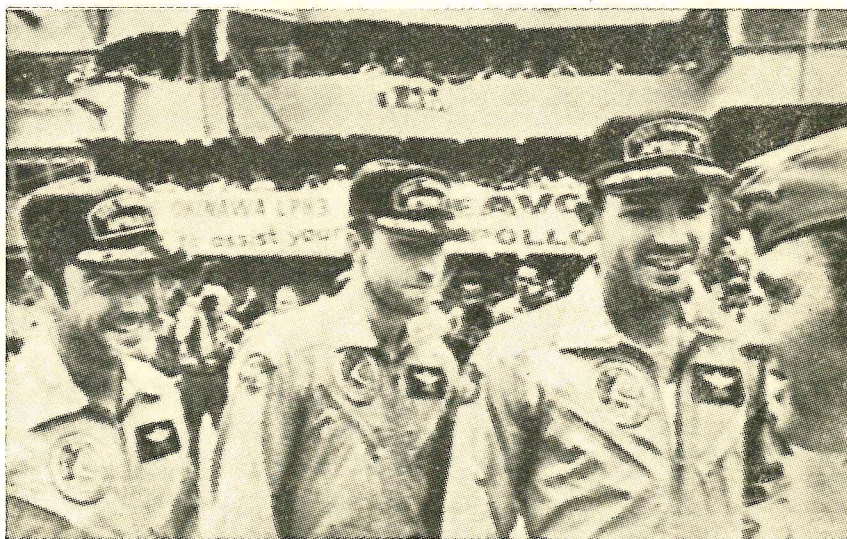
Pedras — Recolheram 85 kg de rochas e amostras do solo. O recorde prévio era da *Apollo 14*, com 46,3 kg.

Passeio extraveicular — Alfred M. Worden, comandante-piloto, realizou um passeio de 20 minutos no espaço, a 313 mil quilômetros da Terra, o primeiro fora da órbita terrestre.

Duração — Foi a mais longa missão Apollo, com 12 dias. O recorde prévio era de 10,8 dias da *Apollo 7* em órbita terrestre. A mais longa foi a *Gemini 7*, que ficou em órbita durante 13,8 dias em 1965.

Satélite lunar — A *Apollo 15* foi a primeira espaçonave tripulada a lançar satélite em órbita lunar.

Maior permanência em órbita lunar — 145 horas e 15 minutos. Worden passou um recorde de 73 horas em voo solitário ao redor da Lua.



A bordo do *Okinawa*, recebendo as boas-vindas da tripulação

25º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA



A Mesa que presidiu os trabalhos

Uma Sessão Magna, seguida de coquetel, marcou a passagem do 25º aniversário do CLUBE DE AERONÁUTICA.

A comemoração teve lugar no dia 5 de agosto, com início às 20h 30min, e o Presidente da nossa agremiação convidou as seguintes personalidades para fazerem parte da mesa: Marechais-do-Ar Fábio de Sá Earp, Benjamim Manoel Amarante, Ivo Borges, José de Souza Prata e Manoel Ferreira Mendes, seguindo-se os Majores-Brigadeiros Henrique do Amaral Penna, Gil Miró Mendes de Moraes e Raphael Leocádio dos Santos.

Logo após a abertura da Sessão, o Major-Brigadeiro Francisco Bachá, Presidente do Clube, pronunciou o seguinte discurso:

“Minhas senhoras.

Meus senhores.

Estamos aqui reunidos, em obediência à disposição estatutária, que determina a realização de uma Sessão Magna com a finalidade de se comemorar o aniversário de fundação da nossa querida agremiação.

Portanto, meus senhores, há, precisamente, 25 anos passados era criado, no dia 5 de agosto, o CLUBE DE AERONÁUTICA, associação de classe que, entre outros, tem por objetivo principal “estretar os laços de união e solidariedade entre os oficiais da Força Aérea Brasileira, bem como entre os oficiais das Forças Armadas”.



Aspecto da assistência

Desejamos, inicialmente, agradecer de viva voz a todos os convidados e aos ilustres Conselheiros e Exmas Senhoras, os quais, atendendo ao nosso apêlo, nos prestigiam com suas presenças, aumentando de muito o brilho da nossa solenidade.

Aproveitando a oportunidade que se nos apresenta, enumeraremos, com satisfação, um resumo das realizações dos vários departamentos que integram a nossa agremiação, entre 1 de agosto de 1970 e 31 de julho do corrente ano.

O Departamento de Secretaria, cujo titular é o Ten Cel Célio Pereira e tendo com Vice-Diretor o Ten Luiz Evangelista dos Santos, vem apresentando sensíveis melhorias no que tange ao contrôle e atendimento aos associados, cujas atividades podem ser assim resumidas:

Admissões

Sócios efetivos	141
Sócios contribuintes	31
Sócios afins contribuintes	14

Exclusões

Por falecimento	33
Por demissão	19
Por eliminação	120

O Departamento de Finanças, cujo Diretor é o Cel Colmar Guimarães Campelo e que tem como Vice-Diretor o Ten Otavio Ferreira Guerra, apesar da grande responsabilidade do orçamento de Receita e Despesa, vem realizando a necessária ativação da Seção de Procura e Compra e do Almocharifado, com resultados animadores com relação à aquisição de material e rigorosa fiscalização na entrada e saída de todos os itens, inclusive aqueles relacionados com o Restaurante.

O Departamento Social, que tem como Diretor o Cel Av Carlos Philippe Aché de Assumpção, apresentou, durante o citado período, uma variada programação de atividades recreativas e sociais, tendo despertado grande interesse por parte dos associados as festividades dos dias das Mães, dos Pais e das Crianças.

O Departamento Desportivo, dirigido pelo Ten Cel Evônio Arouca, apresentou, no decorrer do citado período, entre muitos, os seguintes melhoramentos:

- inauguração das termas com sauna, duchas e hidromassagens
- montagem do ginásio
- ampliação das grades em torno da piscina
- colocação de novas balizas metálicas para futebol de salão
- transferência da chefia do Departamento para o prédio novo
- aquisição de 10 cadeiras longas para a piscina
- alargamento da área útil da piscina
- colocação de portas de alumínio no box do banheiro da sauna.

O Departamento Técnico-Cultural, cujo Diretor, o Maj Brig Raphael Leocádio dos Santos, conta com a colaboração eficiente do Brig Manoel Borges Neves Filho e do Cel Ildefonso Patrício de Almeida, tem como principal responsabilidade a confecção, impressão e distribuição da REVISTA AERONÁUTICA, cuja fama já ultrapassou nossas fronteiras.

Esse Departamento, que ocupa, atualmente, suas novas instalações nesta sede, está ativando a Biblioteca de enciclopédia que lhe é subordinada.

O Departamento Patrimonial, que tem como Diretor o Cel Eng José Vicente Chechia, continua a cumprir o plano de obras aprovado pela Diretoria, de forma eficiente, tendo realizado, no ano que passou, entre muitos, os seguintes trabalhos:

- término do prédio novo da administração com as instalações de sauna e demais dependências
- nova galeria de águas pluvias em frente ao Salão Azul

- transformação de 3 quartos em apartamentos, no andar superior do hotel
- reparo e pintura das fachadas do Salão Azul e do hotel
- demolição da torre do hotel e restauração do telhado correspondente
- instalação da oficina de estufador
- transformação de uma sala em apartamento para 3 pessoas
- reparação da cobertura do prédio principal (tombado).

O Departamento Jurídico, que tem como Diretor o Cel Walfredo Moraes de Almeida e que foi ativado no mês de maio próximo passado, já está em condições de cumprir as atribuições estabelecidas pelo nosso Estatuto. Cooperando com o Departamento de Secretaria, está o Cel Almeida orientando os trabalhos de organização do arquivo do Clube e, em coordenação com o Departamento Patrimonial, estuda as medidas a serem tomadas com relação ao "affaire" Hotel Internacional do Galeão.

O Departamento Beneficente, que é dirigido pelo Ten Cel Adroaldo Barbosa da Silva, tem, também, cumprido eficientemente suas atribuições, tendo indenizado, considerando o Auxílio-Família e o Seguro de Vida, aos familiares de 13 associados falecidos.



Um grupo de Senhoras assistindo às solenidades.

Cumpre-nos, ainda, para que possamos aquilatar os serviços prestados por esse departamento, enumerar os seguintes dados:

- o Auxílio-Família foi aumentado de Cr\$ 1.000,00 para Cr\$ 10.000,00
- os empréstimos especiais atingiram a cifra de Cr\$ 206.166,04



Da esquerda para a direita: Sra. Dr. Rubem Barbosa, a nossa Revisora Glassy Mattos de Carvalho e Sra. Cmt João Batista de Alvarenga.

- os empréstimos a associados foram majorados de Cr\$ 562,80 para Cr\$ 956,70
- a concessão desses empréstimos, que, anteriormente, era realizada após cerca de 3 meses, é hoje quase que instantânea.

O Departamento de Facilidades, cujo Diretor é o Maj Ivan de Lanteuil, continua a apresentar sensíveis melhorias no que tange ao conforto e ao atendimento aos associados, principalmente com cumprimento da programação de obras realizadas pelo Departamento Patrimonial, já anteriormente citadas.

Esse Departamento, com a construção de mais 2 novos apartamentos, a transformação dos quartos do andar superior em apartamentos e a colocação de telas em todas as janelas do Hotel de Trânsito, vem propiciando, aos nossos consórcios, melhores condições de utilização desse setor.

A Cooperativa de Carros, cujo Diretor é o Cel Delprete de Moraes, tem cumprido sua missão eficientemente, distribuindo, no supracitado espaço de tempo, 107 carros, tendo sua arrecadação melhorado muito com o restabelecimento da Caixa 91, pelo Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica.

A Carteira Hipotecária e Imobiliária, sob a direção do Brig Samuel de Oliveira Eichin e auxiliado pelo Brig Paulo Eugenio Machado Soares, prossegue no seu programa de construção, cuja situação na presente data é a seguinte:

1 — Edifícios já entregues

Rua João Borges, 34 — Gávea.	9 Apts
Rua Bambina, 29 — Botafogo..	32 Apts
Rua Pereira de Siqueira, 51 — Tijuca	14 Apts

2 — Edifícios em construção

Rua da Conquista, 14 — Praia da Bica — Ilha do Governador — (entrega prevista ainda para este mês)	25 Apts
Rua Comendador Queiroz, 35/37 — Icaraí (entrega prevista para outubro próximo)	36 Apts

— Na antiga Praia do Pinto

Rua Gilberto Cardoso, 200 (entrega para o próximo dia 28)	64 Apts
---	---------



Da esquerda para a direita: Brig Bachá, Brig Neves Filho, Marechal Sá Earp e General Antônio Faustino da Costa, Secretário de Segurança Pública da Guanabara.

Rua Gilberto Cardoso, 230 (entrega prevista para outubro próximo)	68 Apts
Rua "E" Nº 60 (entrega prevista para julho/72)	60 Apts
Rua "C" Nº 60 (entrega prevista para julho/72)	60 Apts
Rua "B" Nº 60 (entrega prevista para julho/72)	60 Apts

3 — Recursos utilizados

Recebimento do BNH para desenvolvimento do programa	13.644.800,0
Poupanças dos associados inscritos no Plano Habitacional	2.186.800,0
Depósitos de "Lances" dados por seus associados.	1.241.947,5

4 — Empréstimos a curto prazo para reforma de imóveis

115 associados	413.500,0
----------------------	-----------

Até meados de 1972, está previsto o atendimento de todos os 430 associados que se inscreveram no 1º convênio.

Para atender ao 2º convênio com o BNH, assinado em março de 1971, destinado à construção de mais 500 unidades, a CHICAER já adquiriu um terreno na Rua Esteves Júnior, 68 — Laranjeiras, cujo projeto para construção de 18 apartamentos se encontra em fase de elaboração.

Após este breve resumo de nossas realizações durante um ano de atividades, desejamos agradecer aos ilustres membros dos colendos conselhos Deliberativo e Fiscal o apoio prestado, aprovando totalmente todas as iniciativas e proposições da Diretoria.

Aproveitamos ainda essa oportunidade para agradecer ao Vice-Presidente do Clube, Brig Alberto Costa Mattos, a eficiente colaboração prestada à nossa agremiação e aos nossos companheiros de diretoria, já anteriormente citados, pela dedicação, lealdade, perfeita noção de cumprimento do dever e irrestrita solidariedade, o que nos tem permitido desempenhar, a contento, a nossa árdua missão de presidente do Clube".

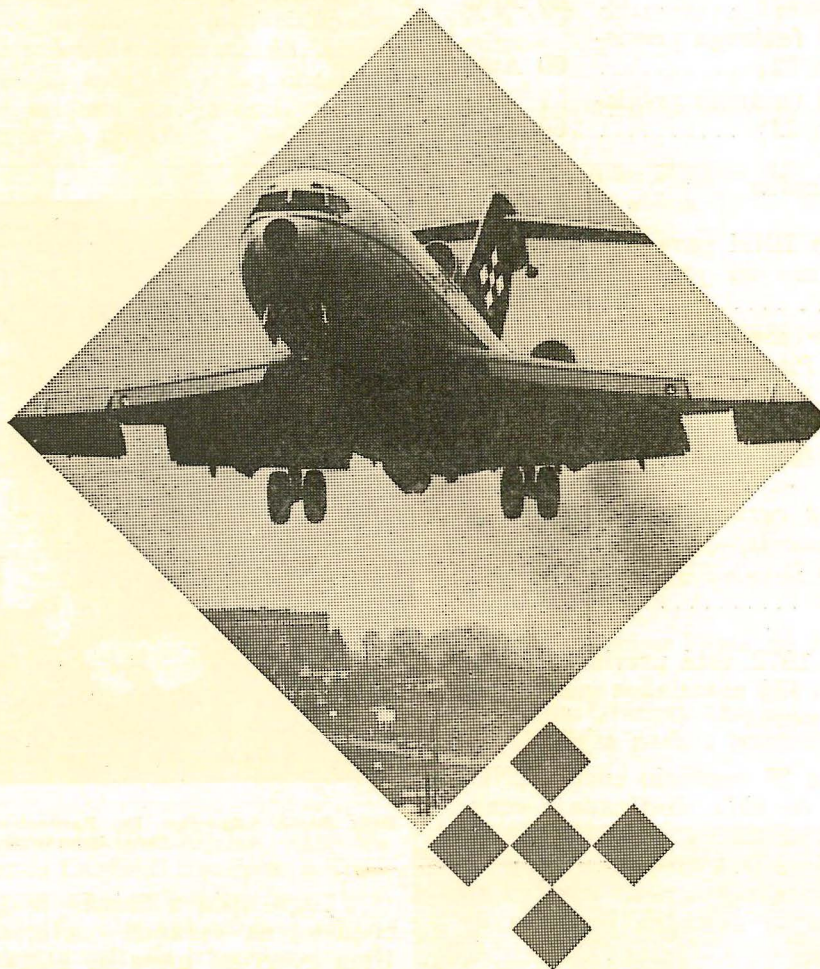
A REVISTA AERONÁUTICA registra, com muita espontaneidade, que o nosso Clube tem vivido realmente nestes últimos tempos uma fase excepcionalmente fecunda de realizações. O discurso do Major-Brigadeiro Bachá, aliás aplaudido com entusiasmo pela distinta assistência, dá contas ao quadro social do que foi realizado pelos diversos departamentos da entidade. Basta uma simples leitura para cada um avaliar o trabalho da atual Diretoria.



Brig Paulo Salgueiro, Dr. Zoroastro Campos e Dr. Alvaro Bragança.

Logo após a Sessão Magna teve lugar o coquetel na varanda contígua ao Salão Azul. Uma generosa mesa de salgadinhos e doces e um serviço volante de drinques animou a reunião que se prolongou até às 22h 30min. Além das personalidades que já foram mencionadas, notamos também a presença dos Generais Antonio Faustino da Costa e Ovidio Neiva, Major-Brigadeiro Archimedes Joaquim Delgado, Brigadeiro Dr. Antonio Bertino Filho, Brigadeiro e Senhora Ubaldo Tavares de Farias, Brigadeiros Manoel Borges Neves Filho e Haroldo Ignacio Domingues, Coronel e Senhora Walfredo Moraes de Almeida, Tenente-Coronel e Senhora Adroaldo Barbosa da Silva, Dr. e Senhora Rubem Duarte Corrêa Barbosa, Comandante e Senhora João Batista de Alvarenga, Dr. Zoroastro Campos, Capitão Paulo José Pinheiro e outras pessoas ligadas à Família Aeronáutica que poderão ser vistas nos flagrantes colhidos pelo nosso fotógrafo.

JET POWER



A MAIOR FROTA DE JATOS OPERANDO NO BRASIL

Temos uma verdadeira "esquadrilha" de jatos esperando por você. No Brasil, os jatos Caravelle e Super Boeing da CRUZEIRO voam para mais lugares, mais vezes por dia, que qualquer outra empresa aérea. Damos os melhores vôos "non stop" (diretos), os melhores horários de partida e chegada, serviço 5 Estrêlas, financiamento a longo prazo, reserva de hotéis e passeios, etc... Ponha Jet Power em sua próxima viagem. Venha voar conosco. Para todo o Brasil, Argentina e Uruguai, a CRUZEIRO é o caminho.



VOE
CRUZEIRO
A EMPRESA AÉREA DO ANO ★★

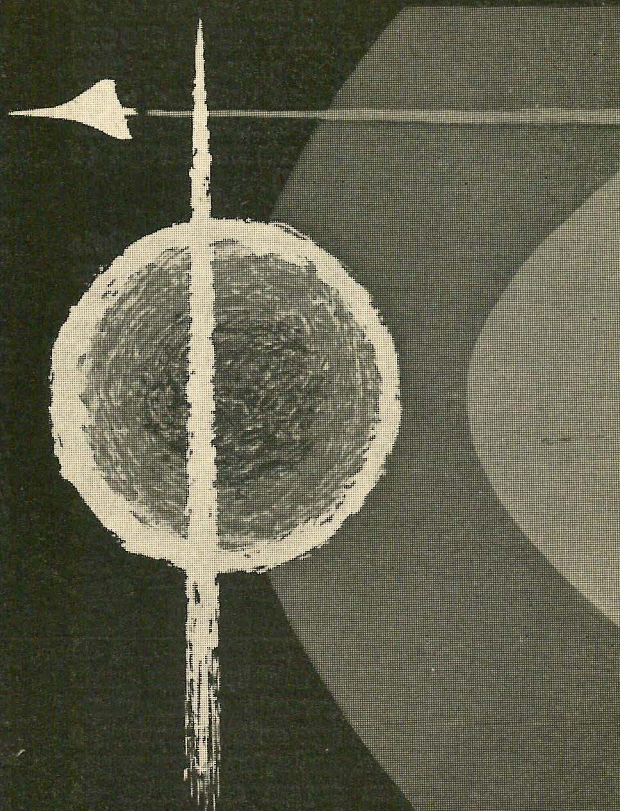
FETE AERIENNE

aéroport de
Paris-Le Bourget

1971

**29^e salon
international
aéronautique
espace**

**PROGRAMME
OFFICIEL 3 F**



LE BOURGET:

O Salão de Aeronáutica do Mundo

Cel Av LAURO NEY MENEZES

No momento em que os portões do 29º Salão Internacional de Aeronáutica e Espaço de Paris foram abertos, dezessete nações (com 600 expositores) entraram em confronto no campo do desenvolvimento e da tecnologia aeroespacial, perante a opinião pública mundial.

Com uma organização quase-perfeita, o "Salon" recebeu cerca de 300 000 visitantes só em um dos dias públicos e um total de 930 000 visitantes em 7 dias, o que, para o viajante sul-americano apaixonado pelas "coisas-do-ar", foi uma viva e entusiasmante demonstração da mentalidade aeronáutica reinante na Europa (e por que não dizer, no mundo?)...

Em que pêsse o fato de o tema-motivo deste Salão ter sido o TRANSPORTE AÉREO, isso não impediu que os grandes expositores (USA, GB, França, URSS) deixassem de apresentar suas criações (geniais) no campo militar.

Cumpre, ainda, assinalar a presença em verdadeira grandeza da indústria aeroespacial européia, destacando-se, sobremaneira, a do patrono do salão: a França. Vem a França de uma sequência de grandes feitos no terreno da pesquisa/desenvolvimento e promoção/exportação de seus produtos aeroespaciais. Tendo engajado mão-de-obra produtiva da ordem de 100 000 pessoas, registrou vendas no ano de 1970 da ordem de US\$ 1 400 milhões, dos quais um terço destinado ao mercado estrangeiro. Se considerarmos também que as encomendas e contratos estrangeiros colocados na França para os próximos 5 anos orçam em cerca de US\$ 1 000 milhões (grande parte proveniente da venda do *MIRAGE III* no mundo) e que a curto prazo ainda estarão disponíveis para a exportação o *MIRAGE F-1* e *G-8*, o *CONCORDE*, o *AIRBUS* e o *MERCURE*, fica fácil de prever que até 1975 a França terá engajado um efetivo da ordem de 120 000 pessoas produtivas e adquirido um crescimento das exportações no campo aeroespacial de 10% a 15% ao ano sobre os dados de hoje!

Além disso, cabe, ainda, considerar que: a ascensão da Alemanha Federal ao clube das grandes nações aeroespaciais; a forma positiva com que a Grã-Bretanha se recupera dos duros golpes do ano passado (problema Rolls Royce); o progresso já sentido da indústria na Espanha; a coordenação dos esforços da Itália e um Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo) sempre pronto a participar; e, ainda, uma Rússia (e satélites) disposta a conquistar os mercados cativos dos ocidentais — colocaram os Estados Unidos em posição *sui-generis* no contexto da família aeroespacial do mundo. Tais circunstâncias, somadas ao seu grande recesso econômico e à sua política aeroespacial sumamente dirigida pelos requisitos militares, obri-

garam o grande país do norte a marcar-passo no domínio do transporte supersônico, cedendo terreno à Europa.

É possível, portanto, que — visando a manter o equilíbrio do seu potencial militar e ao mesmo tempo assegurar sua presença "off-shore" — os americanos venham a engajar-se em projetos de cooperação multinacionais com a Europa.

Se considerarmos ainda que o 3º mundo se desliga lentamente do mercado americano e marcha decididamente em busca das soluções européias para o reequipamento de suas Forças Armadas, para a transferência de tecnologia e "Know-how" para a indústria aeroespacial recém-nascida em diversos países e para os projetos de pesquisa espacial, fica fácil prever que essa colaboração americano-européia venha a ocorrer em futuro bastante próximo.

De qualquer forma, independente das especulações e extrapolações de dados ao longo do tempo, o Salão de Le Bourget — "*Le Salon*" — foi u'a mensagem de fé e confiança na capacidade e inteligência do ser humano que, inconformado com seu *status* de terráqueo, busca capacidade de afirmação em outro ambiente de vida. E o faz com sabedoria, eficiência, tecnologia e galhardia.

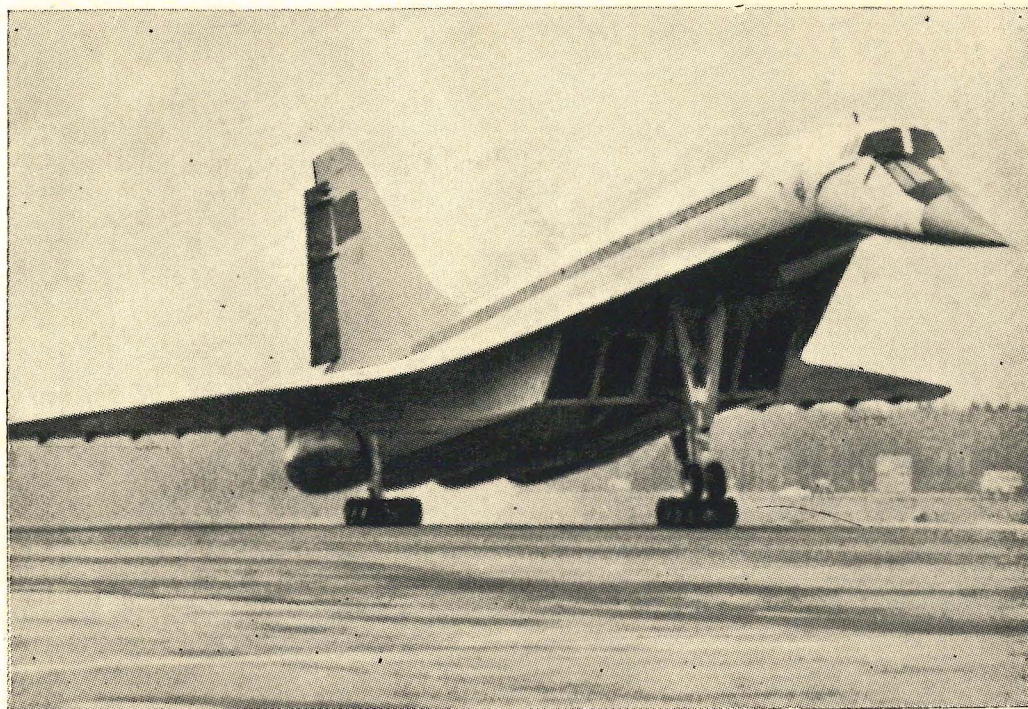
* * *

"Flashes de Bourget"

Observações e conclusões

A Aviação Comercial

Ao analista e observador do Salon, o número de aeronaves de transporte em exposição, além de responder ao "leit-motiv" da famosa mostra, demonstra e confirma a tese de que o transporte aéreo, entre todas as grandes indústrias, é uma das mais evolutivas e que está decididamente ligada a todas as atividades humanas nos dias de hoje.



Tupolev 144

Mas não só o número dos produtos em exposição conduzem à admiração. O porte e a massa das aeronaves — as máquinas de grande capacidade — além de lotarem o pátio de estacionamento de Bourget, foram o alvo da apreciação e admiração de todo o público presente.

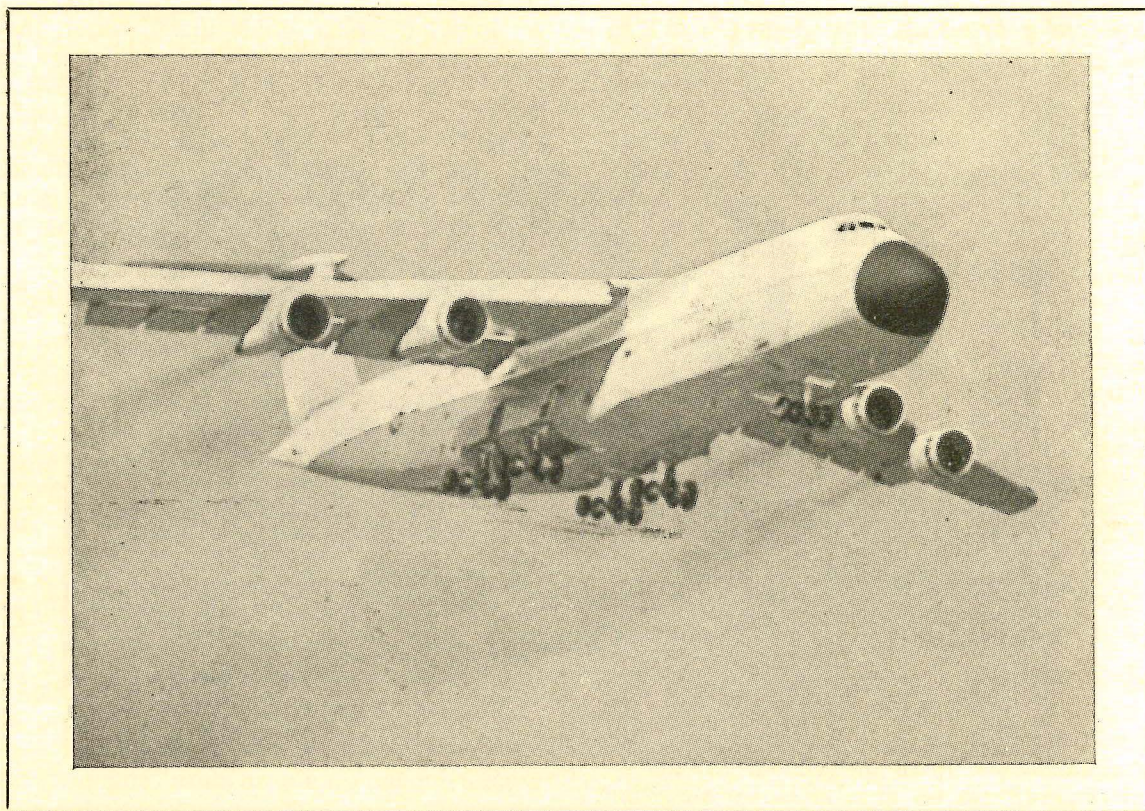
Não resta dúvida que as grandes estrélas do espetáculo eram o *CONCORDE* franco-britânico e o *TU-144* russo (jocosamente apelidado de *CONCORDOVSKY*, face à semelhança com o protótipo bissônico ocidental). Além desses "grandes", o *stand* estático russo alinhava outros gigantes como o *IL-62*, o *An-22*, o *IL-68*, etc., assim como o americano expunha o *DC-10* e o *C5-A Galaxy* e a França o *A-300 Airbus*.

Tais mostras indicam que o transporte aéreo exige, e vai exigir cada vez mais, aviões de grande capacidade, quer seja para as etapas curtas, quer médias ou longas. A filosofia-su-

porte dessa idéia está intimamente ligada ao crescente aumento no volume de tráfego e conseqüente congestionamento das aerovias e terminais e à tentativa de redução das tarifas por força da exploração, ao mesmo tempo, de maior quantidade de passageiros em menor número de aeronaves em operação.

Êsses parâmetros exigirão, dos construtores, fuselagens de maior diâmetro (na ordem de 6 metros) e motores de maior diluição que assegurem uma redução no consumo específico da ordem de 25%.

Apesar dessas tentativas, consideram os "experts" impossível a redução tarifária a curto prazo, uma vez que, apesar da diminuição dos custos diretos da operação, os *custos indiretos* e — principalmente — o custo da colocação em serviço dos novos aviões só poderão ser reduzidos ao curso de amortização a médio e longo prazos.



Lockheed C5A - Galaxy

O Transporte Supersônico

No campo do transporte supersônico, as grandes "vedettes" do Show de Bourget foram, indubitavelmente, o *TU-144* e o *CONCORDE*.

Apesar do fato de o *TU-144* ter sido mantido interdito à visitação (mesmo à imprensa técnica), a curiosidade por ele despertada era bastante grande. A Rússia titula o *TU-144* como sendo "o primeiro avião de transporte supersônico em produção no mundo", apesar de não se conhecer nenhuma exploração comercial continuada nem nenhuma venda do referido equipamento.

As apresentações em vôo de ambos os gigantes foi do mesmo gabarito, levando o *CONCORDE* a vantagem de realizar a decolagem e o pouso na pista à frente do palanque oficial, enquanto o *CONCORDOVSKY* usou a pista 25

(fora do alcance visual da assistência) para a aterragem do seu supersônico.

No domínio do supersônico, o grande ausente foi o *SST Americano*, vítima de tão conhecida "ditadura do legislativo" da Nação irmã.

A Aviação de Transporte de 3º Nível e os Executivos

A atividade de transporte é, por si só, geradora de transporte e seu próprio desenvolvimento cria sua diversificação.

Em Bourget, espalhados em grande área de estacionamento, pintados em cores simpáticas e atraentes, em tamanho, conforto, tipo, especificação e preço para todos os gostos, ali estavam: a família da aviação de transporte de 3º nível ou os "feeder liners" e os aviões de "affaires".

A multiplicação dos transportes de médio e longo alcance criou a necessidade de ligação de pequenas ou curtas distâncias que venha alimentar a circulação aérea principal. Foi nos USA que a aviação de transporte de 3º nível nasceu. Em 1964 havia 12 companhias organizadas utilizando 72 aviões e em 1968 havia 240 companhias com 1 272 aviões, com 845 localidades servidas e 3 500 mil passageiros transportados.

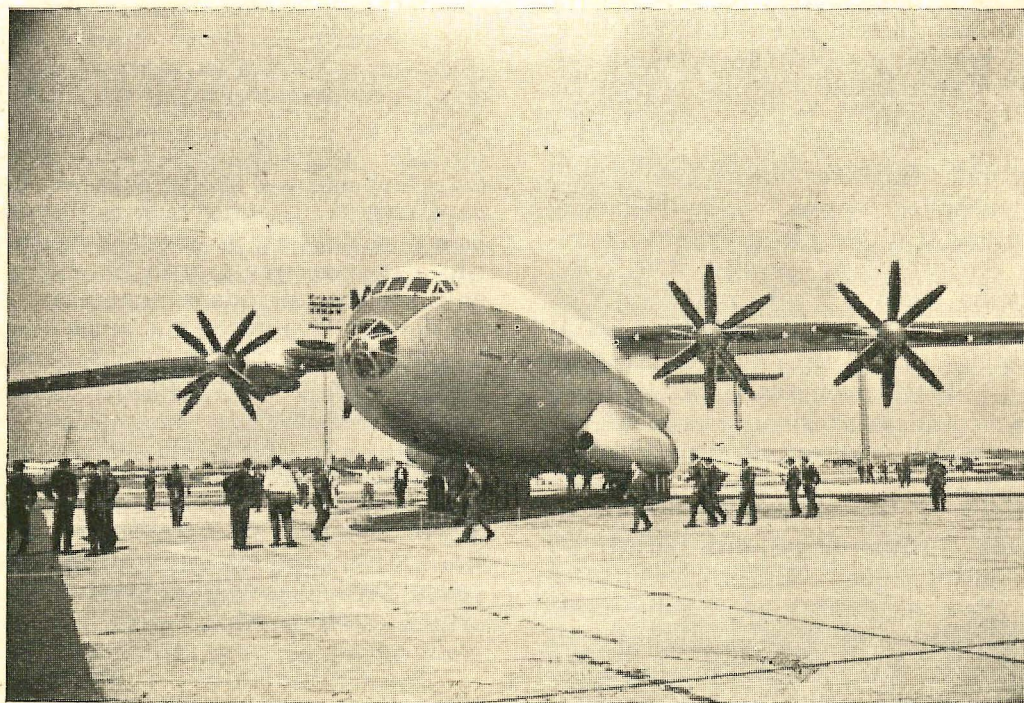
No Brasil, as autoridades aeronáuticas procuram estimular a criação das pequenas empresas de 3º nível, com o fito de promover as ligações regionais e interurbanas, aliviar o engajamento das grandes empresas e baratear o custo operativo nas curtas distâncias.

O grande ausente na mostra dos equipamentos de 3º nível foi o nosso *BANDEIRANTE*. Entretanto, a EMBRAER já se propôs a comparecer no próximo SALON e, inclusive, transportar o *BANDEIRANTE* em vôo até Paris.

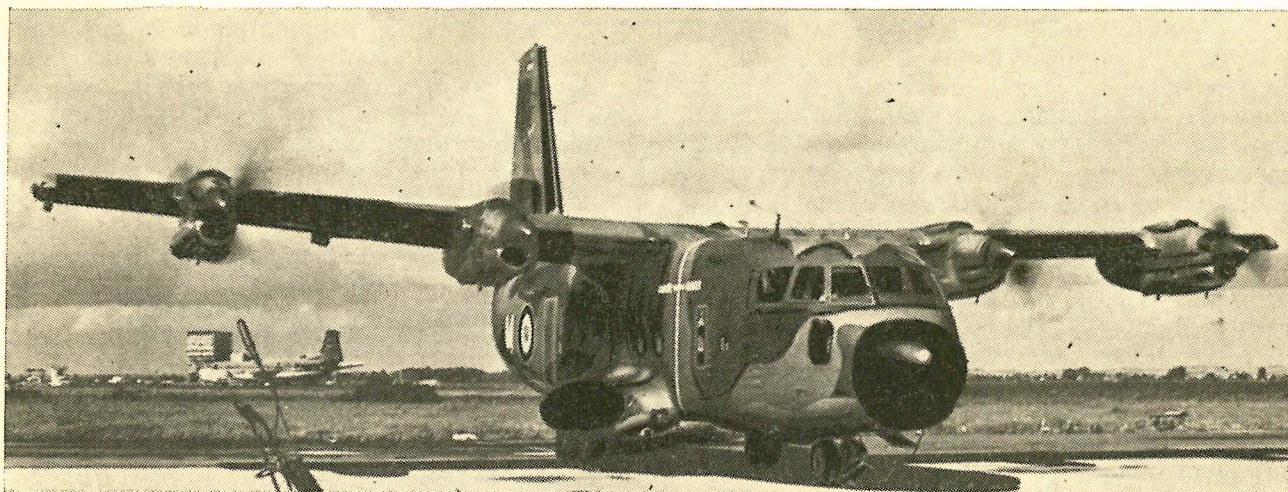
Neste campo, a quantidade e qualidade dos aparelhos disponíveis era assustadora e empolgante. Um sem-número de aviões leves, bi-motores a hélice ou jato puro, com conforto interno semelhante ao dos grandes aviões, recobriam a área de estacionamento a eles destinada.

Percebeu-se, em análise mais demorada, que a tendência técnica é oferecer o jato puro, já que os utilizadores assim o preferem. Entretanto, há indícios de que o turbopropulsor tenha um futuro promissor. Da mesma forma que o jato puro, a aeronave pressurizada é uma tendência técnica somente limitada pelo custo, pois o equipar um pequeno jato com uma pressurização de taxa elevada traz os mesmos encargos que realizar o trabalho para um grande avião.

Notou-se, outrossim, uma acentuada invasão de material americano no domínio das aeronaves executivas, parecendo que a política americana para a Europa, neste campo, é obter



Antonov 22



Fiat - G91YS

uma fatia cada vez maior do “bôlo”, através do reforço da organização européia atualmente existente no campo das suas representações comerciais.

A Aviação Militar

Apesar de o tema-motivo da 29ª mostra internacional se referir ao TRANSPORTE AÉREO, as grandes nações não deixaram — por isso — de apresentar a última palavra de seu arsenal de guerra.

Cada grande expositor incorporou ao seu acervo um exemplar de sua família-de-guerra. Pelo menos, assim o fizeram a França (apresentando o *JAGUAR* e a geração *MIRAGE*), a Grã-Bretanha (com o *PI-B*, o *BUCANEER* e o *HARRIER*), a Suécia (*VIGGEN* e o *DRAKEN*) e a Itália (*FIAT G91-Y*). Obedecendo à tônica do SALON, a Rússia e os USA não apresentaram material bélico, exceto alguns aviões de patrulha e aeronaves “civis” (disfarçadas).

Entretanto, apesar da pequena mostra bélica, é lícito concluir que: o arsenal aeronáutico do mundo (Este ou Oeste) não aboliu (pelo contrário, ampliou) o emprêgo da aeronave de combate *pilotada*. Em oposição ao que se havia fixado em épocas passadas, o sistema-de-armas tripulado não cedeu lugar à automação, ao míssil ou aos projetis-dirigidos. Além disso, também fugindo a regras antes fixadas, as

mesmas aeronaves de combate tripuladas não deixaram de ser equipadas com armamento convencional. Principalmente para fazer frente aos encargos de autodefesa. É assim que encontramos o *MIRAGE*, o *LIGHTNING*, o *PHANTOM*, etc. guarnecidos com canhões, além dos indispensáveis mísseis ar-ar.

No campo dos bombardeiros verifica-se que o conceito de tático ou estratégico passou a ser mais função do *alcance em vôo* do que do tipo de armamento ou da potência-de-fogo.

No “tête-a-tête” do potencial disponível entre o Leste e o Oeste, pode ser determinada a existência de uma terrível decalagem: nos países ocidentais, o envelhecimento do material aéreo em serviço atinge a faixa do direito ao “ócio com dignidade”, enquanto o Leste põe em serviço excelentes máquinas-de-guerra. E, por incrível que pareça, não se desenvolveu no mundo livre nenhum projeto capaz de vencer o “gap” existente.

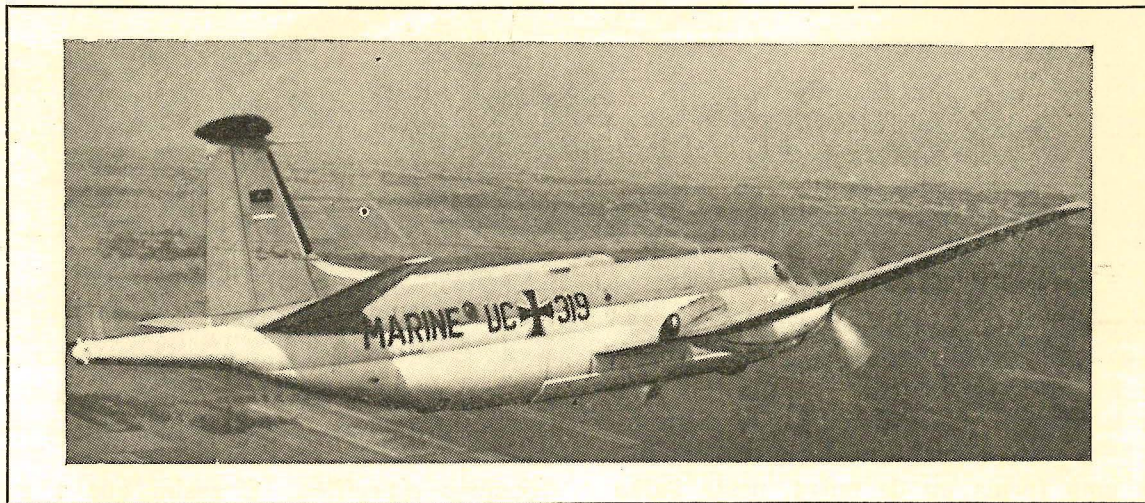
Com exceção da França, que desenvolve uma produção de guerra consoante à tônica da Marcel Dassault de *constituição de uma família sempre presente* ao cenário do mundo, os países ocidentais deixaram-se tomar por um atraso considerável.

Na Grã-Bretanha, a política trabalhista obrigou a retirada do projeto TSR-2 da pauta, chegando a determinar a destruição, pura e simples, dos protótipos e planos, assim como cancelou encomendas e projetos já colocados

em sua indústria. Tais decisões conduziram, anos após, à compra dos *Phantom F4K/M* e dos *C-130 Hércules* nos USA, com danos jamais recuperáveis às empresas aeroespaciais britânicas e cujos resultados já se fazem sentir seriamente nos dias de hoje. Nos USA, a defasagem foi prontamente reconhecida pelo Pentágono que dela se utiliza, transformando-a em

artigo-do-dia para os países de pequena potencialidade financeira.

Em contrapartida, os sofisticados em uso nas grandes potências abusam da auto-suficiência eletrônica e com isso permitem uma tripulação reduzida a *um* só combatente, já que o equipamento autônomo de navegação, o sis-



Breguet 1150 - Atlantic de Reconhecimento em alto-mar e de guerra anti-submarino

possante argumento para a conquista de créditos que permitam o desenvolvimento de novos produtos que se possam contrapor às performances das aeronaves portadoras da "estrela vermelha"... Tais créditos cobrirão o desenvolvimento dos projetos dos *F-14* e *F-15*, caças de superioridade aérea, do *B-1*, bombardeiro estratégico, e do *S-3 A*, aeronave de guerra anti-submarino.

Nota-se ainda que, mercê do vasto mercado potencial, as aeronaves militares polivalentes de qualquer porte vêm assumindo uma participação cada vez maior no campo das preferências dos operadores e, por conseguinte, dos produtores.

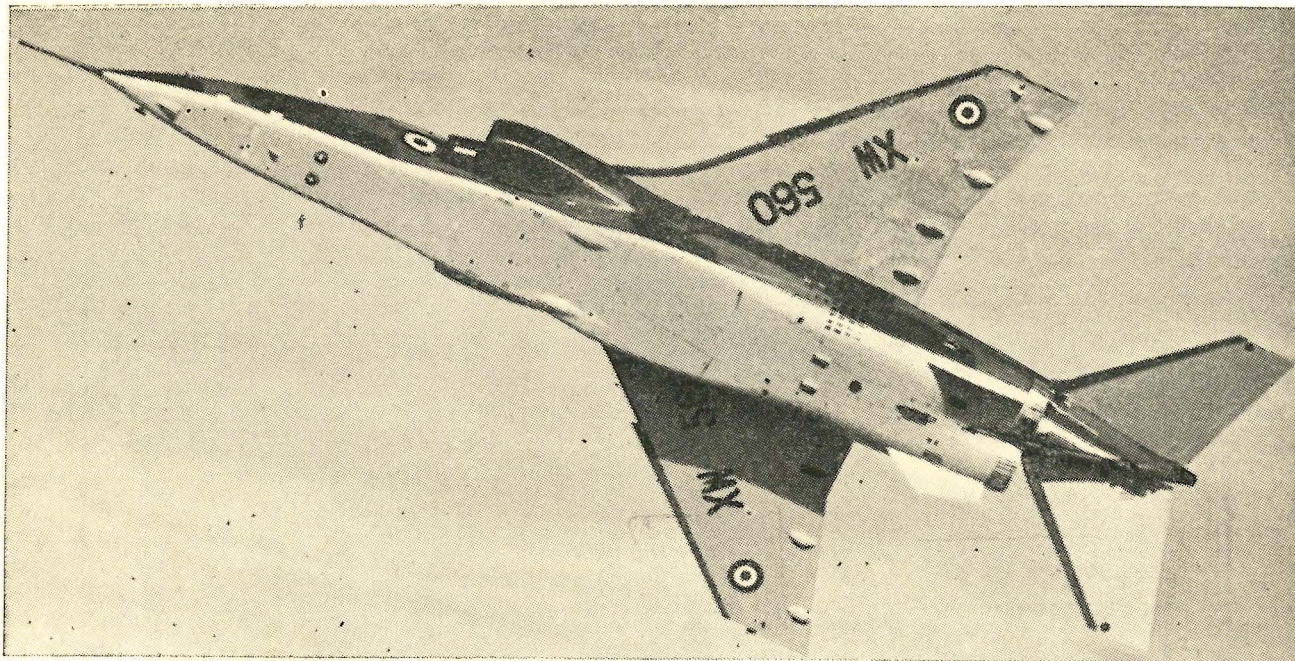
Os polivalentes pesados, despidos de sua quinquilharia eletrônica, ganharam o mercado do 3º mundo — a classe-média ou a "sociedade de consumo" do mercado mundial aeronáutico.

De outro lado, a geração dos "micro-caças", das aeronaves de "apoio leve" ou "apoio tático", da "contra-insurgência", "antiguerilha", etc. tomou conta do panorama industrial como

tema de detecção e direção de ataque, o piloto automático, o radar anticollisão, etc. reduzem a carga de esforços sobre o homem, assegurando tempo suficiente para a racionalização do combate.

Por esse motivo, esses projetos vêm alcançando um custo unitário e operacional extremamente elevado e — na realidade — acima das cogitações médias do mercado consumidor. Se é verdade que as nações menos desenvolvidas são o *cliente* de amanhã, é possível estimar sérias dificuldades para a comercialização desses produtos à época em que ficarem disponíveis para a exportação. A não ser que os determinantes de caráter político se sobreponham à real apropriação dos custos e façam concessões de repercussão financeira.

A indústria européia, conscientizada dos anseios e limitações do grande mercado em aberto que é o 3º mundo e, ainda, limitada pela própria estrutura de consumo interno, engajou-se na fabricação de equipamento mais viável e adequado sob o título de *mais eficiência a menor custo*...



Jaguar

De uma forma ou de outra, neste Salão o panorama aeronáutico militar mundial enfatizou sobejamente a necessidade do casamento perfeito entre a *máquina* — o *motor* — o *HOMEM* — e a *eletrônica*, e demonstrou a viabilidade técnica e operacional das aeronaves VTOL de combate (*Harrier*) e de geometria variável (*MIRAGE G-8*).

Os Grupos Propulsores

Na área da motorização aeronáutica, uma orientação nitidamente dirigida para o mercado civil é que dá o compasso das últimas conquistas. Evidentemente, isso não quer dizer que a demanda militar não cria solicitações e requisitos à indústria. O que existe, entretanto, é uma prioridade no parâmetro das exigências civis sobre aquela de exigências militares, ao contrário do que já foram os requisitos operacionais, em passado próximo. Hoje em dia há um sem-número de casos em que o motor em uso militar é um refinamento de um motor civil, e raramente encontramos um motor civil "brutalizado" para o emprêgo em combate.

Para o "emprêgo em uniforme", o propulsor deve ser nervoso, ágil e compacto. Para o civil, deve ser silencioso e avaro em termos de

consumo específico. É assim que a geração dos propulsores de "fluxo-duplo" nasceu: apenas uma parte do fluxo de ar é consumida no ciclo termodinâmico, pois a outra, através de uma aceleração, é ejetada junto com o escapamento de gases quentes, participando da propulsão. Esse somatório de energia mecânica garante uma eficiência propulsiva superior com uma baixa velocidade de escapamento e, em consequência, um consumo horário bem mais modesto.

O grande fato é que a época de "procurar um motor para fazer voar meu avião" já está ultrapassada e a filosofia de hoje é realizar o ajuste perfeito entre o avião e o motor. É uma busca perfeitamente válida, pois, na época das elevadas performances aerodinâmicas, não são poucos os casos em que o rendimento do grupo motopropulsor é severamente penalizado pelo comportamento da estrutura (caso do *JAGUAR*, por exemplo).

Na mostra, tanto estática como em voo, os monstros aéreos da classe do *C-5A Galaxy*, *Boeing 747*, *DC-10* e *CONCORDE*, montados nos gigantes propulsores do tipo *CF-6*, da *Pratt-Whitney*, com 20 000 Kge, o *CF-6* com 22 500 Kge, o *Adour* e o *RB-211*, da *Rolls-Royce*.

ce, e o M-53, da SNECMA, foram algo à parte...

A Astronáutica

No campo das atividades espaciais, as grandes "vetes" foram os "stands" russo e americano. Cada um apresentando peças reais ou *fac-similes* fiéis de instrumentos, equipamentos ou naves utilizadas na exploração além-atmosférica.

No "stand" russo, um membro da família VOSKHOD e um da SOYUZ estavam em exposição, causando certa desilusão o fato de terem os russos (como sempre) recoberto a grande maioria dos painéis de comando, instrumental e detalhes.

Uma réplica, em verdadeira grandeza, do LUNAKHOD acumulava a maioria das atenções do curioso público.

Já no "stand" americano, uma cápsula da Apollo 11, queimada pelo aquecimento de re-entrada atmosférica, assim como um modelo do LEM (módulo lunar), usado no último pouso na Lua, disputavam a atenção dos visitantes dispostos em longa fila.

No campo das conquistas tecnológicas dirigidas à pesquisa espacial, cabe sempre distinguir — primeiramente — a filosofia dominante em cada um dos grandes programas do mundo. Os americanos dão prioridade aos programas pilotados e seu destino é uma base lunar, enquanto os russos preferiam o automatismo, reduzindo os vôos tripulados ao mínimo. Seu objetivo é a plataforma orbital.

Entretanto, considerados os objetivos a médio e a longo prazos, é bem provável que russos e americanos venham a associar-se em um projeto bilateral de estabelecimento de uma base orbital com vistas a futuros transportes espaciais de interesse de ambas as potências. Os programas SKYLAB e SOYUZ aí estão.

A criação de tal base orbital compulsará o desenvolvimento de navetes espaciais recuperáveis que façam o transporte de carga e equipamentos assim como sua recuperação. Tal atividade representará o elemento-chave das pesquisas espaciais dos dois mundos, na década de 70.

Ainda é possível estimar que os *satélites de utilidades* aumentarão em torno da Terra. Os de comunicações, de auxílio à navegação, os de meteorologia e, principalmente, os de pesquisas de recursos terrestres criarão uma "espaçovia" muito habitada que terá que ser considerada *a-priori*, quando do lançamento dos artefatos, a fim de se evitar uma colisão espacial. Tais utilitários serão sumamente automatizados, podendo as pesquisas biomédicas e tecnológicas realizar-se no ambiente das estações orbitais. Homens e "robots" se completarão.

Com relação a esse complemento, cumpre assinalar a intensa programação automatizada russa que permitiu a exploração do solo de Vênus (na *Venera 7*), apesar da temperatura de 400° C e uma pressão ambiente de 90 atmosferas.

Além de tais atividades, é possível estimar (face ao material exposto) a presença de outras nações no clube espacial. A Europa, através dos programas multinacionais (França, Alemanha e Itália), poderá aventurar-se a fazer aumentar a população espacial de autômatos durante esta década.

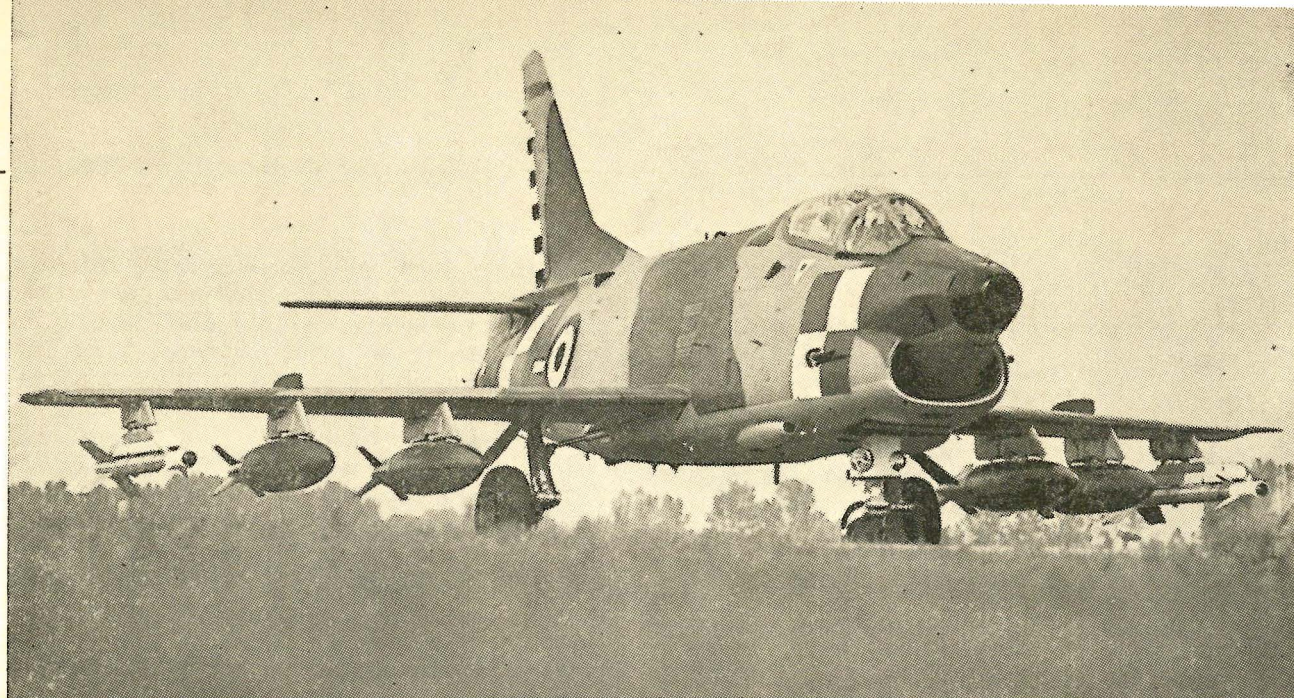
Entretanto, cumpre não ignorar as possibilidades do Japão e, principalmente, da China...

As Asas Rotativas

Para muitos, a engenharia aeronáutica não encontrou, até hoje, o encaminhamento definitivo que venha a solucionar as limitações impostas à operação dos helicópteros, mercê da complexa aerodinâmica das pás rotativas.

Apesar de tais limitações, quase todos os helicópteros em produção são propulsados a turbina, sendo que, em números redondos, já foram produzidos em todo o mundo cerca de 50 000 aeronaves desse tipo, das quais 90 a 95% são destinados ao emprego militar. A produção mensal mundial é da ordem de 200 unidades.

O desenvolvimento e aprimoramento das aeronaves de asas rotativas está cerceado pelo comportamento aerodinâmico das pás e desempenho mecânico do rotor e transmissões. Não resta dúvida que sensíveis melhorias no refi-



Breguet 941 - o primeiro dos aviões STOL

namento das células, redução da vibração, refrigeração dos motores, etc. foram obtidas. Além disso, a pilotagem foi simplificada pela utilização dos servocomandos e integração de estabilizadores.

A extrema flexibilidade de emprêgo abriu uma vasta oportunidade a tal tipo de equipamento, fato incontestavelmente demonstrado na campanha do Sudeste Asiático.

O 29º Salão Internacional de Aeronáutica e Espaço foi u'a mostra bastante impressionante da variedade de equipamento disponível e à escolha do possível operador. Foi inescutível o dia de mostra em vôo de tôdas as aeronaves de asas rotativas expostas em Bourget: o espaço aéreo do aeródromo ficou lotado de uma vaga gigantesca de asas farfalhan-

tes, à guisa de uma grande onda de libélulas assustadas e postas em vôo, ao mesmo tempo, por um vento turbilhonante...

Não resta a menor dúvida que o gigantesco *Mi-12* russo, o maior helicóptero do mundo, com dois rotores laterais propulsionados por turbinas *Soloviev D-25* foi o exemplar que mais chamou a atenção. Principalmente se considerarmos que é recordista de elevação de uma carga de 30 toneladas até a altitude de 10 000 pés.

Considerados os projetos dos helicópteros armados (*Huey Cobra*, *Black Hawk* e *Cheyenne*), parece que a tendência futura é partir para a solução composta de pás rotativas para o vôo vertical e asas dotadas de motores para o vôo horizontal.

GERÊNCIA DE PROJETOS ECONÔMICOS E RELAÇÕES HUMANAS

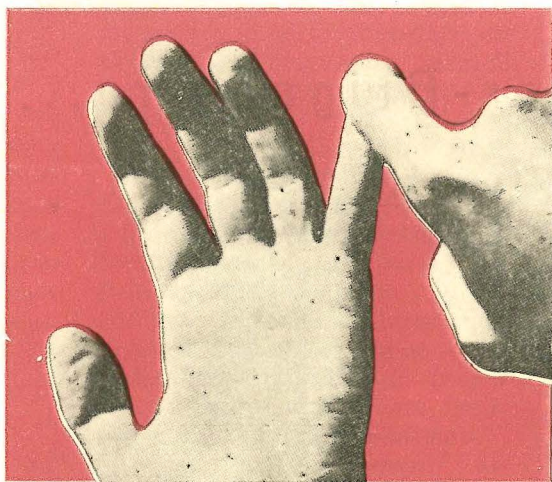
Com início previsto para os dias 20 e 21 de setembro próximo, o Clube Naval fará realizar, na sua sede, à Avenida Rio Branco, 180, os *Cursos de Gerência de Projetos Econômicos e Relações Humanas*, com horário previsto das 18:15 às 20:15 horas.

Os associados do Clube de Aeronáutica, interessados nesses cursos, deverão procurar maiores detalhes no Departamento Cultural do Clube Naval.

A Controvérsia Irmãos Wright X Santos Dumont

Ao publicarmos em nosso número anterior "A Controvérsia Irmãos Wright x Santos Dumont" do 1º Ten Av Luiz Alberto Costa Cutrim, na página 48, no primeiro parágrafo, esquecemos de mencionar a fonte: *Pequena História da Aviação*, de Matias Arudão, editada pela Livraria Martins Editôra S.A. (São Paulo) 1948 e, no parágrafo seguinte, a *Famosa Controvérsia Irmãos Wright x Santos Dumont*, de José Garcia de Souza (Gráfica Ouvidor, Rio de Janeiro, 1948). A propósito, na bibliografia, por nós omitida, foram citadas, também, as seguintes obras: *A História Fascinante da Aviação*, de David C. Cooke. *História da Aviação* — René Chambe. *Mes 10.00 cerfs-volants* — Gabriel Voisin. *Santos Dumont — O Pioneiro do Ar* — A. Brigole e Santos Dumont — Gondim da Fonseca.

VOCÊ PODE CONTAR NOS DEDOS OS PAÍSES QUE FABRICAM AVIÕES. E AINDA SOB RAM UM OU DOIS DEDOS.



O Brasil é um desses poucos países capazes de voar com suas próprias asas. As asas do Bandeirante, do Ipanema, do Xavante, do Urupema. E outras que virão por aí, com a marca da Embraer.

Quando um país consegue fabricar automóveis, ele entrou de uma vez na Era da Industrialização. Mas quando esse país põe seus aviões

Porque fabricar um avião é adquirir uma nova mentalidade industrial. E aceitar o desafio de rigorosos padrões de qualidade, fermentaria de



BANDEIRANTE

alta precisão, materiais de elevado grau de qualidade. Foi esse desafio que o Brasil enfrentou. E os resultados estão voando por aí.



XAVANTE

no ar, aí é a Era da Tecnologia que começou.

APLIQUE 1% DO SEU IMPOSTO DE RENDA NA

← EMBRAER
EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
CAIXA POSTAL 343/12 200 / SÃO JOSÉ DOS CAMPOS / EST. DE SÃO PAULO / BRASIL

Tenente-Brigadeiro...

Major-Brigadeiro...

Brigadeiro...

Brig NEWTON VASSALO DA SILVA

Brigadeiro, Major-Brigadeiro, Tenente-Brigadeiro, últimos degraus de uma longa escada. Chega-se às estrêlas do generalato, por uma trilha marcada de sonhos e esperanças, de tropeços e desilusões. Uns chegam, outros ficam para trás, vivos ou mortos. Vista de cima para baixo, parece uma ascensão tranqüila e fácil; de baixo para cima, uma escalada, às vezes, impossível.

Não é, porém, de devaneios que queremos tratar; é das pa-

lavras. São elas adequadas e corretas para designar os três postos da hierarquia generalícia?

Há trinta anos, foi adotado o termo *brigadeiro*, para significar o generalato na Fôrça Aérea Brasileira. A palavra deriva de *brigada*, o corpo de tropa que se situava, em grandeza, entre o regimento e a divisão. Dito de outra forma, a divisão compunha-se de brigadas, e estas, de regimentos. Daí, ser tradicional, internacionalmente,

denominar-se general-de-brigada o primeiro pôsto do generalato, tal como o seguinte, general-de-divisão. Mesmo não existindo a brigada, permanece a necessidade do nível hierárquico situado entre coronel e general-de-divisão. Tal nível é designado, comumente, pelo emprêgo do termo brigada, adjetivando o substantivo 'general, êste sendo o qualificativo geral dos postos acima de coronel.

No Brasil, o termo brigadeiro, na acepção de pôsto do co-

mandante de brigada, caiu em desuso há muito tempo. Talvez, porque fôsse tão espúrio como o teriam sido "batalhoneiro", "regimenteiro" ou "divisioneiro", significando outros postos da hierarquia militar, e que nunca chegaram a criar-se. Em português, segundo Candido de Figueredo, o sufixo "*eiro* exprime capacidade para conter alguma coisa como em celeiro, cinzeiro; profissão, como em calceteiro; etc.". Ora, profissionais da brigada seriam todos os seus membros, não apenas o comandante. Já o brigadeiro-general (ou o general-brigadeiro, ou o general-de-brigada) êste, sim, um específico componente da brigada: o seu comandante, o único brigadeiro com o posto de general.

A FAB, a partir da sua criação, tomou emprestado, à História, o vocábulo brigadeiro, não apenas para designar, direta ou adjetivamente, o degrau da escala hierárquica a que correspondia originalmente, mas também para qualificar todos os postos acima de coronel. Com isso, a palavra teve, artificialmente, expandida a sua significação, passando a equivaler aos termos clássicos e tradicionais, general e almirante, em toda a amplitude desses últimos.

Ê lícito argüir da adequabilidade dessa sinonímia, ausente no significado original do termo: comandante de brigada. Até um involuntário toque depreciativo pode ser atribuído a essa sinédoque, em que o todo — oficiais-generais de todos os postos — é titulado por palavra que, lexicalmente, só deveria significar o nível inferior da escala.

Prossigamos, passando a enfocar o tema sob outro ângulo, o da nomenclatura dos postos em função da hierarquia relativa.

Inicialmente, o primeiro posto da escala sendo brigadeiro, é correto nomear o seguinte de major-brigadeiro. Tal como o major é o superior imediato do capitão, o "brigadeiro maior" pode ser denominado major-brigadeiro.

Não é assim, porém, o caso da denominação do posto seguinte, tenente-brigadeiro, que, freqüentemente, desperta estranheza. Êsse vocábulo, ao ser adotado, foi colocado numa posição errada. Procuremos apreender bem o significado da palavra tenente, que é, em francês e em inglês, "*lieutenant*", ou seja "*lieu*" + "*tenant*"; literalmente: no lugar do que tem (o posto, o cargo, o poder). Inicialmente, era o auxiliar executivo, o substituto do capitão, do comandante de uma tropa ou de um barco. Assim, é usado na composição de termos, sempre traduzindo a idéia de lugar-tenente em qualquer idioma: tenente-coronel; "*lieutenant-commander*" = capitão-tenente; "*lieutenant-governor*" = vice-governador; "*lieutenant Lord*" = vice-rei.

Inapelavelmente, o termo tenente-brigadeiro corresponde ao nível hierárquico imediatamente inferior ao do brigadeiro. Expressando a idéia de lugar-tenente do posto imediatamente superior, teríamos tenente-marechal, nunca tenente-brigadeiro.

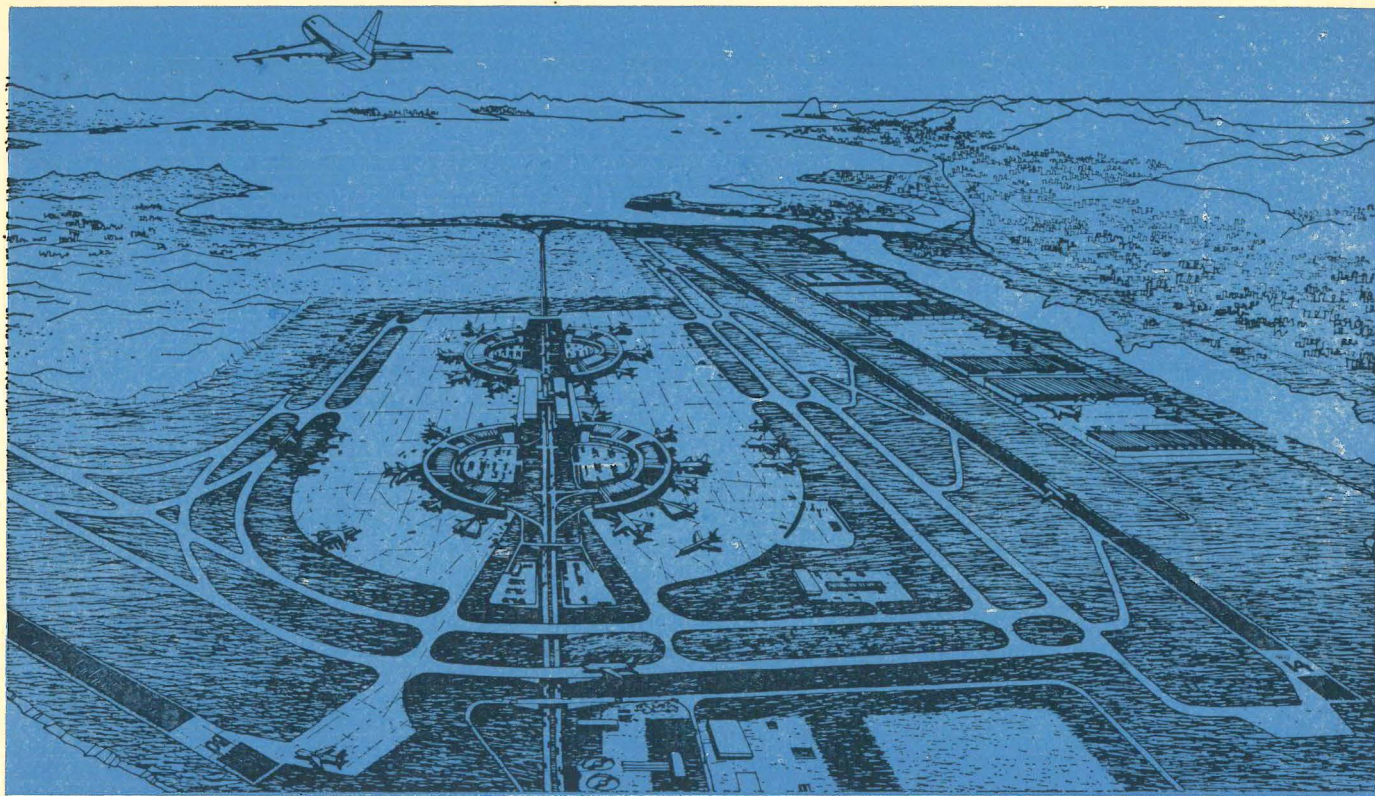
A seqüência ascendente correta, usando-se as palavras tal como foram compostas, deveria ser: tenente-brigadeiro, brigadeiro, major-brigadeiro.

A Fôrça Aérea dos Estados Unidos da América, criada alguns anos depois da FAB, e tendo absorvido para a sua atividade apenas o pessoal e o material da Aviação do Exército, tem, na sua hierarquia, o posto de "*lieutenant-general*" que pode ser traduzido por tenente-brigadeiro, na terminologia da FAB. Mas, a USAF, ao herdar, do US Army, a nomenclatura de todos os postos, ficou com a seguinte hierarquia crescente: "*brigadier-general*" (uma estrela), "*major-general*" (duas estrelas), "*lieutenant-general*" (três estrelas), "*general*" (quatro estrelas) e "*general-of-the-Air-Force*" (cinco estrelas). Aí está, na terceira posição mais elevada, o "*lieutenant-general*". Mas, corretamente situado abaixo do posto de "*general*": lexicalmente, o tenente-general é o lugar-tenente do general.

Podemos, ainda, notar, nesse exemplo, a palavra "*general*", qualificando cada posto da escala, e "*brigadier*" colocado, adjetivamente, para designar o primeiro posto acima de coronel.

Um idioma não é imutável; o uso consagra neologismos e novos significados para uma mesma palavra. Há trinta anos, convivemos com o termo brigadeiro, e nada impede que continuemos com essa nomenclatura. Ê importante, porém, que estejamos conscientes dos argumentos negativos que, contra ela, podem ser alegados. Se a aceitarmos mesmo assim, é uma decisão: os seus defeitos não desaparecem, mas ficam superados, porque, conhecidos e desprezados. Por isso, era preciso dizê-los.

Está dito; é só.

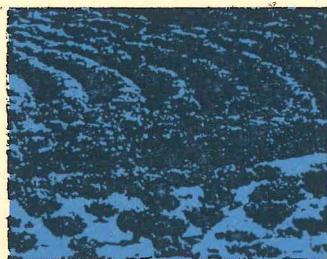
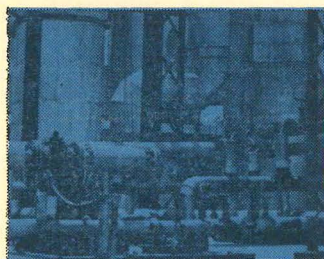


HIDROSERVICE

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

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 • Geologia • Geotécnica • Fundações •
Sistemas de Abastecimento.

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, fones, 232-5757 - 221-4056
Belo Horizonte - Rua Timbiras, 1355, fone, 22-1713
Recife - Salvador

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

Endereços Telegráficos
"HIDROSERVICE"

OPINIÃO PÚBLICA

E O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

HAROLDO LUIZ DA COSTA
CORONEL-AVIADOR

Anda à solta neste enorme País um colosso cuja força é prodigiosa. Quando irritado ou aborrecido, destrói indústrias inteiras e desorganiza planos dos dirigentes da Nação. Várias vezes êsse inconsistente gigante criou novas indústrias e fê-las prosperarem. Ele, em 1964, com seu braço forte forneceu aquela medida extra de poder que nos permitiu derrotar os inimigos da Pátria. É caprichoso, volúvel, excitável, mas, acima de tudo, independente e invencível quando despertado. Quando o enganam, não perdoa e sua vingança é terrível. Não é surpreendente, pois, que as indústrias de nossa Nação, as organizações sociais e os partidos políticos, assim como os indivíduos que dirigem tais órgãos, paguem tributo diário a êsse soberano.

Tal tributo alcança anualmente muitos milhões de cruzeiros e muitos trilhões de palavras cuidadosamente escolhidas.

O nome dêste gigante? Nossas técnicas sociais chamam-no de OPINIÃO PÚBLICA! Que formidável pode êle ser, mas, também, que sincero amigo, quando do nosso lado.

Tão grande são as influências e as possibilidades da Opinião Pública, que muitos de nossos chefes a temem, enquanto todos a respeitam.

Entretanto, a despeito de tudo, deixamos de dar a êsse gigante uma educação sólida e completa, e não lhe damos a base necessária para agir rápida e inteligentemente a nosso favor.

Em resumo, falhamos miseravelmente no aproveitamento de um dos maiores recursos que podem ser aplicados para a realização dos nossos objetivos. E por que falhamos? A quem cabe a culpa? A nossos veículos de comunicação? Não! A função primordial dêstes é apresentar os fatos que se relacionem com as ocorrências diárias. Não há dúvidas de que êsses veículos são capazes de educar o público. Não raro tentam êles essa sutil forma de influência, quando sentem ou pesquisam a existência de pelo menos uma corrente de opinião favorável.

Podemos atribuir essa deficiência a nossos dirigentes ou a qualquer uma das nossas organizações? Talvez, mas ambos já estão sendo censurados, merecidamente ou não, por tôdas as dificuldades existentes e, além do mais, seria difícil determinar, exatamente, qual dêles é realmente o responsável.

Como poderemos utilizar esta força prodigiosa em nosso benefício? Analisemos antes os fatores causais que a isto nos impeliram.

DEFICIÊNCIAS CIRCUNSTANCIAIS

Primeiro, o Brasil foi forçado a sair de um "status" que não condizia com nossa formação social, levado que foi por um condicionamento, geralmente anárquico, de governo anterior a 1964.

Segundo, o público da FAB não pode acompanhar o ritmo da atual organização, aceitando outras responsabilidades, seja por falta de interesse ou de compreensão do verdadeiro sentido de nossa nova posição, seja por uma combinação de ambas.

A terceira deficiência é a tendência natural, em certos Órgãos, para classificar como secretos alguns informes e informações, os quais serviriam melhor aos nossos interesses, se levados ao conhecimento do público.

Falando francamente, existem indivíduos cujo raciocínio se processa desta maneira: "Alguém pode pensar que este documento deva ser classificado, portanto, para me proteger, vou carimbá-lo como SECRETO". Ou então: "Constava como CONFIDENCIAL quando chegou; por que hei de me dar ao trabalho de reclassificá-lo?"

Ninguém pode discutir o valor da segurança. Entretanto, há muito em apoio do argumento de que uma cega e intransigente aplicação das medidas de segurança sobre documentos pode-nos privar das vantagens de certos conhecimentos.

Aliado a tôdas estas circunstâncias há quase total desconhecimento do que são "Relações Públicas". A estas não são dadas as verdadeiras atenções que merecem. Hoje em dia é comum encontrar-se o Relações Públicas em tôdas as organizações, quer sejam grandes, médias ou pequenas. Os Ministérios possuem "Relações Públicas", as grandes Empresas o possuem também, os Clubes de Bairro não o dispensam, bem como existem Relações Públicas em Escolas de Samba e até em Blocos Carnavalescos. Em síntese, difícil é aquela organização que não possua o seu Relações Públicas. Mas todos êsses homens têm o perfeito conhecimento para o completo exercício de sua função? Garantimos que não. Infelizmente a idéia genérica sobre o homem de Relações Públicas é que o mesmo deva ser bem falante,

maneiroso, saber lidar com pessoas sem perder a calma, possuir contatos etc., enfim êle deve ser um gentil-homem. Não é verdade que estas qualificações sejam dispensáveis a um verdadeiro "Relações Públicas", mas é preciso que o mesmo possua caráter, energia, personalidade, bom senso e, acima de tudo, capacidade profissional adquirida pela formação intelectual que só a Universidade poderá dar.

Enquanto em outros países suas organizações possuem Serviços de Relações Públicas eficientemente estruturados há bastante tempo, só agora voltamos nossas vistas para esta imensa força, mas de um modo incipiente e deficiente.

MOBILIZAÇÃO DA
OPINIÃO PÚBLICA

Eis alguns exemplos clássicos:

- As "Marchas com Deus pela Liberdade" às vésperas de 31 de março de 1964.
- Em 1890 foi a Opinião Pública francesa que forçou seu exército a empreender a guerra franco-prussiana.
- A Opinião Pública em 1241 obrigou ao Rei João da Inglaterra a assinar a Magna Carta, concedendo maiores direitos ao povo.

Para que se recordem alguns fatos corriqueiros, nos quais esta opinião tem efeito, podemos lembrar:

- o julgamento de músicas de festivais, no "Maracanãzinho", é influenciado por aquele público imenso que aplaude ou vaia;
- o julgamento de "Miss" de Beleza, pela mesma razão;
- a queda de um técnico de clube de futebol é, na maioria das vezes, decretada diretamente pela Opinião contrária dos torcedores dêste clube, que não são seus dirigentes e nem sócios, mas que indiretamente o sustentam através do comparecimento aos espetáculos esportivos.

Inúmeros outros exemplos poderiam ser citados, mas deixaremos à memória do leitor para que relembre e verifique como a Opinião Pública tem influenciado sutilmente a decisão de pessoas, grupos, organizações e até governos.

É evidente que a Opinião Pública é uma força, e esta só pode ser controlada por mãos hábeis, que devem ser as do homem de Relações Públicas, para isso convenientemente preparado e capacitado.

Podemos também constatar que Opinião Pública só pode existir em uma democracia, porque somente nela há liberdade da manifestação do pensamento, e que um verdadeiro Relações Públicas tem que ser honesto em seus propósitos, se não se esboronará frente àquela força prodigiosa.

Tôdas as potências mundiais estudam continuamente a Opinião Pública. Não é provável que uma opinião coesa e forte pudesse desencorajar qualquer movimento hostil contra nossos interesses? Da mesma forma, uma Opinião Pública dividida e fraca não constituirá uma brecha em nossas defesas? Procuremos entupir os "canhões" daqueles que se escandalizam quando a palavra propaganda é mencionada! O termo é chocante, quando aplicado à Educação do nosso próprio pessoal. O uso mais comum dessa palavra refere-se: à disseminação de uma doutrina; à imposição da vontade de um sobre outros por meio da palavra escrita ou falada; ou à aniquilação do desejo de resistir.

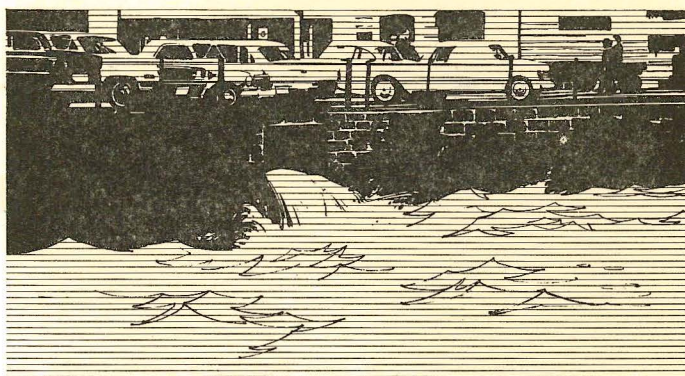
Precisaremos é do fortalecimento e da união da Opinião, obtidos através do fornecimento de uma base sobre a qual se possa formar um critério sólido.

Isto pode ser realizado oferecendo ao público a verdade, toda a verdade, e o que ela significa, em sua mais simples forma. Devemos continuar permitindo ao público formar sua própria Opinião e tomar suas decisões, mas sobre nós pesa a responsabilidade de lhe apresentar os fatos que lhe possibilitem tornar lógico seu ponto de vista, bem como acertadas suas decisões.

Para que a Opinião Pública, esta força prodigiosa, aja em nosso benefício, deve ser pôsto, em prática, entre outras coisas, um Programa de Relações Públicas geral, para todo o Minis-

tério da Aeronáutica, no qual seriam considerados os princípios que nos norteiam, os novos assuntos, a cuidadosa seleção de informes e informações, a fim de determinar o que pode ser levado ao conhecimento público, segundo os conceitos de segurança.

Este Programa deve ser aplicado por todos os Órgãos do Ministério da Aeronáutica, mas sem esquecer que cada um deles, por agir em áreas geográficas e demográficas diferentes, deverá organizar um Programa específico para sua área de ação, de acordo com a supervisão de um Órgão Central.

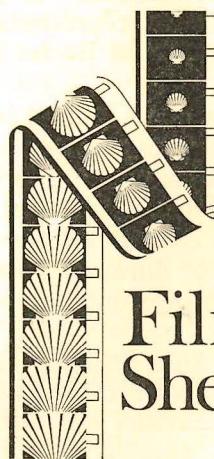


A poluição ameaça a vida.
O mundo em perigo.

OS RIOS PRECISAM SOBREVIVER

O crescimento das indústrias e das grandes metrópoles está matando os rios. Este filme mostra o que acontece quando

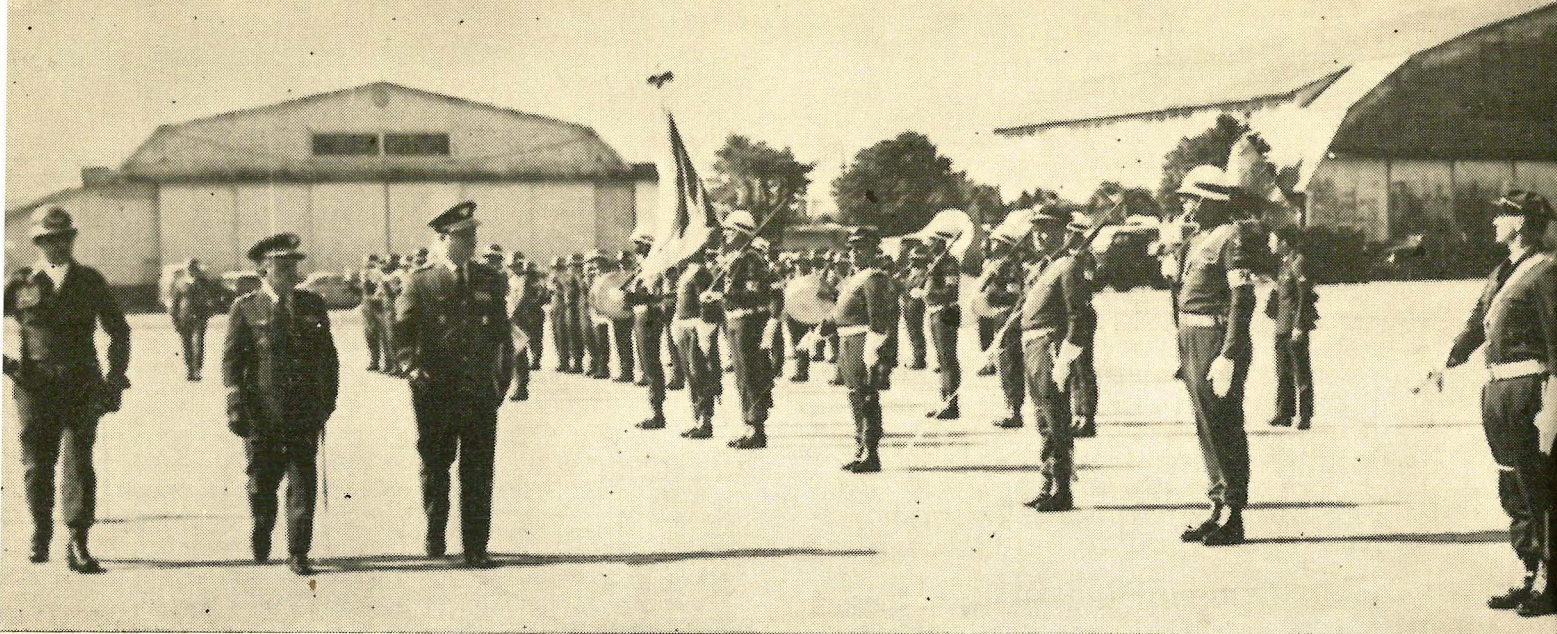
o rio fica sobrecarregado de detritos e o que é preciso fazer para salvar os rios da morte pela poluição.



Filmoteca Shell

A Filmoteca Shell dispõe de mais de cem filmes em 16 mm para emprestar gratuitamente a escolas, universidades, clubes, sindicatos, instituições as mais variadas. Todos sobre temas atuais e do maior interesse para a nossa época.

GB - Av. Rio Branco, 109 - Gr. 504
SP - Cons. Nébias, 14 - 6º and.



O Brigadeiro Coqueiro, novo Cmt da 4ª Zona Aérea, passando em Revista a Tropa, acompanhado do Brig José Vaz

NÔVO COMANDANTE DA QUARTA ZONA AÉREA

Realizou-se, em São Paulo, a cerimônia da passagem do Comando da 4ª Zona Aérea, cujo ato solene contou com as ilustres presenças do Dr. Lauro Natel, Governador do Estado, General-de-Exército Humberto de Souza e Mello, Comandante do II Exército, Almirante Silvio de Magalhães Figueiredo, Comandante do 6º Distrito Naval, vários ~~Oficiais-Generais~~ das três Forças Armadas, autoridades eclesiásticas, civis e militares, inclusive da Polícia Militar de São Paulo, assim como convidados especiais e companheiros da Aeronáutica. O Ministro Márcio de Souza e Mello foi representado pelo Tenente-Brigadeiro Agemar da Rocha Sanctos.

Dada a importância da 4ª Zona Aérea, bem como levando em conta a justeza dos conceitos expendidos pelo novo Comandante, Brigadeiro Márcio Cesar Leal Coqueiro, esta Revista transcreve, a seguir, a parte essencial do pronunciamento feito pelo mesmo, durante a cerimônia de transmissão do referido Comando:

"Distinguiram-nos Suas Excelências, o Senhor Presidente da República, General-de-Exército Emílio Garrastazu Medici e o Senhor Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Márcio

de Souza e Mello, com a nomeação para as altas funções de Comandante da 4ª Zona Aérea, em São Paulo.

Nosso reconhecimento pela confiança que nos foi outorgada é tanto mais efusivo quanto mais nos conscientizamos da importância da nossa missão e das responsabilidades com que teremos de arcar.

Assumimos, hoje, o honroso cargo com acentuado orgulho profissional e plena satisfação pessoal, pela oportunidade que se nos oferece de podermos dedicar mais um período de nossa vida militar à terra bandeirante, preñe de tradições e de glórias, e de nos ter sido facultado, novamente, conviver com o hospitaleiro povo de São Paulo, portador de um dignificante passado, que tanto o enobrece e ilustra. Por já termos participado dessa hospitalidade e da generosidade dos paulistas, nos sentimos em casa; por já conhecermos sua história de lutas e de conquistas, os admiramos e respeitamos; por termos acompanhado de perto suas campanhas patrióticas em defesa do Direito, da Constituição, da Justiça, das tradições, da Religião, da Democracia, da Terra e da Pátria Brasileira, nós os amamos.

Assumimos, por feliz coincidência, no próprio mês em que se comemora um dos feitos mais heróicos da História de São Paulo. O mês de julho — o mês dos ideais de 1932.

Assumimos aquecidos por essa chama de patriotismo bandeirante, que nunca feneceu e não fenecerá em nós, em nossos ideais e em nossos propósitos de darmos o máximo de nossas forças a São Paulo que tanto tem dado de si, ao Brasil.

Assumimos no momento em que a Revolução Democrática de 1964 consolida suas realizações, após reconquistar, palmo a palmo, a terra devastada, pelo devaneio dos governos irresponsáveis e recolhe, cada dia, mais um coração brasileiro, desencaminhado pelos acenos de doutrinas incompatíveis com nossos sentimentos cristãos, com nossa alma livre, iludidos, muitas vezes, na ingenuidade de suas adolescências, mas que hoje retornam ao lar materno, ao ninho pátrio, para formar, com seus irmãos brasileiros, na grande Marcha de Redenção deste inconquistável País.

Há, porém, que cumprir, ainda, uma longa e árdua caminhada. A Revolução Democrática de 1964 foi luta, é luta e será luta até alcançarmos, totalmente, os objetivos almejados para a nossa Pátria e para o nosso Povo.

É mister que se diga, porém, que essa luta não é só nossa, não é só dos militares; é de todos nós, civis e militares, homens e mulheres, jovens e velhos, estudantes e operários. É de todos os brasileiros.

São Paulo já nos deu provas irrefutáveis dessa conscientização revolucionária, antes mesmo da vitória de 31 de março, quando, liderando a corajosa reação contra as investidas comunistas de então, realizou a inesquecível Marcha da Família com Deus pela Liberdade, em defesa da Democracia, uma das mais exuberantes demonstrações de patriotismo dos últimos tempos.

Senhores! Acabamos de deixar o Comando da 2ª Zona Aérea que compreende o Nordeste Brasileiro. Lá, como aqui, bravos compatriotas lutaram denodamente, em busca da preservação dos ideais democráticos; lá, como aqui, a força patriótica do nordestino foi inú-

meras vezes demonstrada através da história, quer seja expulsando os invasores de seu território, quer seja libertando a terra brasileira do jugo estrangeiro. Lá, como aqui, valorosos brasileiros também lançaram, um dia, seu grito de Independência contra o domínio adventício. Lá, como aqui, nossos irmãos nordestinos desfaldaram bandeiras, enfrentaram a morte, cantaram vitórias, choraram e enalteceram seus heróis, mortos em defesa do Bem, da Pátria e de seu Deus. Lá, como aqui, a Revolução Democrática de 1964 contou com o apoio e a adesão de bons brasileiros e sagrou-se vitoriosa.

Lá, como aqui, somos todos irmãos.

Meus Comandados

Temos u'a missão a cumprir. Nós a cumpriremos juntos, com idealismo e acendrado amor à Força Aérea Brasileira.

A Aeronáutica encontra-se em plena fase de execução da Reforma Administrativa e de sua Reestruturação e, nesse contexto, as Zonas Aéreas constituem elos de estrutura organizacional de alto significado. Somos responsáveis pelo apoio necessário às Organizações do Ministério da Aeronáutica sediadas ou estacionadas na área da 4ª Zona Aérea, compreendendo os Estados de São Paulo e Mato Grosso. A extensão da área, suas implicações sócio-econômicas, políticas, militares e a importância das Organizações Militares da Força Aérea Brasileira, nela existentes, impõem-nos pesadas responsabilidades e vultosos encargos.

Temos ainda, como atribuição regulamentar de Grande Comando Territorial, a realização das ações de Segurança Interna na área sob a nossa jurisdição.

Por outro lado, a participação na luta pelo desenvolvimento, em que se encontram empenhadas tôdas as forças vivas na Nação, deverá constituir nossa constante preocupação. É esse, talvez, um dos mais empolgantes aspectos através do qual devemos encarar a nossa missão.

Ele funde, no seu conteúdo, toda a interpretação filosófica, política, social, econômica e operacional da missão da 4ª Zona Aérea, em termos da realidade brasileira que exige Desenvolvimento com Segurança.

Segurança, significando proporcionarmos tranquilidade para o trabalho do laborioso povo brasileiro em busca de índices de maior produtividade; desenvolvimento significando nossa participação efetiva na luta pela conquista dos objetivos revolucionários de soerguimento da Nação Brasileira.

Segurança e desenvolvimento que impeçam os maus brasileiros de tentar desfraldar bandeiras portando côres diferentes do verde, do azul e do amarelo, e trazendo impressos em seus panos desenhos exóticos e espúrios, em lugar do nosso Cruzeiro do Sul, símbolo fiel da nossa tradição cristã.

Segurança e desenvolvimento que protejam o nosso povo contra os que desejam aquebrantar sua fé, sua esperança, sua vontade de luta, sua confiança nos destinos de nossa Pátria, seu amor ao Deus de nossos avós.

Segurança e desenvolvimento que possam desmascarar a mentira, a calúnia, as mistificações, a deturpação dos fatos e da imagem do nosso País no exterior, atentando vilmente contra nossa dignidade de Nação Soberana.

Segurança e desenvolvimento que neguem a quem quer que seja a possibilidade, nesta Terra de Santa Cruz, de ver concretizadas suas intenções criminosas e desagregadoras de lançar os filhos contra os pais, as espôsas contra os maridos, os moços contra os velhos, os alunos contra os professores, os irmãos contra os irmãos.

Segurança e desenvolvimento que resguar-dem a nossa juventude e nossos estudantes, contra tôda a espécie de corrupção de que possam ser ameaçados pelos vendilhões dos templos e pelos incensadores e propaladores de doutrinas que sômente destroem, sem nada construir; que orientem nossos jovens, ávidos do saber, sedentos e ansiosos por compartilharem das lutas em prol do progresso e do engrandecimento da Pátria; que os auxiliem e apóiem na conquista de seus ideais e de suas aspirações.

Segurança e desenvolvimento que nos permitam, de cabeça erguida, altaneiros, gritar bem alto, com orgulho, que esta Terra é nossa, só nossa e de mais ninguém; que ela, como a nossa alma, nossa mente, nosso coração de brasileiros são inconquistáveis para os homens,

para os ideais e para as doutrinas, para as filosofias e para os credos, para a ciência e para o amor que não tragam no conteúdo de sua conquista o espírito verdadeiro e puro da cristandade e da democracia.

Ainda em obediência à nossa Missão, no que diz respeito ao apoio que devemos proporcionar às Organizações Militares da Aeronáutica, concito a todos os meus comandados a não pouparem esforços no sentido de que possam elas cumprir com suas atribuições em termos de eficiência e operacionalidade compatíveis com as tradições de trabalho e de luta da Força Aérea Brasileira.

Assim, desejamos, desde a primeira hora em que iniciamos o exercício de nosso Comando, antecipar algumas palavras de orientação, nesse sentido, aos que colaborarão conosco no cumprimento da Missão que nos foi confiada.

A complexidade dos problemas que tere-mos de enfrentar e a necessidade de encontrarmos soluções adequadas e pertinentes impõem-nos um Planejamento cuidadoso que nos aponte os rumos e os caminhos a seguir em cada situação apresentada e que nos assegure uma uniformidade de procedimento indispensável à continuidade das ações administrativas e operacionais.

Em todos os setores, quer seja no do Pessoal, no de Apoio Militar, quer no da Infra-estrutura, os estudos deverão ser conduzidos no sentido de que nos antecipemos sempre aos fatos e aos acontecimentos. Prever com antecedência o apoio às operações das Organizações Militares, a fim de provê-las, em tempo útil, do material e do equipamento necessários ao cumprimento de suas missões.

É imprescindível que lhes destaque, ainda, a importância que daremos à valorização do Homem, dentro dos princípios fundamentais da estrutura militar, de hierarquia e disciplina, através da elevação, ao mais alto grau, do nível moral, cultural e disciplinar da tropa e do apoio e assistência efetivos ao seu lar e à sua família. Recomendo aos senhores Oficiais, em particular, uma constante preocupação com os seus subordinados diretos, observando-os, procurando compreender as suas reações, amparando-os nas suas necessidades, sendo intérpretes de suas aspirações, aconselhando-os, orientando-os,

principalmente pelo exemplo, agindo com energia e decisão, se necessário, mas, sempre, humanamente; exigindo o máximo, até mesmo o impossível, mas procurando o consenso do grupo em torno dos objetivos e dos propósitos, em suma, liderando seus homens.

De outra parte, não desejamos que reste, entre os Senhores a partir deste momento, dúvida alguma ou desconhecimento, quanto ao nosso modo de ser e de agir e da forma com que pretendemos cumprir a Missão pela qual somos responsáveis, e ainda da nossa interpretação pessoal na condução do Comando e da Chefia Militar.

Concebemos o exercício do Comando em termos totais de lealdade entre chefes e subordinados em todos os níveis e na base da verdade como vínculo primordial do entendimento.

Lembre-mos que a Revolução de março de 1964 foi realizada e é conduzida dentro desses são princípios e nobres ideais, e, por isso mesmo, possui a força e a vitalidade necessários ao seu desenvolvimento e ao seu êxito.

Nela, a verdade substitui a demagogia, a lealdade à traição, a franqueza à insídia, o patriotismo ao nacionalismo barato, a disciplina à baderna, a hierarquia ao incitamento dos subordinados contra os chefes.

Estejam certos de que seu Comandante sempre lhes dirá a verdade, ainda que muitas vezes nos seja doloroso fazê-lo, ainda que algumas vezes tenhamos de desgostá-los, ainda que muitas vezes corramos o risco de não sermos compreendidos. A verdade não é sempre doce, mas é sempre pura e cristalina; não é um néctar, mas é um bálsamo; não nos exalta, mas nos fortalece; não nos enriquece, mas nos dignifica; não nos trás ilusões, mas nos transmite confiança.

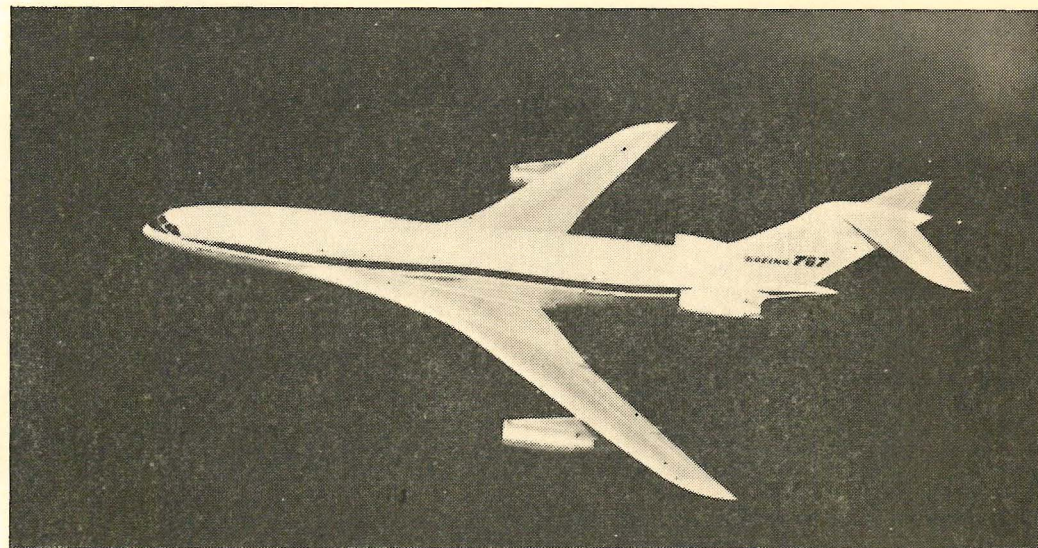
É assim que penso — É o que espero dos senhores”.

Finalizando este noticiário, a REVISTA AERONÁUTICA formula votos de permanente sucesso aos Brigadeiros José Vaz da Silva e Márcio Cesar Leal Coqueiro, aos quais tem a Força Aérea Brasileira confiado relevantes missões.

● BOEING MACH 0.98

ESTÁ EM ESTUDOS

Poderá ser a da foto ao lado a imagem do próximo jato comercial a ser produzido pela Boeing. Ele estará apto a desenvolver uma velocidade de cruzeiro bastante próxima à do som e suas asas se encurvarão para trás em forte ângulo, através de uma fuselagem de linhas bastantes aerodinâmicas. Novas técnicas de construção aliadas a novos motores farão o jato alcançar Mach 0.98, 160 quilômetros mais veloz que os atuais Boeing 707.



Na foto, uma das configurações estudadas pela Boeing para o jato quadrimotor para 200 passageiros. Além da grande

velocidade, serão reduzidos os níveis de ruído e aumentado ainda mais o conforto dos passageiros.

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

Nôvo Diretor de Saúde da Aeronáutica

Em acontecimento sublinhado pela simplicidade, o Major-Brigadeiro-Médico Dr. Georges Guimarães assumiu, no dia 5 de maio, as altas funções de Diretor de Saúde da Aeronáutica. Justamente pelo fato de não ter havido solenidade especial, esta Revista não obteve, na ocasião, os elementos necessários à divulgação da notícia na edição anterior. Agora, entretanto, não desejamos perder a oportunidade para registrar o acontecimento, bem como para assinalar que a Diretoria de Saúde da Aeronáutica, no seu distinto conjunto e na pessoa do seu ilustre Diretor, nos merece o mais elevado aprêço. A Ordem-do-Dia, baixada pelo nôvo titular do citado órgão, é uma peça de alto valor que muito bem reflete a personalidade marcante do Major-Brigadeiro Guimarães. Documentos como êsse merecem de fato ser lidos e por isso a REVISTA AERONÁUTICA transcreve na íntegra os seus capítulos essenciais:

"HISTÓRICO

O cargo de Diretor de Saúde da Aeronáutica foi criado a 12 Dez 44 e desempenhado, até agora, por sete Oficiais-Generais-Médicos nomeados. Somos, dêste modo, o oitavo a exercê-lo. Todos nossos antecessores acumularam o cargo com a Chefia do SS Aer. Atualmente, com duas exceções, temos apenas atribuições técnicas em relação aos Órgãos do citado Serviço. Também, todos os Diretores estiveram diretamente ligados ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica; o atual se acha subordinado ao Comando Geral do Pessoal.

Há quase trinta anos o SS Aer — através de suas Unidades Administrativas e suas Subunidades Orgânicas e dos Assessôres Médicos dos Altos Comandos, vem cumprindo magnificamente sua missão de apoio de saúde aos efetivos da ativa e da reserva e seus familiares, na paz e na guerra, estendendo ainda sua ação

humanitária à assistência médica dos funcionários do MAer e até da população no interior do País, em localidades servidas pelas linhas do Correio Aéreo Militar. Missões de Misericórdia na Amazônia e de Busca e Salvamento nas calamidades públicas são tarefas que o Serviço vem cumprindo, sem publicidade, em todo Território Nacional. Muitos médicos e enfermeiros foram sacrificados em vôo, cumprindo missões, ao lado de seus companheiros da FAB.

SITUAÇÃO ATUAL

Se, no passado, o SS teve atuação destacada, no presente suas responsabilidades cresceram quando o Exmo. Sr. Presidente da República elegeu, como meta prioritária do seu governo, a valorização do homem através da saúde e da educação. É óbvio que, sem saúde, a semente da educação seria lançada em terreno árido. Viver sem saúde não é viver, é so-

frer. Por tal motivo, temos que partir da saúde para a educação. *"Salus populi suprema lex esto"*.

Agora desçamos dos píncaros da Medicina aos vales do SS Aer.

Nós o vemos bipartido entre dois Comandos Gerais; lutando com a penúria de verbas e a falta de normas reguladoras de suas atividades; sofrendo os desgastes do uso em suas edificações, deficientemente mantidas; com seu pessoal exíguo e, sobretudo, sem estímulo, mais preocupado com os ganhos do que com a eficiência do serviço; seu equipamento moderno requerendo dispendiosa manutenção; os preços das atividades médicas subindo sempre e o atendimento aos usuários se encurtando; os Centros de Estudos silenciosamente se extinguindo por falta de expositores; os criptocomunistas agindo, agindo na sombra, dividindo pela intriga, pela calúnia e pela infâmia (as armas de sua guerra psicológica), com o objetivo de agitar o ambiente de trabalho e, sobretudo, separar os Chefes, jogando uns contra os outros.

Esta é a visão pessimista de um velho Chefe.

VISÃO DO FUTURO

Mas, há um panorama maravilhoso além do vale eroso. Não tenho dúvida que, se caminharmos firme em direção àquela maravilha, nós a atingiremos ainda a tempo de exaltá-la. Vemos um País imenso despertando para o desenvolvimento; a colossal floresta amazônica rasgada por estradas-troncos; uma rede rodoferroviária em rápida expansão e um sistema de comunicações ultramoderno unindo num todo núcleos afastados; a navegação marítima e fluvial ressuscitando em forma magnífica; um sistema de aerovias muito eficiente; uma indústria poderosa e uma agricultura mecanizada irradiando-se do Centro-Sul para o Norte e o Nordeste, até há pouco caldeirão da miséria.

Vemos no SS Aer jovens ingressantes, ávidos de servir sem servir-se; antigos colegas, estudando e pesquisando em silêncio; enfermeiras dedicadas, dando o máximo de si sem receber nem gratidão; funcionários dedicados produzindo excelente trabalho a trôco de um salário exíguo. Mas, todos sabemos que o Governo toma medidas para reabilitá-los. Enfim,

a todo momento, acima do coaxar deletério dos forjadores de calúnia e dos murmuradores da intriga, ouço a sinfonia do trabalho prestado com esmero. No Norte e no Sul, no Oeste e nesta região, o Pessoal do SS Aer, por sua maioria, se desvela em bem servir e aprecia a ação dos Chefes que fazem do trabalho eficiente, da noção do dever e do senso da justiça seus objetivos.

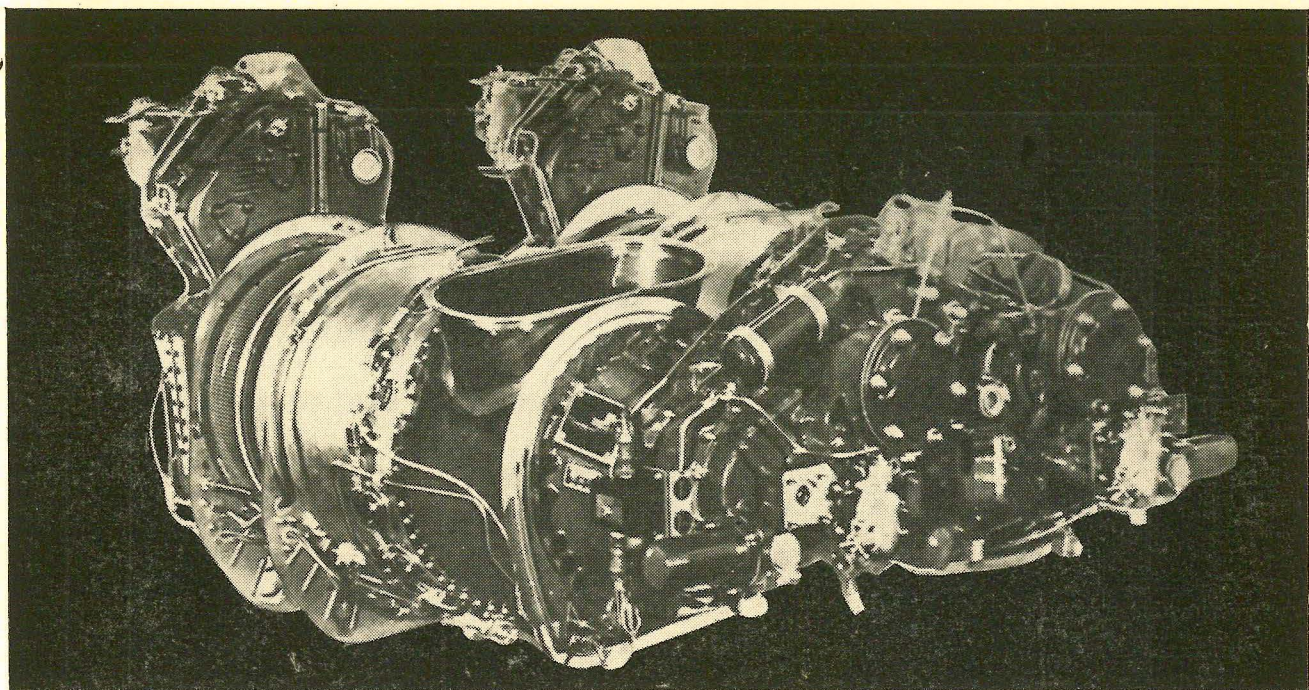
Esta é a visão otimista de um velho Chefe, cuja vida, cheia de altos e baixos, chega à etapa final. Sua ambição é preservar e desenvolver a obra que recebeu de seus antecessores e passá-la melhor aos que lhe sucederem. Seu estímulo é a compreensão de alguns colegas, o reconhecimento de humildes servidores, a gratidão de muitas enfermeiras e a amizade de funcionários exemplares. Ele sabe nivelar-se ao pequeno e ao grande e compreender a ambos.

CONCLUSÃO

"É tempo de construir" — diz nosso Governo. Não importa que o terror moribundo se chafurde na lama da ignomínia e se avilte no sangue do inocente. Além, muito além dos tempos agitados do presente, está o paraíso que almejamos para nossos filhos e netos. O Brasil será uma grande potência; a Força Aérea Brasileira, uma frota de paz a serviço do bem; o Serviço de Saúde da Aeronáutica há de superar suas atuais e grandes deficiências e reencontrará o caminho do progresso, que trilhou em suas origens e durante grande parte de sua existência. Isto depende de nós, do nosso trabalho, da nossa determinação de bem servir e na fé inquebrantável de que o mal será destruído e o bem triunfará afinal.

Médicos e Enfermeiros, Dentistas e Auxiliares, Farmacêuticos e Funcionários, Intendentes e Administradores dos Órgãos de Saúde e, por fim, servidores e praças componentes do SS Aer — o novo Diretor vos saúda e vos congrega para empreender com vontade firme a tarefa atual: *construir hoje a grandeza futura do Brasil*.

Esta Revista cumprimenta o novo Diretor do Serviço de Saúde da Aeronáutica e, na convicção de interpretar o pensamento do quadro social do nosso Clube, manifesta a esperança de que a gestão do Major-Brigadeiro-Médico Dr. Georges Guimarães será pontilhada de auspiciosas realizações.



Twin-PacTM. O nosso motor de raça com 2 anos de idade e 660 anos de vôo.

1969 foi um ano excelente para helicópteros. Foi o ano em que introduzimos a segurança e confiança providas de turbina-dupla combinadas com a bem comprovada economia, baixo nível de ruído e grande longevidade da turbina PT6. Demos-lhe o nome de PT6 Twin-Pac.

Indiscutivelmente um motor novo mas apoiado, contudo, por mais de 6 milhões de horas de experiência de vôo do PT6 em uns 30 tipos diferentes de aviões — o que corresponde a 660 anos que não tomam em consideração as muitas mais horas em aplicações no terreno.

Se deseja um motor de turbina-dupla de alto rendimento para helicópteros com

eficiência mais do que bem comprovada e apoiado pelos serviços de assistência e sobressalentes da Pratt & Whitney — o PT6 Twin-Pac é a sua solução.

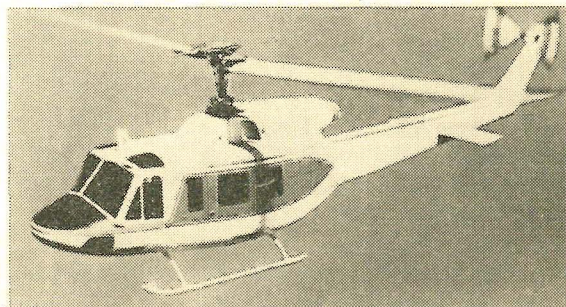
Para mais informações queira consultar: Roberto de Souza Dantas, Rua Hilario de Gouveia 66, Sala 403, Rio de Janeiro, Brasil.

**United
Aircraft[®]
OF CANADA LIMITED**

VENDAS NOS MERCADOS MUNDIAIS (EXCEPTO E.U.A. E CANADÁ) A CARGO DA UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL.



O PT6 Twin-Pac equipa o Sikorsky S-58T e...



5 Modelos Bell 212 incluindo o Agusta AB 212.



O Vice-Presidente da República, ladeado pelo Ministro da Aeronáutica e pelo Cmt da ECEMAR, quando cumprimentava o Cel Camarinha, 1.º colocado da Turma-1-71

A ECEMAR DIPLOMOU NOVA TURMA DE OFICIAIS

Presidida pelo Vice-Presidente da República, Almirante Augusto Hamann Rademacker Grünewald, e com a presença do Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello, e de Oficiais-Generais e Superiores das três Fôrças Armadas, de Autoridades Cíveis, Adidos Aeronáuticos, Familiares e Representantes da Imprensa, realizou-se, no dia 21 de julho, às 10 30, na Escola de

Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), a solenidade de diplomação da *Turma 1-71*, constituída de 83 Oficiais, sendo 19 do Curso Superior de Comando, 28 do Curso de Direção de Serviços e 36 do Curso de Estado-Maior.

Após o discurso do Comandante da ECEMAR, o Almirante Rademacker cumprimentou

os formandos que mais se destacaram nos diversos cursos.

A REVISTA AERONÁUTICA destaca, a seguir, alguns trechos do discurso do Maj Brig Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, Comandante da Escola, relativos ao acontecimento:

"Hoje, dentro de poucos instantes, estará a Escola de Comando e Estado-Maior da Ae-

ronáutica entregando, à Fôrça Aérea Brasileira, mais uma turma por ela formada.

Há precisamente 25 anos vem esta Escola, discreta e desveladamente, preparando Oficiais para funções de Estado-Maior, de Comando e de Direção e Chefia de Organizações da Aeronáutica.

Neste honroso, ainda que difícil e assoberbante mister, buscamos trazer aos nossos Oficiais a realidade brasileira, procuramos disciplinar-lhes o raciocínio e os métodos de trabalho e incutir nos seus espíritos a doutrina de emprêgo do poder aeroespacial.

Buscamos, também, a que procurem situar o nosso País em confronto com a conjuntura internacional, buscamos criar-lhes o hábito do estudo e da meditação, da procura sistemática das melhores soluções, e buscamos insistentemente fixar-lhes nas mentes e nos corações o sentido da responsabilidade da direção de homens, que esperamos enérgica, mas justa e criteriosa, disciplinadora, mas amiga, exigente quanto ao cumprimento da missão, ainda que respeitosa quanto aos direitos dos subordinados, e humana e sensível quanto às suas fraquezas.

Buscamos mostrar-lhes que as Fôrças Armadas, constituídas de Marinha, Exército e Aeronáutica, têm missão comum, variando apenas os instrumentos que utilizam para a sua execução — mas se completam e reforçam naquela execução — daí os conhecimentos aqui ministrados sobre a organização e o emprêgo das Fôrças Irmãs e sobre Operações Conjuntas”.

“Percorremos juntos essa jornada. Instrutores e Alunos irmanados no mesmo objetivo. Conscientes das dificuldades da tarefa, confiantes em nossa capacidade, atentos aos obstáculos, mas aceitando corajosamente o desafio.

No curso dêste processo, aprendemos todos, e talvez tenhamos, cada um em particular, melhorado um pouco mais, pelo conhecimento de nossa própria falibilidade, e pela verificação de que mesmo o mais capaz, inteligente e preparado dos homens só pode lucrar pela troca de idéias, de experiências, de pontos de vista. Foi a grande lição proporcionada pelos trabalhos em grupo.

Aqui chegastes, homens vividos e experientes. Por anos a fio, desempenhastes as mais variadas funções em nossa Fôrça Aérea; percorrestes nas asas do Correio Aéreo Nacional, êste Brasil — de Norte a Sul e de Leste a Oeste, visitando as grandes cidades e as pequenas povoações disseminadas em seu vasto território. Conheceis a profissão e o País, mas convenhamos que de modo fragmentado, de um ponto de vista que podemos dizer estritamente pessoal e subjetivo.

Se o estudo sistemático da conjuntura nacional permitiu consolidar as impressões já colhidas ao longo do tempo e compor um quadro real e compreensivo das nossas condições e potencialidades, as viagens ao estrangeiro, fixando parâmetros para comparações, vieram trazer a convicção de que a confiança hoje manifestada nos destinos dêste País por todos os brasileiros não é mero ufanis-

mo, mas se baseia num presente de realizações e na programação criteriosa dos seus recursos para um desenvolvimento firme, com o enriquecimento da Nação como um todo e com a superação das injustiças sociais.

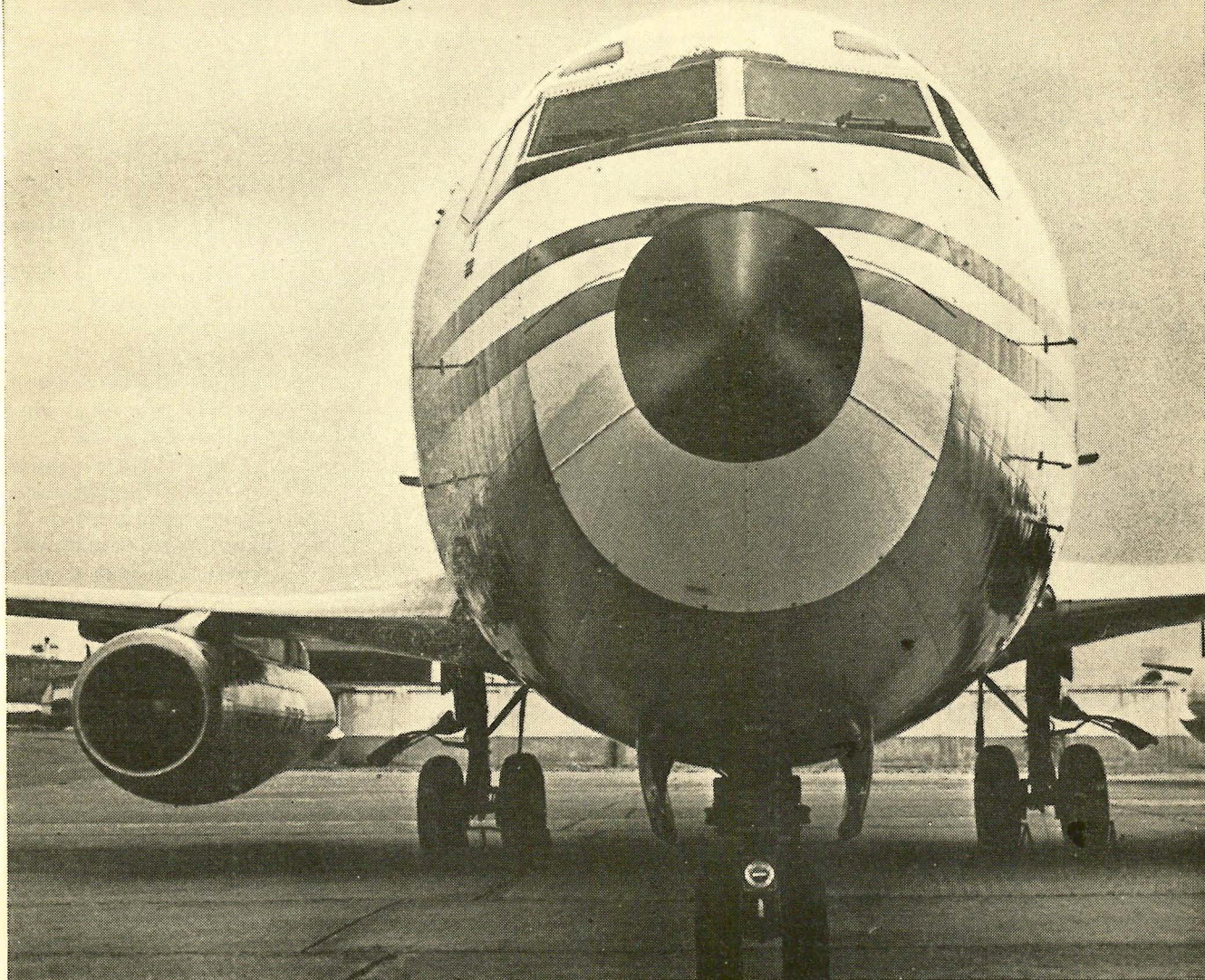
Desta base de conhecimentos que vos foi oferecida nesta Escola, serão retirados os instrumentos de trabalho para novas funções.

Na verdade, apenas indicamos a trilha já batida pela experiência, transmitimos os conhecimentos atuais — mas vivemos um mundo altamente dinâmico da Aeronáutica e da guerra. A evolução dêstes conhecimentos, a variação das técnicas e das táticas se processa a cada momento; há que atualizar aqueles conhecimentos, procurar novas soluções, perquirir o passado em busca de exemplos e extrapolá-los para o futuro.

Somente a perseverança no estudo nos manterá atualizados — a um passo que seja à frente do inimigo potencial. Aquêles que dormem à sombra dos louros conquistados, que se atêm a idéias sedutoras, pelo sucesso que alcançaram em épocas passadas, serão fatalmente ultrapassados, estarão perdidos e derrotados.

A nossa última mensagem é, portanto, de fé nos companheiros desta turma e de encorajamento para que enfrentem, pelo estudo, pela meditação, conscientemente, os obstáculos que vemos apontar à frente e que, pioneiros dêste futuro que se avizinha cheio de promessas, sejam iguais aos pioneiros do passado de nossa grande arma: devotados, audazes, persistentes”.

Boeing 737 à brasileira.



Boeing 737 da VASP.
Um jato puro, projetado
especialmente para
operar em pistas curtas.

Sem restrições.
Ele é o máximo que
poderíamos oferecer
a você: um jato
de segunda geração, 5
anos mais recente
em projeto de
construção. Isso quer

dizer que você ganha,
em cada Boeing 737
da VASP, 2.592.000
minutos, a mais,
de inovações
tecnológicas da
engenharia espacial.

Com um serviço
de bordo inesquecível.
Nada melhor do
que o Boeing 737 à
brasileira para levar

você gostosamente
a qualquer lugar
do Brasil.

Consulte seu agente
de viagens ou a VASP.

VIAJE BEM... VIAJE
VASP
A EMPRESA AÉREA
5 ANOS NA FRENTE.

Retomada de uma longa amizade às Asas Brasileiras

PIERRE GLOSTERMANN

Tradução e adaptação do

Ten Cel Int ALCYR LINTZ GERALDO

do original publicado na
Revista Forces Aériennes Françaises, nº 273, - out./1970

Em 14 de setembro de 1960, Jean Jaurés escrevia:

"Enfim, entre tôdas essas sombras de homens, encontrei um homem, um homem de verdade".

Tratava-se de Santos Dumont que, às vésperas, tinha realizado o primeiro vôo do *mais pesado que o ar*, em Bagatelle...

Em 12 de novembro de 1906, Santos Dumont estabelecia o primeiro recorde oficialmente homologado pela Federação Aeronáutica Internacional: distância 220 m, velocidade 35 km/h. Este brasileiro, que Paris e a França tinham adotado, acabava de dar asas ao homem.

A História, que é freqüentemente injusta, escreve que, em alguma parte, na clandestinidade de uma costa deserta do Atlântico, sem testemunhas, dois jovens americanos tinham sido bem sucedidos em 1903, ao efetuar um vôo em planador motorizado, lançado por catapulta. Mas, finalmente, o primeiro vôo de um *mais pesado que o ar*, elevando-se no espaço por seus próprios meios, oficialmente e devidamente controlado e homologado, foi, sem discussão possível, o de Santos Dumont.

Poucos parisienses conhecem o marco erigido em Bagatelle, que comemora este grande passo para o avanço da humanidade, sem dúvida alguma comparável à conquista da Lua. Paris, França, isso era o comêço de uma longa história de fraternidade entre as Asas Francesas e as Asas Brasileiras, a qual acaba de retomar seu curso com a encomenda pelo Brasil de aviões de caça *Mirage III*, reatando os liames de uma tradição nascida em 2 de fevereiro de 1914, com a inauguração no Rio de Janeiro da Escola Brasileira de Aviação Militar.

O material aéreo desta Escola era constituído por três biplanos *Forman* com motor Gnome e cinco monoplanos *Blériot* com motor Anzoni. O Tenente-de-navio Jorge Henrique Moller, brevetado em 29 de abril de 1911, em Etampes, era o primeiro instrutor-chefe... Depois da Guerra de 1914-1918, o Coronel Etienne Magnin, do Exército Francês, foi nomeado o Primeiro Diretor de estudos da Escola de Aviação Militar equipada com *Bréguet 14*.

Mais tarde, foram os *Morane "Parasol"*, os *Potez 33* e os aviões de bombardeio *Amiot 122* e *Lioré-Olivier 25*, depois os *Potez 25 TOE*, ao mesmo tempo que o Correio Aéreo com *Mermoz*, *Guillaumet* e *Vachet* teciam êsses laços

sutis de amizade e de confiança entre as aviações francesa e brasileira, que as peripécias não puderam jamais ofuscar através dos anos.

O maior título de glória da aviação brasileira prende-se, sem dúvida alguma, à extraordinária criação de um Correio Aéreo Militar que colocava ao serviço da civilização e da paz a aviação militar brasileira.

Neste gigantesco País, um dos maiores do mundo, mais de oito milhões de quilômetros cujas cartas geográficas estavam então com 50% do papel em branco, no qual algumas linhas pontuadas indicavam o curso presumível dos rios, deslizando sob as folhagens das florestas virgens, o avião tornou-se o símbolo da unidade nacional.

Quem se tornará um dia o historiador do extraordinário combate contra os elementos e uma natureza selvagem, travado por todos êsses jovens tenentes e capitães com sua cinqüentena de pequenos monomotores *Waco cabine* com motor Wright de 140 CV?

Pousando em bancos de areia dos rios desconhecidos da Amazônia ou sobre pequenas pistas rasgadas na floresta virgem por equipes lançadas de pára-quedas, alcançando a fronteira da Guiana ou a Cordilheira dos Andes, em condições meteorológicas freqüentemente adversas, sem meios rádio, estabeleceram linhas cuja regularidade pode, ainda hoje, se comparar com a do Correio Noturno na França.

Por exemplo, no decurso do ano de 1936, o Correio Aéreo Militar brasileiro percorreu, na Amazônia e no Nordeste, 2 081 900 km, realizando mais de 12 000 horas de vôo, 10 000 aterragens, conduzindo 40 toneladas de correspondência e medicamentos.

Um pouco mais tarde, os brasileiros foram os primeiros a seguir o exemplo da França, criando um Ministério do Ar, cujo primeiro titular foi Joaquim Pedro de Salgado Filho. Em 1938, havia perto de 400 aeroclubes sob a égide do Aero-Clube do Brasil, êle mesmo vinculado ao Aero-Clube da França, em Paris.

Foi no Aero-Clube do Brasil que o autor destas linhas aprendeu a pilotar e recebeu seu brevê de piloto. Entre seus companheiros, alunos de pilotagem, havia um jovem brasileiro que se chamava Paulo Costa que é hoje Coronel da FAB e Adido Aeronáutico em Paris,

após haver efetuado, como Tenente, 68 missões de guerra em 1944/1945, em *P-47*, na Itália. No Aero-Clube do Brasil, no Aeródromo de Manguinhos, tivemos o mesmo instrutor, o Tenente Ximenes de Oliveira, figura legendaria de monitor no Brasil, por cujas mãos se pode dizer que passou toda a atual geração de oficiais superiores da FAB.

A propósito dessas missões de guerra, relembremos um aspecto pouco conhecido dos laços de amizade entre a aviação francesa e a aviação brasileira. Quantos franceses sabem que pela primeira vez na história das grandes guerras européias um grupo de aviação sul-americano participou das operações, ao lado dos aliados? Com efeito, quando celebramos o 25º aniversário da vitória de 1945, é bom lembrar que combateu na Itália, ao nosso lado, um grupo de caça brasileiro com quatro esquadrões, conduzindo sobre as asas de seus aviões as estrêlas verde-amarelas engalanadas pelo Cruzeiro do Sul, comandados pelo Maj Nero Moura. 374 oficiais, suboficiais e homens da tropa do 1º Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira, equipado com aviões *P-47*, efetuaram na Itália sua primeira missão de guerra, no começo do outono de 1944. A época do armistício, tinham destruído e avariado 11 aviões inimigos, milhares de veículos do exército alemão, efetuado 2546 sortidas, lançado centenas de bombas e engenhos autopropulsados. Nove de seus pilotos foram mortos, 24 feridos e 16 abatidos e aprisionados. Em março de 1945, as perdas em ação tinham sido tais que um dos quatro esquadrões devia ser dissolvido para restabelecer os efetivos operacionais dos outros. Numa *ordem do dia*, o General Arnold, Comandante-em-Chefe da Força Aérea Americana, citava o 1º Grupo de Caça brasileiro agradecendo-lhe:

"...por sua magnífica e essencial contribuição ao esforço aliado, à custa de pesados sacrifícios..."

Tudo isso é bom rememorar.

Dois dos nossos grandes Chefes da Força Aérea, o General Leroy e, sobretudo, o General Valin poderiam testemunhar comigo o que foi a amizade de sempre, a tristeza das horas sombrias de 1940 e a solidariedade no momento do combate, dos aviadores brasileiros que sempre consideraram a França como uma segunda Pátria.



Grande carga útil...sim. Grande pagamento...não.

Seja para uso comercial ou governamental não existe maior pechincha do que o helicóptero S-58T; o bem comprovado S-58, com duas turbinas PT6 Twin Pac™ da Pratt & Whitney Aircraft.

Este helicóptero para todas as condições atmosféricas é mais barato em preço e mais económico em manutenção e operação do que o seu rival mais semelhante. Apesar disso tem maior poder de elevação—uma carga útil de 2268 quilogramas. A sua versatilidade é enorme—

use-o para carga e transporte de pessoal, pesquisa e salvamento, socorro em desastres e muitas outras missões.

Oferece-se a eficiência de duas turbinas pelo preço de uma só. O S-58T já se encontra a voar e estará à venda, completamente certificado, em 1971

Para mais informações consulte:
Roberto de Souza Dantas, Rua Hilário de Gouveia 66, Sala 403, Rio de Janeiro (Estado do Guanabara), Brasil.

Sikorsky Aircraft

DIVISION OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION



VENDAS MUNDIAIS (EXCEPTO E.U.A. E CANADA) A CARGO DA UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL



O Embaixador da Argentina, General Osiris Guilherme Villegas, depositando uma coroa de flores no Monumento a Santos Dumont. Ao seu lado, o Brig Burnier

● FÔRÇA AÉREA ARGENTINA PRESTOU HOMENAGEM A SANTOS DUMONT

Em comemoração à data máxima da Fôrça Aérea Argentina, o Embaixador daquela nação irmã, General Osiris Guilherme Villegas, acompanhado do seu Adido Aeronáutico Coronel-Aviador Isaac Rodolfo Marques, prestou homenagem a Alberto Santos Dumont, de-

positando uma coroa de flores junto ao Monumento ao "Pai da Aviação", na Praça Salgado Filho (Aeroporto Santos Dumont).

A cerimônia contou com a presença do Comandante da 3ª Zona Aérea, Brigadeiro João Paulo Moreira Burnier, de grande número de Adidos Militares, Navais e Aeronáuticos de diversas nações amigas, de oficiais da FAB e de convidados.

● ESCOLA DE AERONAUTICA FRANCESA VISITA O BRASIL

Chefiada pelo General-de-Brigada-Aérea Pierre Maurice Saint Cricq, seu Comandante, a Escola de Aeronáutica Francesa, em visita de cortesia ao Brasil, a convite da Fôrça Aérea Brasileira, desembarcou, no dia 28 de agosto, no Galeão, procedente do Recife. Em nosso País, cumprirá vasto programa, visitando, além da Guanabara, São José dos Campos, Brasília e Amazonas.

● HCAer COMEMOROU VINTE E NOVE ANOS

O Hospital Central da Aeronáutica comemorou 29 anos de existência, no dia 27 de agosto.

O Diretor do HCAer, em sua Ordem-do-Dia, ressaltou que *"mais uma etapa de grandezas é assim incorporada à fecunda missão assistencial do Hospital Central da Aeronáutica"*.

Entre as várias cerimônias levadas a efeito naquele dia, destaca-se, por sua importância, a da entrega do "Prêmio Hospital Central da Aeronáutica", criado em 1958 para distinguir o melhor estudo médico. Concorreram, este ano, 19 trabalhos, conquistando o 1º lugar o da equipe do Prof. Lima Gonçalves.

● PRIMEIRO CONTRATO DE VENDA DO "IPANEMA"

Na presença dos Ministros da Fazenda, da Agricultura, da Aeronáutica e da Indústria e Comércio, a Corsário de Aviação Ltda., de São Paulo, assinou o primeiro contrato de aquisição de 20 aviões do tipo *"Ipanema"*, fabricados pela EMBRAER e destinados à agricultura.

● SIMPÓSIO DE NÃO-FERROSOS

O Centro Técnico Aeroespacial (CTA) e a Associação Brasileira de Metais (ABM) realizarão, em São José dos Campos, de 27 a 29 de setembro do corrente ano, um Simpósio sobre o tema em epígrafe, para o qual foram selecionados os seguintes assuntos básicos:

Metalurgia extrativa dos Metais Não-Ferrosos: situação atual; problemas existentes; aproveitamento de minérios nacionais; perspectivas; pesquisas em desenvolvimento; política de pesquisas; formação de pessoal; recomendações gerais.

Metalurgia de Transformação aplicáveis às Ligas Não-Ferrosas: processos de fundição e de lingotamento; obtenção de ligas não-ferrosas; processos de deformações; novas tecnologias; recomendações gerais.

Metalurgia Física das Ligas Não-Ferrosas: tratamentos térmicos e superficiais; técnicas metalográficas; controle de qualidade; especificações e normalização; seleção de ligas, pesquisas em curso; formação e treinamento de pessoal; coordenação de pesquisas.

Esse encontro, para o qual se prevê a participação de cerca de 300 especialistas, constará de reuniões abertas, nas quais serão discutidos temas gerais, e reuniões técnicas, nas quais serão apresentados para discussão temas específicos.

A oportunidade deste Simpósio é ressaltada no momento pela necessidade de um planejamento em termos nacionais que oriente as atividades dessa área, em complementação ao



O Coronel PM Hélio Dantas ao lado do Maj Av Braga, Cmt da Esquadrilha da Fumaça

que já foi feito em relação ao campo siderúrgico.

Para ressaltar a importância dessa reunião, vale mencionar que nos próximos anos é previsto um aumento acentuado em relação ao consumo de materiais não-ferrosos no País, e que, se não for planejado o seu suprimento, acarretará vultosos dispêndios em divisas.

Mais informações deste Simpósio poderão ser obtidas junto ao Departamento de Materiais do CTA ou junto à Secretaria da Associação Brasileira de Metais.

● EOEG TEM NÓVO COMANDANTE

Em cerimônia presidida pelo Comandante Geral do Pessoal, Tenente-Brigadeiro Ary Presser Bello, o Brigadeiro Mário Calmon Eppinghaus assumiu, em Curitiba, Paraná, o cargo de Comandante da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEG).

Estiveram ainda presentes os Majores-Brigadeiros Délio Jardim de Matos, Fábio Cintra e Roberto Julião Cavalcante de Lemos, grande número de Au-

toridades Cíveis e Militares e convidados.

● OFICIAIS DA PM VOARAM NOS JATOS DA ESQUADRILHA DA FUMAÇA

Atendendo a convite do Comandante da Esquadrilha da Fumaça, Major-Aviador Braga, o Comandante do 8º Batalhão da Polícia Militar da Guanabara, Coronel-PM Hélio Dantas, acompanhado de Oficiais de sua Unidade, realizou um vôo sobre a cidade em aviões *Fouga Magister*, pilotados pelos oficiais integrantes daquela tradicional Unidade da Força Aérea Brasileira.

● VIAGEM-PRÊMIO DE UNIVERSITÁRIOS

Procedentes de Porto Alegre, Curitiba, Natal, Recife, Vitória, Salvador, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília e Manaus, encontraram-se na Base Aérea do Galeão os 34 universitários vencedores do Concurso da "Semana da Asa de 1970", os quais tiveram o ensejo de visitar as cidades de Salvador, Natal, Brasília e São José dos Campos. A confraternização foi o ponto alto, e a FAB não se descuroou da recepção aos vitoriosos daquele certame, cujo primeiro lu-

gar foi conquistado pelo universitário Luiz Eugênio Toderati, estudante de medicina da Universidade Federal de Santa Maria.

Os universitários manifestaram o seu contentamento com a recepção nas Bases Aéreas de Salvador, Natal e Brasília, onde foram hospedados nos Hotéis de Trânsito para Oficiais. Em bloco, estudaram, examinaram, receberam esclarecimentos e tiveram oportunidade de conhecer, ainda, o Centro Técnico Aeroespacial, onde observaram o que a FAB realiza nos setores científico e técnico. Os estudantes utilizaram em seus deslocamentos aéreos quase todos os tipos de aviões de transporte da FAB, tais como os CA-10, C-47, C-91, C-115, C-118 e C-130.

O Concurso, uma feliz iniciativa do Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica, contou, desde o início, com o apoio do Instituto Euvaldo Lodi e sua contribuição para melhor conhecimento da Força Aérea Brasileira, acerca do que ela realiza em prol da unidade nacional, sendo que o entusiasmo de parte da mocidade estudantil de nossa Terra corresponde plenamente aos objetivos do referido certame.

● ENCERRADO O PENTATLO MILITAR NA ACADEMIA DA FÔRÇA AÉREA

Com a prova de "cross country", realizada na Academia da Força Aérea, encerrou-se o Terceiro Pentatlo Militar Sul-Americano, certame promovido pela Comissão de Desportos das Forças Armadas, órgão do Estado-Maior das Forças Armadas.

Participaram desta importante competição delegações da Argentina, do Peru, do Paraguai e do Brasil.

A equipe brasileira sagrou-se campeã, cabendo o segundo lugar à da Argentina.

Individualmente, o campeão foi o Sargento Monte, do Exército Brasileiro.

Presidiu a cerimônia de encerramento o General Fernando Huergue, do Exército Argentino, Presidente da União Desportiva Militar Sul-Americana.

Estiveram presentes o General José Ferraz da Rocha, Comandante da ESAO, o General José Fragomeni, Comandante da AMAN, o Almirante Júlio de Sá Bierreanbach, Comandante do Centro de Esportes da Marinha de Guerra, o Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre, Comandante da Academia da Força Aérea e Presidente da Comissão de Desportos da Aeronáutica, e Coronel-Aviador Moacyr de Oliveira Paiva, Presidente da Comissão de Desportos das Forças Armadas, assim como altas autoridades civis e militares.

À cerimônia de entrega dos prêmios sucedeu um coquetel no Salão Nobre da Academia da Força Aérea, seguindo-se um almôço de confraternização às Delegações participantes.

● FAB CAMPEÃ DO VI CAMPEONATO DE ATLETISMO DAS FÔRÇAS ARMADAS

Em cerimônia simples, realizada na manhã do dia 8 de julho, no Estádio Célio de Barros (no Maracanã), encerrou-se o

VI Campeonato de Atletismo das Forças Armadas. Presentes o Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre, Comandante da Academia da Força Aérea (AFA), além de numerosos oficiais das forças de Terra, Mar e Ar.

Após a abertura do certame, tiveram início as provas, que constaram de corrida com barreira, pista rasa, saltos, arremesso de dardo, peso e martelo.

Nas provas realizadas na pista de atletismo do Maracanã, sagrou-se vencedora a equipe da Força Aérea, com 27 566 pontos, e vice-campeã a Marinha de Guerra, com 21 292.

O Coronel-Aviador Moacyr de Oliveira Paiva, Presidente da Comissão de Desportos das Forças Armadas, fez entrega do Troféu conquistado pela Força Aérea ao Capitão-Aviador José Carlos Ardovino Barbosa Cambiaghi, que o ergueu aos atletas e às autoridades. A seguir o Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre congratulou-se com os atletas, louvando-lhes a desportividade e o espírito de luta com que disputaram o VI Campeonato de Atletismo das Forças Armadas.

● BRASIL FOI ELEITO PARA O NÓVO CONSELHO DA OACI

A Assembléia Geral trienal da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), reunida em Viena para a sua 18ª Sessão, completou a eleição do novo Conselho Governamental da Organização, composta de 27 Nações por um período de 3 anos.

A Assembléia elegeu os seguintes Países, pela sua grande

importância no transporte aéreo Internacional: Brasil, Canadá, França, República Federal da Alemanha, Itália, Japão, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, Reino Unido e Estados Unidos da América do Norte.

Elegeu, ainda, pela contribuição e grande importância na criação de facilidades para navegação aérea internacional: Argentina, Austrália, Bélgica, Índia, Líbano, México, Noruega, Espanha e República Árabe Unida.

Para assegurar a representação no Conselho da OACI de todas as principais áreas geográficas mundiais, foram eleitos, também, Colômbia, República Popular do Congo, República Socialista da Tchecoslováquia, Indonésia, Nigéria, Senegal, Tunísia e Uganda.

● A BOEING JÁ VENDEU 2243 JATOS COMERCIAIS

A assinatura de contrato para fornecimento de 12 jatos comerciais a oito empresas aéreas internacionais, no valor de 212 milhões de dólares, foi anunciada por representantes da *Boeing*, por ocasião do "Show Aéreo" realizado em Paris.

Entre as empresas compradoras figura a "South African Airways", que há mais de 10 anos vem operando os jatos *Boeing* e que, em agosto, deverá receber seu primeiro 747-B, de uma encomenda de 5 superjatos. Apenas uma companhia americana encontra-se na lista divulgada pela *Boeing*: a *Southwest Airlines*.

Com estas compras, sobe a 2243 o total das vendas da

Boeing: 207 superjatos 747, 859 *Boeing* 707, 874 trijatos 727 e 303 bi-reatores 737.

● GENERAL ITALIANO VISITOU ESQUADRILHA DA FUMAÇA

O General Silvio Di Giorgi, da reserva da Força Aérea Italiana, em visita ao Brasil, foi recepcionado na sede da Esquadilha da Fumaça.

O General Di Giorgi é antigo membro do 1º Stormo de Caccia e um dos fundadores da Esquadilha de Demonstrações acrobáticas da Itália, a famosa Frecce Tricolori, composta de jatos *FIAT G-91*, de construção italiana, que voam a uma velocidade máxima de 1000 km/h e executam manobras semelhantes à sua congênera brasileira.

Em homenagem ao ilustre visitante, a Esquadilha da Fumaça realizou algumas evoluções acrobáticas sobre a sede do Aeroporto Santos Dumont, deixando-o vivamente entusiasmado com a perícia do avião brasileiro, que o fez reviver os momentos mais felizes de sua vida, quando integrante de uma Esquadilha acrobática em sua Pátria.

● POSSE DO PRESIDENTE DA CERNAI

Em cerimônia presidida pelo Tenente Brigadeiro Ary Preser Bello, Comandante Geral do Pessoal e representante, no ato, do Ministro da Aeronáutica, realizou-se, no dia 6 de agosto, no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, a solenidade de posse do Tenente-Brigadeiro José Vaz da Silva no cargo de

Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional, em substituição ao Brigadeiro Antônio Geraldo Peixoto, que ocupava o cargo em caráter interino.

● DESIGNAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO

O Comandante Geral do Pessoal assinou portaria designando o Major-Brigadeiro Faber Cintra, Coronel-Aviador Renato do Valle Castro, Tenente-Coronel-Intendente José Corrêa de Lavra Pinto, Major-Intendente Oswaldo Guimarães da Cruz e Major-Aviador Paulo Soares para comporem um Grupo de Trabalho destinado a rever a Lei de Pensões Militares, com vistas à apresentação de minuta de anteprojeto da nova lei que a complete e aperfeiçoe.

● FORÇA AÉREA PERUANA PRESTOU HOMENAGEM A SANTOS DUMONT

Em comemoração à data máxima da Força Aérea Peruana, o Embaixador do Peru no Brasil, Alberto Ruiz Eldridge, acompanhado do Coronel Jorge Barbosa Falconi, Adido Aeronáutico daquela nação amiga, prestou homenagem a Alberto Santos Dumont, depositando uma coroa de flores junto ao Monumento ao "Pai da Aviação", na Praça Salgado Filho (Aeroporto Santos Dumont).

A cerimônia contou com a presença de grande número de Adidos Militares, Navais e Aeronáuticos de diversas nações amigas, do Maj Esp Com Werner Dietzold, Oficial-de-Ligação da Aeronáutica com os Oficiais Estrangeiros Acreditados junto ao Governo Brasileiro, de Oficiais da Aeronáutica e convidados.

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
Tenente-Coronel RR Celio Pereira
Vice-Diretor do Departamento de Secretaria
Tenente Luiz Evangelista dos Santos
Diretor do Departamento de Finanças
Coronel Colmar Campelo Guimarães
Vice-Diretor do Departamento de Finanças
Tenente Otávio Ferreira Guerra
Diretor do Departamento Social
Coronel Carlos Philippe Aché Assumpção
Diretor do Departamento Desportivo
Tenente-Coronel Evonio Arouca
Diretor do Departamento Técnico-Cultural
Major-Brigadeiro RR Raphael Leocádio dos Santos
Diretor do Departamento Patrimonial
Coronel José Vicente Cabral Checchia
Diretor do Departamento de Facilidades
Major RR Ivan de Lanteiul
Diretor do Departamento Jurídico
Coronel Walfredo Moraes de Almeida
Diretor do Departamento Beneficente
Tenente-Coronel RR Adroaldo Barbosa da Silva
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
Diretor de Relações Públicas
Capitão-Aviador Paulo José Pinheiro

CONSELHO DELIBERATIVO

CORPO PERMANENTE

Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp
Marechal-do-Ar Américo Leal
Marechal-do-Ar Carlos Pflatzgraff Brasil
Marechal-do-Ar Ivo Borges
Marechal-do-Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim
Marechal-do-Ar Henrique M'leuss
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

(Biênio 1971/1972)

EFETIVOS

Tenente-Brigadeiro Henrique de Castro Neves
Tenente-Brigadeiro Manoel José Vinhaes
Major-Brigadeiro Ewerton Fritsch
Major-Brigadeiro Geraldo Cesario Alvim
Major-Brigadeiro Henrique do Amaral Penna
Major-Brigadeiro Gil Miró Mendes de Moraes
Major-Brigadeiro Pedro Pessoa de Almeida
Major-Brigadeiro Ivo Gastaldoni
Major-Brigadeiro Paulo de Vasconcellos Abrantes
Major-Brigadeiro Archimedes Joaquim Delgado
Major-Brigadeiro Ascendino D'Avila Melo Junior
Major-Brigadeiro Francisco Aurélio de F. Guedes
Major-Brigadeiro William França

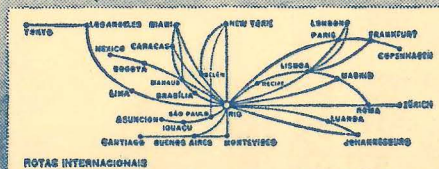
Brigadeiro Délio Jardim de Mattos
Brigadeiro Clovis Labre de Lemos
Brigadeiro Antonio Bertino Filho
Brigadeiro Harvey Ribeiro de Souza
Brigadeiro Ubaldo Tavares de Farias
Brigadeiro Anibal Amazonas Rebello
Brigadeiro Haroldo Ignácio Domingues
Brigadeiro José Carlos D'Andretta
Brigadeiro Francisco Eduardo Muller Botelho
Brigadeiro Jarbas Monteiro de Moraes
Coronel Vinicius José Kraemer Álvares
Coronel Ivan Teixeira Leite
Coronel Geraldo de Queiroz Almeida
Coronel José Esteves da Costa
Coronel Antonio Franco Vieira
Coronel Lauro Klüppel Junior
Coronel Heber de Oliveira Moura
Coronel Leon Henriques Lannes
Coronel Heitor Barbosa Menezes
Coronel Hélio Carlos Capanema Garcia
Coronel Guilherme Rebello Silva
Coronel Victor Cohen
Coronel José Eduardo de Abreu
Tenente-Coronel Antonio Claret Jordão
Tenente-Coronel Ferdinando Muniz de Farias
Tenente-Coronel Dante Pires de Lima Rebello
Tenente-Coronel Armando Silveira Mello
Tenente-Coronel Edson Esteves da Costa
Tenente-Coronel Francisco Eduardo de A. Bastos
Tenente-Coronel Enjolras Gama de Seixas Maia
Tenente-Coronel Hugo Antonio Candeias
Tenente-Coronel Ubiratan Favila
Tenente-Coronel José Constancio M. de Oliveira
Tenente-Coronel Cezar Bezerra Medrado
Tenente-Coronel Geraldo Cavalcante Cardoso
Tenente-Coronel Célio Pereira
Tenente-Coronel Rivaldo G. Oliveira Lima
Tenente-Coronel Luiz Carvalho de Souza
Tenente-Coronel Helcio Chavadian Esteves
Tenente-Coronel João Eichbauer Junior
Major Roberto Romero Coutinho Rothier
Major José Cortines Linares
Major Raul Guimarães Teixeira de Freitas
Major Tamoyo Caldas Vitali
Major Ary Antonio Mergulhão
Major Noally Diegues
Major Abel Silveira Mesquita

SUPLENTES

Major-Brigadeiro Fernando Rodrigues dos Santos
Coronel Haroldo Paim Pamplona
Coronel Niel Vaz Corrêa
Coronel Armando Vargas de Souza
Coronel José Luiz Colnago
Tenente-Coronel Evonio Arouca
Tenente-Coronel Armando de Azevedo Souza
Tenente-Coronel Luiz da Fonseca Leal
Tenente-Coronel José de Oliveira Moura
Tenente-Coronel Mario Bretanha Galvão
Tenente-Coronel Roberto Gonçalves
Tenente-Coronel Tarso Magno da Cunha Frota
Tenente-Coronel Pedro Richard Neto
Major Francisco Vicente Garcia Ribeiro
Major Luiz Gaspar Moreira
Major Hans Carl Nordhaus
Capitão Lucio Valle Barroso
Capitão David Luiz Nogueira
Capitão Arthur Carlos Bandeira
Capitão Jaime Lino de Mattos

TEMPO DE VARIG

Os 10.100 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

