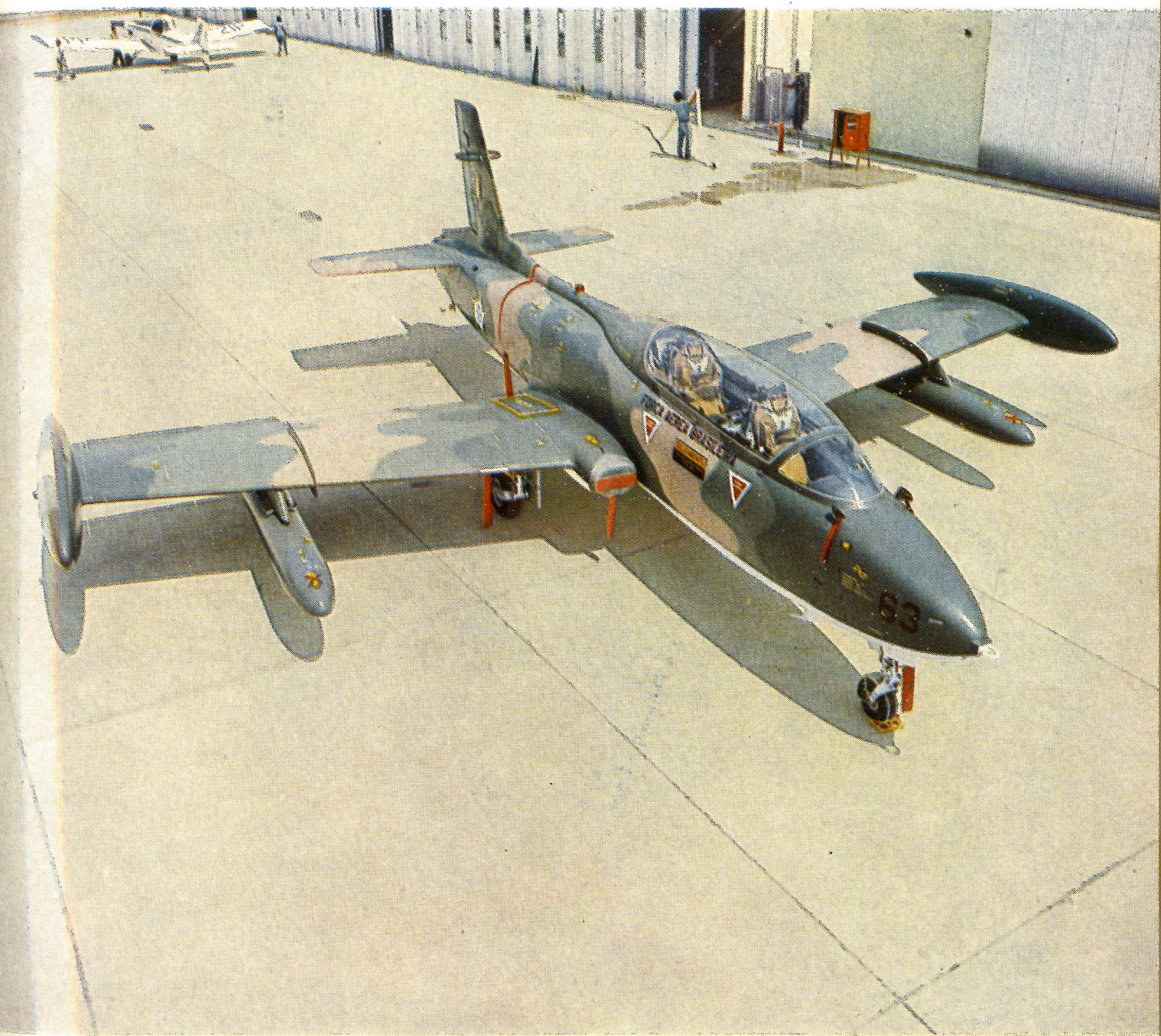
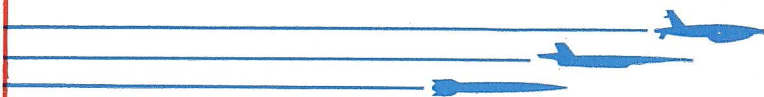
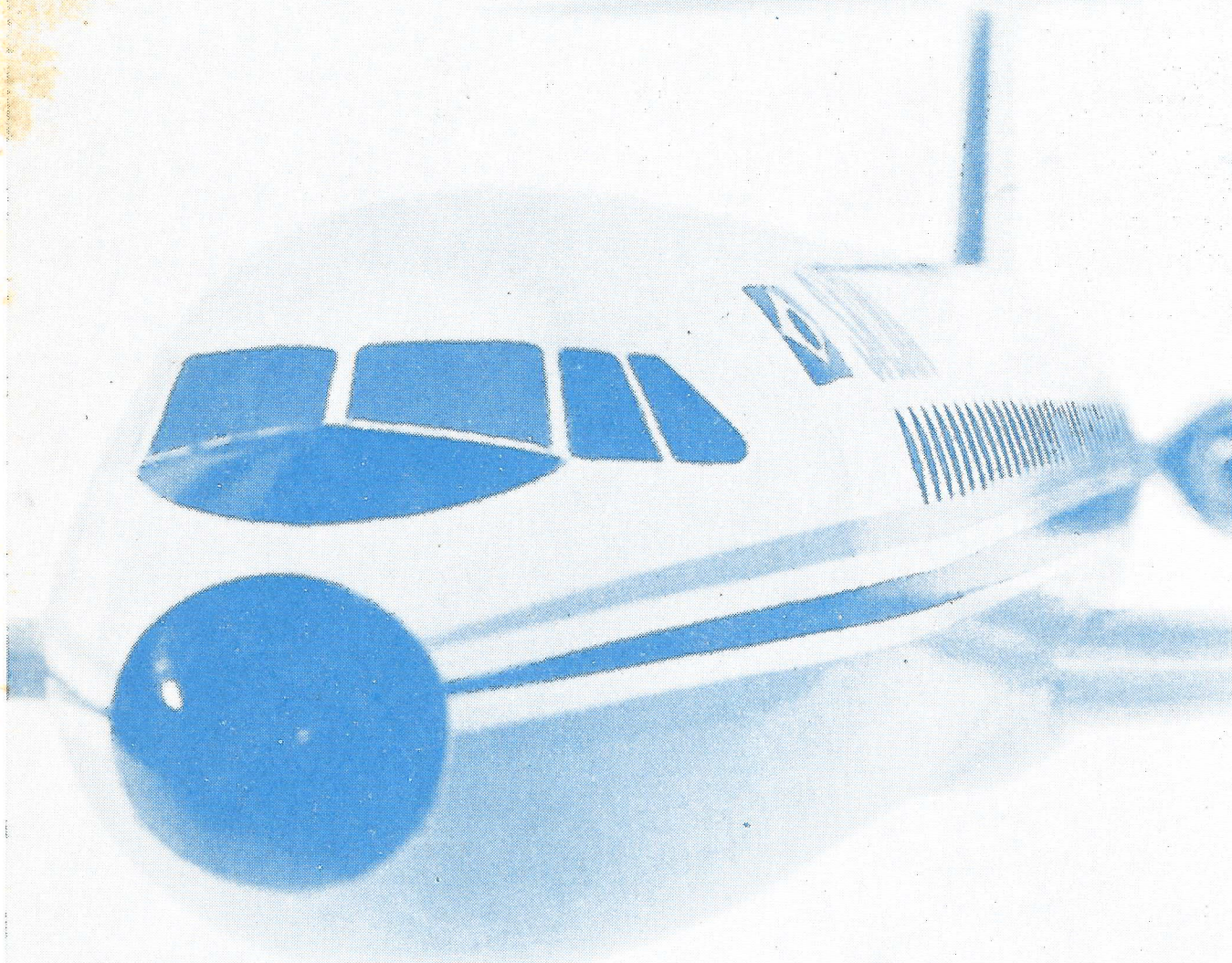


REVISTA
AERONÁUTICA



SETEMBRO - OUTUBO 1971

Agora a Sadia vai falar do Jatão para quem entende do assunto.



O Jatão fez da Sadia o que os jatos fizeram de todas as companhias de aviação: uma empresa grande e forte.

E era isso mesmo que o Governo queria quando deixou a Sadia comprar o Jatão.

Ele foi feito pela mesma empresa que vai revolucionar o mundo com o Concorde: a British Aircraft Corporation.

O Jatão pode levar 109 pessoas.

Mas a Sadia só leva 86.

Assim sobra espaço para você ficar à vontade.

Pôr as pernas onde quiser, comer, beber e dormir sem ser perturbado.

Aí é que você entende o que é o serviço de bordo O Cisne Real.

E por que as aeromoças da Sadia ganharam o nome de anfitriãs do ar.

Dentro do Jatão você não ouve nenhum barulho: suas turbinas Rolls Royce foram colocadas lá atrás, para jogar o barulho ainda mais para trás.

Viajar assim é bom.

Até para quem não entende do assunto.

SADIA 

REVISTA AERONÁUTICA

SETEMBRO/OUTUBRO — 1971
ANO 14 — Nº 70

Diretor

Major-Brigadeiro R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Secretário

Ten Cel Av R/R Ildefonso Patrício de Almeida

Publicidade

Brigadeiro 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\$ 18,00

NÚMERO AVULSO: Cr\$ 3,00

Redação e Administração:

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

SUMÁRIO

	Págs.
Sob a Inspiração da "Semana da Asa" — A Direção	1
Ontem, Hoje, Sempre Brasil — Padre Eu- valdo de Mendonça Andrade	2
40 anos voando pelo Brasil	4
A Indústria Aeronáutica Brasileira apresenta o XAVANTE AT-26 — Reportagem ...	9
O CONCORDE no Brasil — Reportagem ...	13
Hospital da Aeronáutica do Galeão — Repor- tagem	17
Bodas de Prata do C-47 — Brigadeiro Ro- dolpho Becker Reifschneider	23
O Conflito Filosófico dos dias atuais — Ten Cel Alcyr Lintz Geraldo	25
A "Helicopterização" no Brasil — Cel Av Lauro Ney Menezes	32
Noticiário Especial da CHICAER — Repor- tagem	38
COOPCAR é Notícia — Reportagem	41
Avaliação da Aprendizagem na FAB — No- ticiário	42
Operações Anti-Submarino noturnas — No- ticiário	42
Novo endereço da Revista Aeronáutica — In- formação	42
Semana da Asa — Noticiário ...	43
Helicóptero WG-13 — Noticiário	44
Notícias Aeronáuticas	50

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

Sob a inspiração da Semana da Asa

Com renovado entusiasmo foram realizadas as comemorações da "Semana da Asa", no período de 16 a 23 de outubro. A exemplo dos anos anteriores, o Ministério da Aeronáutica levou a termo extenso programa de festejos, não somente no Rio de Janeiro, mas também nas capitais onde se acham sediados os Comandos de Zonas Aéreas. Esta Revista, tanto no passado como agora, aproveita a motivação que vem no transcurso desses sete dias, marcados de tão alto significado e de tão alevantado civismo, para dirigir a sua mensagem timbrada pelo ideal que aproxima todos os membros da Família Aero-náutica.

Desta vez, as nossas palavras refletem, num primeiro plano, a satisfação de que estamos todos pos-suídos por haver constatado que, a cada novo de-curso da "Semana da Asa", mais se entrelaçam nas festividades as nossas Forças Armadas, ao mesmo tempo que mais intensa e espontânea se torna a participação do nosso povo. Por outro lado, as cres-centes manifestações de solidariedade dos Países Amigos, não só do Continente Americano, de que somos integrantes, mas inclusive de outros situados em longitudes tão afastadas, tocam profundamente a nossa sensibilidade de brasileiros, sempre inclina-dos ao conagração e à cooperação entre os povos.

Numa segunda apreciação, assinalamos, com jus-tificada ufania patriótica, o considerável avanço de nosso País, sobretudo no tocante à Indústria Aero-náutica que veio felizmente coincidir com os feste-jos da "Semana da Asa", em 1971. Tudo realmente leva a crer que a pátria de Santos Dumont sem dú-vida está destinada a tornar-se cada vez mais pu-jante nos domínios da Aviação.

O terceiro ponto que desejamos ressaltar cons-titui uma homenagem a todos quantos, com a sua parcela de esforço, contribuíram para o desenvolvi-mento da Aeronáutica Brasileira. Basta recordar o que éramos há três décadas, por exemplo, quando, em hora inspirada, foi criado o nosso Ministério e olhar o que somos hoje, vislumbrando, com incon-tida certeza, o que seremos amanhã.

Diante de tudo isso, temos de reverenciar a me-mória daqueles que deram suas vidas a serviço da nossa Aviação, civil e militar, tanto na paz como na guerra, e devemos render nossa homenagem a esses aviadores de cabelos brancos, muitos no silên-cio da Reserva, mas que deram o melhor de si para colocar o nosso País numa posição de relevo no setor aeronáutico. Não sejamos ingratos e esquecidos, mas, ao contrário, não tenhamos inibição para de-monstrar a nossa admiração e o nosso aprêço aos grandes Chefes de ontem, pois o espírito da "Sema-na da Asa", em 1971, é o mesmo que serviu de ins-piração aos seus beneméritos idealizadores.

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa o AT-26, primeiro avião a jato construído pela EMBRAER. Vide reportagem à pá-gina 9 deste número.

ONTEM,

HOJE,

SEMPRE BRASIL!...

Sermão pronunciado pelo Pe. EUVALDO DE MENDONÇA ANDRADE, Capelão da FATA, na Igreja de São Paulo Apóstolo, em Copacabana, no dia 5 de setembro de 1971.

Estamos em plena Semana da Pátria. Nesses dias memoráveis, em que comemoramos a data maior da nossa nacionalidade, convocamos a nossa consciência para uma introspecção, perguntando-nos se empregamos todos os nossos esforços para a grandeza do nosso País.

Amar a Pátria, auscultar a sístole e a diástole do seu coração, acompanhar os seus passos e proteger o seu destino genuíno promissor, eis o nosso dever e a nossa missão.

A Pátria é o nosso céu onde coruscam o Cruzeiro do Sul e o nosso Sol tropical que nos acorda cedo para as labutas diuturnas e pácificas.

A Pátria é a nossa fauna numerosa e singular e a nossa flora variada que nos alegra com o seu colorido multifário. Assim, como o sorriso é a expressão da alegria da alma do homem, assim, também, o florir das nossas árvores é o sorriso da nossa natureza!...

A Pátria é o sussurro agradável do nosso mar e são as nossas praias brancas que as ondas vêm beijar, com suas grinaldas de espumas!...

A Pátria são os nossos rios caudalosos, nossas cachoeiras e nossas cascatas, nossos lagos e nossos riachos rumorejantes.

A Pátria são as nossas densas florestas, nossos agrestes e nossas caatingas, nossos campos e nossos vales.

A Pátria são as nossas estradas rasgando as matas e levantando o pó vermelho da argila e as nossas artérias modernas atravessando as cidades mais populosas, como alfombras cinzentas estendidas na esmeralda do nosso solo fecundo.

A Pátria são as nossas montanhas que se alcantilam danosas e as nossas planícies onde vicejam os trigais lourejantes, acenando seus braços delgados ao sopro da brisa que passa!...

A Pátria é o canto do rouxinol ou do sabiá que desperta a saudade na alma da gente, laivos de nostalgia indizível, essa infinita suavidade triste que todos nós experimentamos, mas só os poetas sabem exprimir:

"Minha terra tem palmeiras,
Onde canta o sabiá.
As aves que aqui gorjeiam,
Não gorjeiam como lá!"...

A Pátria, na unidade dos seus ideais, na generosidade e pureza dos seus afetos, na intimidade de sua vida, é uma grandiosa dilatação da existência do indivíduo. Assim como no homem há dois elementos que se conjugam para constituir a perfeição da natureza humana, assim também a civilização de um povo abrange o elemento material e o espiritual.

A florescência da agricultura, do comércio e da indústria, a extensão, rapidez e comodidade dos meios de comunicação representam apenas o primeiro elemento do progresso civilizador. Acima da exploração e elaboração da matéria bruta, acima da força mobilizada para a defesa do direito, está o espírito de um povo que se revela na elevação dos seus ideais, na delicadeza e generosidade dos seus sentimentos, nos primores de sua fidalguia, no respeito à verdade, na fidelidade às suas tradições, na prática do bem e na dedicação às grandes causas da humanidade.

Essa compreensão da vida nos seus justos limites foi proclamada, claramente, pelo nosso Divino Salvador: "Nem só de pão vive o ho-

mem". Sim, o homem não vive só do pão, porque vive do pão e do ideal. O pão é o ventre, centro da vida orgânica. O ideal é o espírito, órgão da vida eterna. Subverter a ordem natural dos seres, tanto no indivíduo como na coletividade, é instaurar o regime da inquietação e da desordem, é alimentar a perturbação e o sobressalto.

O grande João XXIII já nos advertia: "Todos os homens, em todo o tempo, suspiraram ardentemente pela Paz na Terra. A Paz, porém, não pode ser fundada e assegurada sem o respeito rigoroso da ordem que Deus estabeleceu" (*Pacem in terris*).

A Pátria é antes de tudo a tradição, os seus costumes, as suas instituições, a aspiração comum de um ideal altaneiro. Tudo isso é a sua alma e o seu espírito. Extirpai êsse sopro de vida e tereis uma Pátria sem fisionomia, estática e incolor, uma Pátria sem vitalidade e sem encanto, sem poesia e sem grandeza!...

Ei-lo, eis aí o ideal no seu resplendor meridiano, a primazia, a preeminência do eterno sobre o efêmero, do espiritual sobre o material, do Infinito sobre o limitado.

Foi essa primazia que a Família brasileira procurou defender como quem procura guardar as entradas da alma contra o maior dos males!...

Ê nessa altura das nossas elucubrações que podemos perceber o valor, a coragem, a fidalguia e a lealdade das Forças Armadas. Elas estiveram sempre ao lado da Família brasileira para a defesa dos seus direitos e a sua tranquilidade total e absoluta.

Deus abençoe a nossa Pátria.

Deus abençoe a Família brasileira.

Deus ilumine e abençoe os nossos governantes, para que possam dirigir, com segurança, os destinos da nossa Pátria, porque só assim poderemos ser,

ONTEM,

HOJE,

SEMPRE BRASIL!...

40 ANOS VOANDO PELO BRASIL

A REVISTA AERONÁUTICA vem juntar-se, com muita espontaneidade, às manifestações de júbilo por motivo da passagem do 40º aniversário da criação do CORREIO AÉREO NACIONAL e publica, na íntegra, a interessante síntese elaborada a propósito pelo Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica. Este ano, as comemorações realizadas na Base Aérea do Galeão no dia 12 de junho, possivelmente pelo mau tempo, não tiveram a mesma movimentação observada em ocasiões anteriores. O aniversário do CAN, todavia, é assunto que toca muito de perto a todos que tiveram a feliz oportunidade de contribuir com a sua parcela de esforço para a realização de uma obra tão útil ao País e tão bem conceituada, não só no Brasil, mas até mesmo além das nossas fronteiras. Desta vez, assim, achamos que seria mais oportuno, ao invés de relatar as festividades do dia 12 de junho, publicar o resumo histórico do CAN, redigido pelo Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica. Acreditamos que, concorrendo para divulgar os principais feitos do CORREIO AÉREO NACIONAL, estamos prestando a nossa melhor homenagem a uma organização que tanto tem contribuído para o bem-estar do nosso povo e sobretudo para o trabalho ciclópico da integração deste País de dimensões continentais.

Após o feito do grande brasileiro Alberto Santos Dumont, descobrindo a dirigibilidade do mais pesado que o ar, não tardou que a aviação chegasse ao Brasil, entusiasmando nossa gente.

Em 1912, já os pilotos italianos Gian Felice Gino e Ernesto Darioli e os franceses Roland Garros e Edmond Plancaut empolgavam o povo carioca.

Nesse mesmo ano, a 22 de outubro, na École d'Aviation d'Etampes, na França, era brevetado o primeiro oficial brasileiro, o Tenente Ricardo Kirk.

Em 2 de fevereiro de 1914, foi inaugurada a Escola Brasileira de Aviação, gênese da aviação nacional.

A Escola de Aviação Naval nascia, em 23 de agosto de 1916, criada pelo Decreto

nº 12 167, e a arma de Aviação, no Exército, originava-se da Lei nº 5 168, de 13 de janeiro de 1927.

Aquela época, as autoridades militares fixaram em torno do Campo dos Afonsos, como limite para o vôo dos aviões militares de então, um raio de dez quilômetros.

Os jovens oficiais-aviadores da época, cheios de arrôjo e de idealismo, desejavam voar mais, e assim, com o pensamento voltado acima de tudo para o Brasil, pensaram em um meio que lhes proporcionasse maior atividade aérea e que redundasse em proveito real e verdadeiro para a Pátria.

Sabiam que eram difíceis os transportes da época, em que predominavam o navio e o trem, ligando com muita demora os diversos centros brasileiros.

Pensaram, então, em encurtar essas distâncias, prestando um grande serviço ao seu País, empregando a Aviação Militar.

Um grupo dêesses patriotas, à cuja frente se achavam Eduardo Gomes, Lemos Cunha e Casimiro Montenegro Filho, dirigiu-se ao Ministro da Guerra de então, General José Fernandes Leite de Castro, e daí nasceu, em caráter experimental, o Serviço Postal Aéreo Militar, denominação mais tarde mudada para Correio Aéreo Militar.

Assim, na histórica manhã de 12 de junho de 1931, os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, pilotando o *Curtiss Fledgling K 263*, partiram dos Afonsos, levando alguma correspondência e regressando no dia 15.

Estava iniciada uma longa e árdua jornada de luta, de trabalho, de vitórias, mas também de sofrimento, lágrimas, dor e sacrifício.

A linha então iniciada regularizou-se com três vôos semanais.

O avião *Curtiss Fledgling* acima referido, cognominado o "Frankstein", era de treinamento, equipado com motor *Wright Challenger* de 170 HP, podendo voar 5 horas e meia, a uma velocidade de cruzeiro de 120 km/h. Na parte posterior da fuselagem, possuía um pequeno compartimento de bagagem, cuja capacidade era apenas de 15 quilos, entre malas postais, ferramentas e pertences dos pilotos.

Não obstante a fragilidade e o pequeno porte dos aviões da época, bem como a falta de campos de pouso, sabedores do inexpressivo sistema rodo-ferroviário da época tinham a convicção de que cabia ao avião desbravar terras antes desconhecidas, ligar os rincões mais afastados, em que pesasse sua diminuta capacidade de carga.

Tentaram, então, Goiás, e a ausência de campos intermediários e de cartas geográficas precisas tornaram a empresa quase impraticável. Enfrentando o desafio, o Tenente Casimiro Montenegro foi enviado à frente, a fim de perscrutar a viabilidade da linha então idealizada.

Os prefeitos e a população dos locais onde a "garça" deveria passar encheram-se de júbilo e deram-lhe todo o apoio.

Assim, o dia 12 de outubro foi escolhido para o vôo inaugural, por representar a data histórica do descobrimento da América. Entretanto, tal não se deu, pois o velho *Curtiss* teve que fazer uma aterragem forçada nas cercanias da estação de Scheid, do que resultaram avarias no aparelho e leves ferimentos no Tenente Montenegro.

Nada esmorecia o ânimo daqueles jovens pilotos e, assim, no dia 19 do mesmo mês, segunda-feira, os Tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, pilotando o *Curtiss K 272*, partiram para Goiás. Pernoitaram em São Paulo e Ipameri, e escalaram em Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari e Leopoldo Bulhões. Com calorosa e festiva recepção, chegaram a Goiás, no dia 21.

A linha regular para aquele Estado teve início em novembro de 1931, com um vôo por semana.

Após a Revolução de 1932 e a aquisição de aviões *Waco CSO*, novos, equipados com motor *Wright* de 240 HP e com velocidade de cruzeiro de 180 km/h, novos pilotos se formaram, e, assim, em breve o Norte se ligaria ao Sul e terras desconhecidas seriam incorporadas à comunidade nacional.

Mato Grosso foi a próxima meta e coube ao Primeiro-Tenente-Aviador Hortêncio Pereira de Brito, Comandante do Destacamento de Aviação de Campo Grande, inaugurar, em fins de 1932, a linha do CAM para aquele Estado, com escalas em São Paulo, Bauru, Penápolis, Três Lagoas e Campo Grande.

Pensou-se, então, em atingir o Paraná e, ainda em 1932, o Tenente Antônio Lemos Cunha iniciou a linha com escalas em São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, Ponta Grossa e Curitiba.

O rumo, agora, era o Nordeste, tarefa difícil, mas não impossível, não obstante a falta de campos e as enormes distâncias a vencer. Necessário se tornaram, antes, inúmeras providências preliminares, destacando-se entre elas o exame dos campos de pouso, que foi feito por terra, na reta de 2500 km do São Francisco, pelos Tenentes Casimiro Montenegro Filho e José Sampaio de Macedo.

Com denodo e abnegação, os Tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo e Nelson Freire Lavenère-Wanderley decolaram do Rio de Janeiro, no dia 15 de fevereiro de 1933. Após pernovernarem em Bom Jesus da Lapa e no Crato, e de aterrarem nos campos intermediários de Belo Horizonte, Pirapora, Rio Branco, Barra do Rio Grande, Chique-Chique, Remanso, Joãozeiro (Bahia), Petrolina, Joãozeiro do Norte (Ceará), Iguatu e Quixadá, chegaram a Fortaleza, inaugurando a linha do São Francisco.

Em 16 de agosto de 1934, os Tenentes Victor da Gama Barcelos e Rafael de Souza Pinto, pilotando o *Waco Cabine C-64*, partiram de Fortaleza e atingiram o Rio de Janeiro, no mesmo dia, pousando em todos os campos intermediários da linha do São Francisco. Às 3 horas e 30 minutos, alçaram vôo em Fortaleza e às 19 horas atingiram o Campo dos Afonsos.

Pouco antes desse feito, entretanto, em dezembro de 1933, prolongando a linha do São Francisco e tendo como etapas intermediárias Camocim, Parnaíba e Peri-Peri, o Capitão Macedo e o Tenente Manoel de Oliveira inauguraram a linha Fortaleza—Teresina.

Voltou-se o CAM, então, para o sul do País, e a linha Uruguaiana—Pôrto Alegre foi iniciada em 23 de julho de 1934 pelos Tenentes Rosemiro Leal Menezes e Levi Castro de Abreu. O itinerário inicial era Santa Maria, Alegrete, Uruguaiana, Cachoeira e Pôrto Alegre, mais tarde desdobrado para cobrir o seguinte trajeto: Pôrto Alegre, Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Uruguaiana, São Luís, Santo Ângelo, Cruz Alta e Passo Fundo.

A iniciativa e a execução pertenceram ao Comando e aos Oficiais do 3º Regimento de Aviação, sediado, à época, em Santa Maria.

Estamos, agora, em agosto de 1934 e, após estudos e providências preliminares junto às Prefeituras e às autoridades militares, uma linha pioneira de 700 km partiu de Campo Grande (Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Entre-Rios), ampliando-se, progressivamente, até atingir 2 700 km. Esse desdobramento determinou a bifurcação em dois circuitos: Norte — Campo Grande, Coxim, Lageado, Cuiabá, Rosário do Oeste, Cáceres, Vila Bela, Corumbá e Campo Grande; Sul — Campo Grande, Pôrto Murtinho, Nioac, Bela Vista, Ponta Porã, Campanário, Dourados e Campo Grande.

O ano de 1934 ainda guardava a grata surpresa do surgimento do Correio Aéreo Naval, cujo primeiro vôo foi realizado pelos Capitães-Tenentes Ismar Brasil e Álvaro Araújo, que, pilotando um avião *Waco CSO*, com flutuadores, partiram do Galeão com destino a Florianópolis, com etapas em Santos e Paranaguá.

Em 1935, começou a linha Curitiba—Foz do Iguaçu, cujo vôo inaugural foi realizado pelo Capitão Orsino de Araújo Coriolano e Tenente Manoel de Oliveira, o que determinou que, no ano seguinte, a população de Foz do Iguaçu mandasse cunhar vários exemplares de uma medalha de ouro para ofertar aos aviadores que faziam a linha, as quais continham os seguintes dizeres: “Aos aviadores do 5º RAV, heróis anônimos do progresso de Foz do Iguaçu”.

O ano de 1935 marcou ainda a expansão da linha Fortaleza—Teresina até Belém, sendo o vôo inaugural realizado no dia 14 de julho daquele ano, pelo Capitão Manoel Pinto da Silva Vale e pelo Tenente Gonçalo de Paiva Calvante.

Mas não ficou nessa série de feitos gloriosos a ação dos pilotos brasileiros. Eles queriam alcançar mais e, não satisfeitos, lançaram-se à demanda de terras alienígenas. Inauguraram, em 23 de janeiro de 1936, num *Waco Cabine*, a linha São Paulo, Bauru, Três Lagoas, Campo Grande, Ponta Porã, Concepción e Assunção.

O ano de 1936 marcou a chegada do Correio Aéreo Naval até a cidade de Rio Grande. Partindo de Santos, serviu às cidades de Ubatuba, São Sebastião, Iguape, Cananéia, Itajaí, São Francisco, Laguna, Tubarão e Paranaguá.

Partindo da cidade de Rio Grande, passou a servir às cidades de Jaguarão, Pelotas e Santa Vitória do Palmar.

A Amazônia, à época, era completamente inexplorada, e a mata impenetrável desafiava o homem e fazia com que constituísse uma temeridade voar naquela região.

Nada obstante, em 22 de julho de 1937, um avião *Waco CSO* aterrou no Amapá e, no dia 4 de agosto do mesmo ano, ainda num *Waco CSO C-31*, tripulado pelo Capitão Ruy Presser Belo e pelo Tenente Jóléo da Veiga Cabral, as asas do Correio Aéreo Militar chegavam ao Oiapoque.

Agora, era chegar ao Tocantins. Estudos foram feitos no terreno, com antecedência, pelo Major Lysias Augusto Rodrigues, auxiliado pelo Sargento Soriano Bastos de Oliveira. Realizaram-se três incursões preliminares, em 1935 e 1936, mas somente em 1939 foi possível realizar a primeira viagem da linha. No dia 31 de janeiro daquele ano, partiram do Campo dos Afonsos, pilotando o avião *Bellanca K-215*, o Major Hortêncio Pereira de Brito e o Capitão Roberto Carlos de Assis Jatahy. Escalaram em Santa Luzia, Formosa, Palma, Peixe, Pôrto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina, Boa Viagem, Imperatriz, Marabá, Cametá e Belém.

A partir da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, as atividades do Correio Aéreo Militar e do Correio Aéreo Naval passaram a ser efetuadas pelo seu herdeiro legítimo, o CORREIO AÉREO NACIONAL, recém-criado.

As Prefeituras Municipais continuavam interessando-se pela construção de campos de pouso, para que as localidades fossem servidas pelos aviões do CAN.

Na Bahia, por exemplo, o Engenheiro Galidino Menezes construiu vários campos que possibilitaram a extensão da linha do litoral, de Ilhéus a Salvador e, depois, a Natal. Em 3 de janeiro de 1941, realizava-se o vôo inaugural e, no dia 6 do mesmo mês e ano, iniciava-se a linha Rio de Janeiro—Salvador pelo Primeiro-Tenente-Aviador João Luiz Vieira Maldonado, que tinha como auxiliar o Sargento Bastos.

O mês de julho de 1941 marcou a inauguração das linhas Curitiba—Londrina, no dia 17, pelos Tenentes-Aviadores Ernani Tavares Pereira Lucena e Renato Costa Pereira, e Curitiba—Pôrto União, no dia 22, pelo Capitão-Aviador José Moutinho dos Reis e o 2º Tenente-Aviador Raphael Leocádio dos Santos.

Não obstante o envolvimento do Brasil na Segunda Guerra Mundial, com a conseqüente necessidade de reforçar o patrulhamento de nossos comboios, mais duas linhas foram criadas no Sul, em 1942. Uma delas em Santa Catarina, com bifurcação para o Norte e para o Sul, e a outra, em Minas Gerais, iniciada pelo Tenente-Aviador Hugo Delayti, auxiliado pelo Sargento Luzarti, cobrindo o circuito Belo Ho-

rizonte, Curvelo, Corinto, Montes Claros, Capelinha, Teófilo Otoni, Governador Valadares, Pechanha e Belo Horizonte.

Em 4 de abril de 1943, foi inaugurada a rota Rio de Janeiro—Caiena pelo Capitão-Aviador Armando Leviel da Silva e Primeiro-Tenente Fernando Alberto Coelho de Magalhães. De São Paulo atingia Caiena, escalando em Ribeirão Preto, Uberaba, Goiânia, Formosa, Palma, Peixe, Pôrto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Conceição do Araguaia, Carolina, Marabá, Belém, Macapá, Oiapoque e Caiena.

As cidades turísticas e históricas reclamavam a presença do CAN. Assim, a 29 de junho de 1943, o Tenente-Aviador Gil Miró Mendes de Moraes e o Aspirante-Aviador Anésio do Amaral inauguraram linha de grande importância para o turismo, que, partindo de São Paulo, atingia Pouso Alegre, Lambari, São Lourenço e São João Del Rei.

As freiras de São Vicente de Paula, em Cametá e Baião, também mereceram a criação de uma linha do CAN para aqueles rincões onde elas habitam, na Amazônia. Começaram-na o 2º Tenente-Aviador Nilson de Queiroz Coube e o Aspirante-Aviador Paulo Victor da Silva, no dia 11 de maio de 1943.

Ainda em 1943, a ligação Florianópolis—Rio de Janeiro foi feita, com escalas em Paranaguá e Santos, pelo 2º Tenente-Aviador Roberto Luiz Macedo Vinhais e Aspirante-Aviador Aroldo Jaromir Wittitz.

Haroldo Coimbra Veloso, tendo como copiloto Elsen Avelino Pinto Guimarães, liga Belém a Caiena, no dia 4 de janeiro de 1944.

Prossegue o CAN a buscar o interior, e o Capitão-Aviador Jorge Marques de Azevedo e o Sargento Ribamar, pilotando um *Lockheed*, fazem a rota Rio de Janeiro, Uberaba, Uberlândia, Rio Bonito e Barra das Garças.

A rota do Brasil Central é alcançada pelo Capitão-Aviador Jorge Marques de Azevedo e o Aspirante-Aviador da Reserva Hilton Pedro de Faria.

Buscou-se, ainda mais, alcançar a terra alienígena, como já se tinha feito ao alcançar o Paraguai. Assim, em 19 de maio de 1945, o Coronel-Aviador Reinaldo de Carvalho Filho,

o Major-Aviador Astor Costa e o Tenente Telmo Romero, pilotando um *Beechcraft* atingem Santa Cruz de la Sierra.

Em 5 de março de 1946, o Capitão-Aviador Geraldo Menezes da Silva chegou a La Paz, a 3700 m.

Nessa altura, o CAN já estava equipado com aviões *Douglas C-47* e *Catalina CA-10*.

Atingiu, então, Santiago, Lima e Quito.

Em 1951, com o aumento das atividades do CAN, criou o Ministério da Aeronáutica um organismo superior para controlá-lo e possibilitar o desdobramento de suas atividades. Nasceu o COMTA — Comando de Transporte Aéreo, que englobou o Serviço de Transporte da FAB, o CAN e a Base Aérea do Galeão.

O volume imenso de trabalho que era afeito ao CAN já não mais era suportado pelo heróico *C-47* e, assim, em 21 de setembro de 1959, entraram em ação os aviões *C-54*, bem mais possantes. Melhoraram as linhas internacionais, facilitaram a criação de linhas-troncos, ajudaram a resolver as crises do Congo e de Suez, transportando militares e equipamentos. Foi nêles que o Brasil repatriou os restos mortais daqueles que deram sua vida nos campos de batalha da Europa, em defesa da Democracia e da Liberdade.

Após dez anos de ininterrupto trabalho, foram substituídos pelos *Douglas C-118*, com capacidade para 80 passageiros e velocidade de 440 km horários.

O trabalho cada vez mais intenso do CAN, agora orientado também em direção ao desenvolvimento do País, e as crescentes preocupações com missões de caráter militar levaram o Governo a comprar para o COMTA aviões do tipo *C-130, Hércules*, que entraram em ação em fins de 1965.

Trata-se de avião moderno, constantemente utilizado para o transporte de material mais variado, desde o trator ao helicóptero, do caminhão ao gerador, ao material usado para a abertura de estradas, construção de campos de pouso, melhoramento de pistas, etc.

Estes aparelhos já têm em sua “fôlha de serviço” o transporte de uma usina termoelétrica para o Acre, bem como o do Escalão Avançado do 2º Batalhão Rodoviário do Exército, de Lajes (Santa Catarina) para Santarém (Pará). Esta Unidade foi incumbida de construir o trecho Santarém—Cachimbo, do complexo Rodoviário da Transamazônica. Os mesmos aviões transportaram 56 toneladas de material pesado do Escalão Avançado do 9º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército, de Carazinho, no Rio Grande do Sul, para Cuiabá, Mato Grosso, incumbido de construir o trecho entre Cuiabá e Cachimbo.

Não poderíamos encerrar êsse despretensioso bosquejo sem fazer uma referência ao CAN da Amazônia e ao Grupo de Transporte Especial.

O primeiro, nas asas hercúleas dos valerosos *Douglas C-47* e *Catalina CA-10*, leva a bandeira do Brasil e a cultura dos centros mais adiantados aos mais recônditos da gleba amazônica, por cuja completa integração hoje toda a Nação luta.

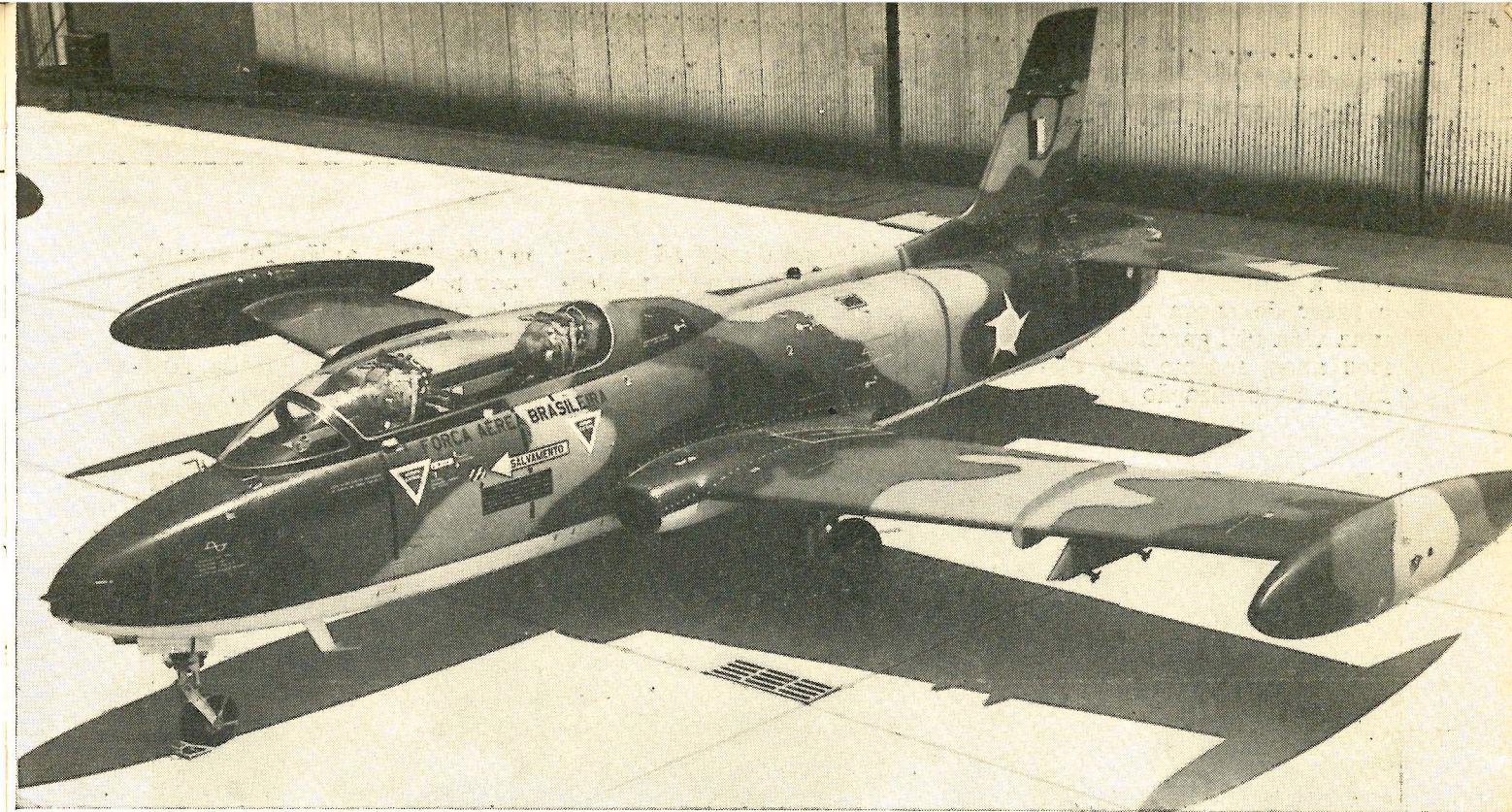
Ê ele quem leva o livro, o remédio, a cruz, as tradições, as coisas do Brasil ao missionário e ao índio, ajudando o primeiro a transformar o segundo num homem integrado à vida e à coletividade brasileira.

O segundo, em seus modernos aviões *AVRO (C-91)* e *HS-125 (C-93)*, transporta as mais altas autoridades da República (Civis e Militares), para os mais distantes locais do País e até do exterior.

Nesses aparelhos, em pleno vôo, são despachados, normalmente, processos de transcendental importância para os interesses nacionais.

Aí você tem, leitor amigo, um resumo do que fizeram os bravos do CAN do passado, muitos dos quais regaram com seu sangue generoso e bom esta Terra de Santa Cruz que os viu nascer.

Nós os imitamos e tudo fazemos para sermos dignos de sua memória, continuando a voar pelo Brasil.



A INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA apresenta o XAVANTE AT-26

Um ponto alto nas comemorações do Dia da Pátria foi, sem dúvida, a abertura do desfile militar na Guanabara pelo XAVANTE AT-26, em vôo rasante sobre o eixo da Avenida Presidente Vargas.

O AT-26 é o primeiro avião a jato construído pela EMBRAER que atende plenamente a necessidades específicas de treinamento e de emprego militar. Trata-se, devemos esclarecer, de um avião projetado e desenvolvido pela AERONÁUTICA MACCHI S.P.A. (Varese — Itália), sendo agora fabricado, no

Brasil, sob licença, pela Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. — EMBRAER, criada pelo Governo para o desenvolvimento da Indústria Aeronáutica Nacional.

Dois requisitos básicos permitiram a criação do AT-26:

- os modernos aviões em operação nas Forças Aéreas aumentaram os requisitos essenciais para o treinamento de pilotos militares; e
- as especificações militares para aviões de apoio tático

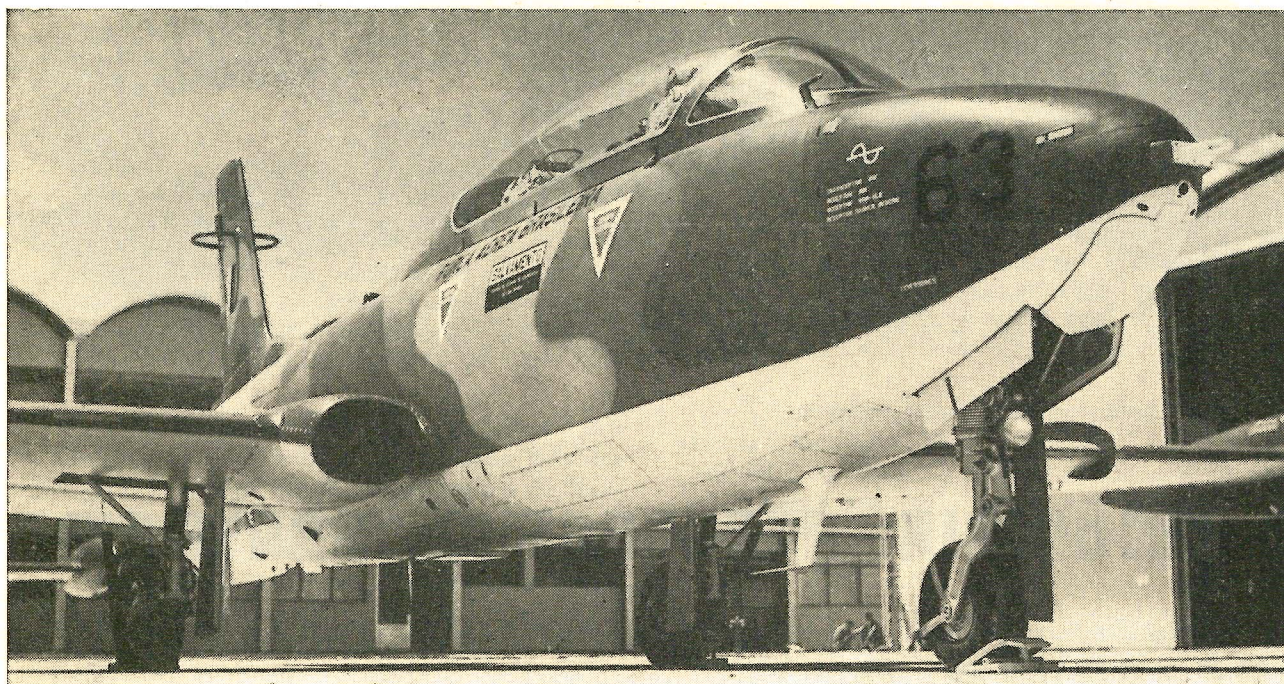
têm requerido aparelhos capazes de transportar armamento em escala adequada ao emprego variado contra objetivos terrestres.

O AT-26, preenchendo, razoavelmente, tais requisitos, é um avião que, em função de suas características aerodinâmicas, oferece uma ampla gama de opções, tornando-o ideal para missões de Combate. Transporta dois pilotos, além de cargas externas em seis diferentes pontos de fixação sob as asas, com uma capacidade máxima de 5 500 lb (2 500 kg).

O seu emprego normal permite a utilização até Mach 0,82 e fator de carga $n=8,0$. Tem uma vida útil garantida por vários anos, mesmo sob elevado índice de utilização anual.

Os sistemas do AT-26 são de concepção bastante moderna, permitindo grande facilidade de manutenção, em consequência da montagem modular e concentrada dos seus compo-

nentes. Este avião foi selecionado por oito Forças Aéreas de diferentes países, já tendo sido construídas mais de 500 unidades em três países (Itália, Austrália e África do Sul).



XAVANTE AT-26

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Pêso máximo de decolagem	5220 kg (11500 lb)
Velocidade máxima	870 km/h (470 nós)
Velocidade de estol	163 km/h (88 nós)
Distância de aterragem (15 m)	715 m (2350 ft)
Distância de decolagem (15 m)	560 m (1900 ft)
Razão de subida (nível do mar)	28,5 m/s (5700 ft/min)
Teto de serviço	1400 m (46000 ft)
Tempo de subida a 9100 m (30000 ft).....	8 min
Raio de ação (armado)	565 km (315 mima)
Número de Mach (máximo)	0,82
Motor Turbo-reator, Rolls-Royce-Bristol..	VIPER— 20F20 - MK540
Tração ao nível do mar	1550 kg (3410 lb)

Seu TURBO-REATOR, recente aperfeiçoamento da série VIPER, é robusto e de concepção simples, apresentando ótimas características em tôdas as altitudes, facilidade de manutenção e grande confiabilidade.

A cabina é pressurizada segundo padrões militares e sua temperatura é controlada permanentemente, sendo, ainda, equipado com dois assentos ejetáveis MARTIN BAKER — MK 04-B. Este dispositivo assegura pronta ejeção em tôdas as altitudes, desde o solo até a altitude operacional, a partir da velocidade de 167 km/h (90 nós). Todo o mecanismo funciona automaticamente a partir da ação de comando dos pilotos, assegurando, inteiramente, a total proteção da tripulação.

Apesar de originalmente projetado para treinamento, o XA-

VANTE, mercê das modificações introduzidas, está em condições de desempenhar, de maneira adequada, missões de apoio aéreo aproximado, interdição, reconhecimento armado e reconhecimento-foto, em apoio a objetivos táticos, em proveito das forças terrestres.

Na versão armada, o AT-26 XAVANTE poderá carregar, em seis diferentes pontos sob as asas (três em cada asa), combinações diversas de armamento, até um máximo de 5 500 lb.

Graças à grande flexibilidade de emprego do AT-26, aliada às suas excepcionais características de voo, facilidade de manutenção e baixo custo operacional, o XAVANTE deverá ser um avião amplamente usado pela Fôrça Aérea Brasileira.

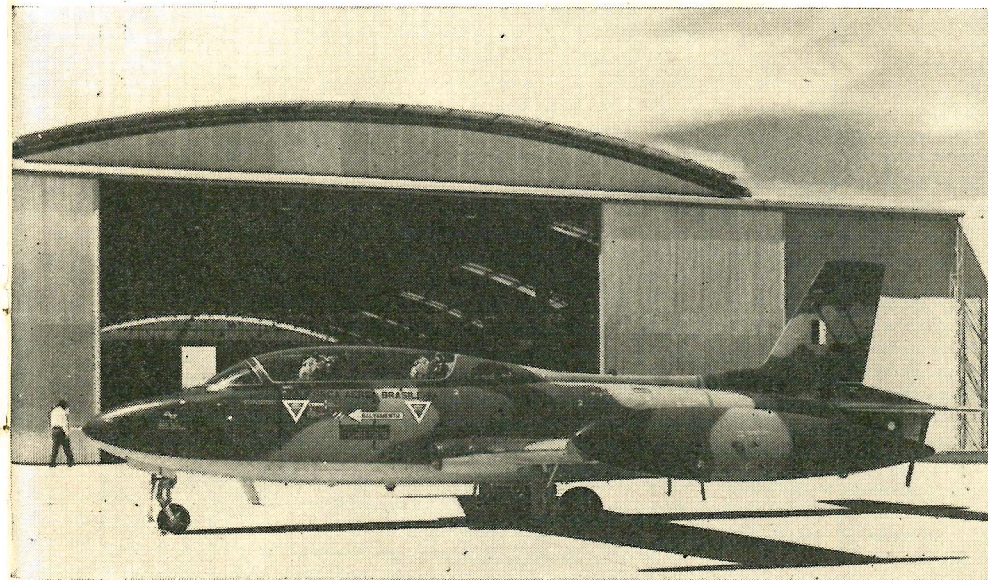
Somem-se a êstes atributos as excelentes "performances" atingidas na faixa de formação e treinamento de pilotos e teremos, como resultado, uma aeronave de apreciável utilidade para as condições brasileiras.

Acrescentamos mais ainda: custo baixo em relação a aviões mais sofisticados, exigências de pistas de dimensões reduzidas e pequeno apoio de equipamento de terra.

Êstes modernos aviões, atualmente nas linhas de produção da jovem Indústria Aeronáutica Brasileira, criam uma nova dimensão nos seus padrões de qualidade, permitindo-lhe, sob certos aspectos, assegurar um grande desenvolvimento de sua capacidade produtiva.

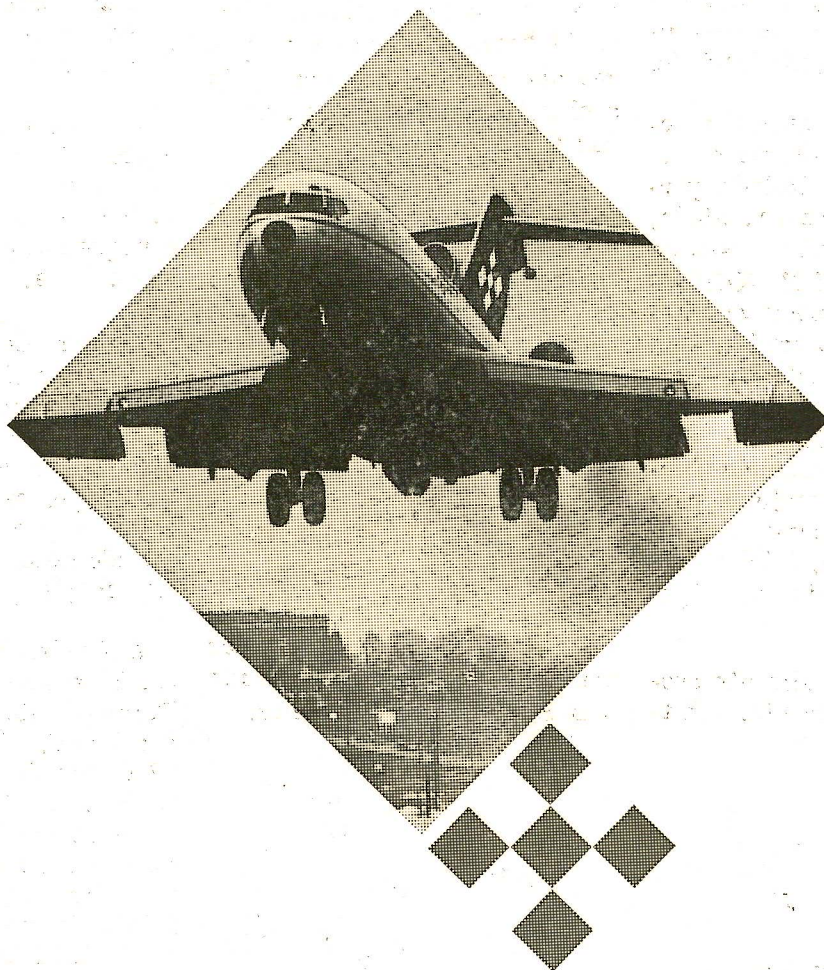
A Academia da Fôrça Aérea, em Pirassununga, o Centro de Formação de Pilotos Militares, em Natal, além do famoso 1º Grupo de Aviação de Caça, sediado em Santa Cruz, serão algumas das Unidades da FAB que estarão empregando, pela primeira vez, um avião a jato, fabricado no Brasil. Podemos então deduzir que, realmente, o XAVANTE poderá ser utilizado pela Fôrça Aérea Brasileira em quantidade apreciável, localizando-se em diferentes e longínquos pontos do Território Brasileiro.

A REVISTA AERONÁUTICA congratula-se com a EMBRAER e manifesta a esperança de que estamos todos animados no sentido de que o Brasil, agora em ritmo compatível, prosseguirá decididamente reduzindo a distância que o separa dos países mais avançados em matéria de indústria aeronáutica.



No hangar da EMBRAER, em São José dos Campos, outra foto do AT-26

JET POWER



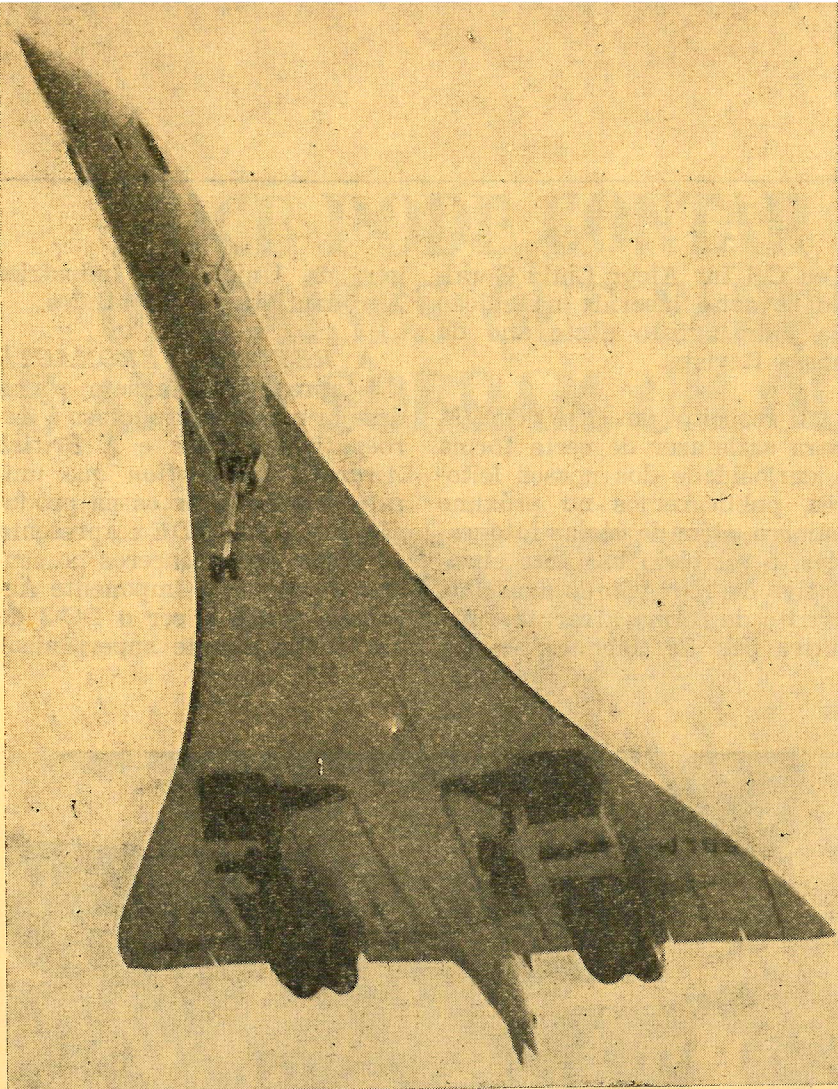
A MAIOR FROTA DE JATOS OPERANDO NO BRASIL

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 Estrelas, 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 ★★



O "CONCORDE" NO BRASIL

A viagem do *CONCORDE* ao Brasil, por ocasião da Exposição Aeronáutica Francesa realizada em São Paulo, foi precedida de intensa expectativa e transformou-se num espetacular sucesso de repercussão mundial. Em nosso País, a curiosidade e o interesse em torno do aparelho supersônico franco-britânico não ficou limitado ao âmbito aeronáutico, mas se estendeu,

O pássaro gigante numa perfeita atitude, ao decolar do Galeão.

Sob as asas do aparelho, as Aeromoças das Companhias clientes do *CONCORDE*.



com justificado entusiasmo, a todas as camadas do povo brasileiro. Algumas personalidades de nossa Terra gozaram, aliás, do privilégio de viajar a bordo do *CONCORDE*, no percurso Caiena—Rio de Janeiro, e outras, inclusive o Vice-Presidente da República, Almirante Augusto M. Rademaker e o Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello, o fizeram em trajetos menores, dentro do nosso território. Os jornais noticiaram pormenorizadamente esses fatos, tendo fornecido ao público a descrição de tais vôos. Sempre que o *CONCORDE* chegava ou partia, seja do Galeão, seja de Viracopos, verdadeira multidão, embora a distância, assistia às elegantes manobras desse novo gigante do espaço. Podemos registrar, sem receio de incorrer em exagero, que o nosso povo se sentiu lisonjeado pela visita do *CONCORDE* e, naturalmente, pelas ilustres presenças de altas autoridades francesas, a começar pelo Sr. Valéry Giscard d'Estaing, Ministro da Economia e Finanças do grande país amigo.

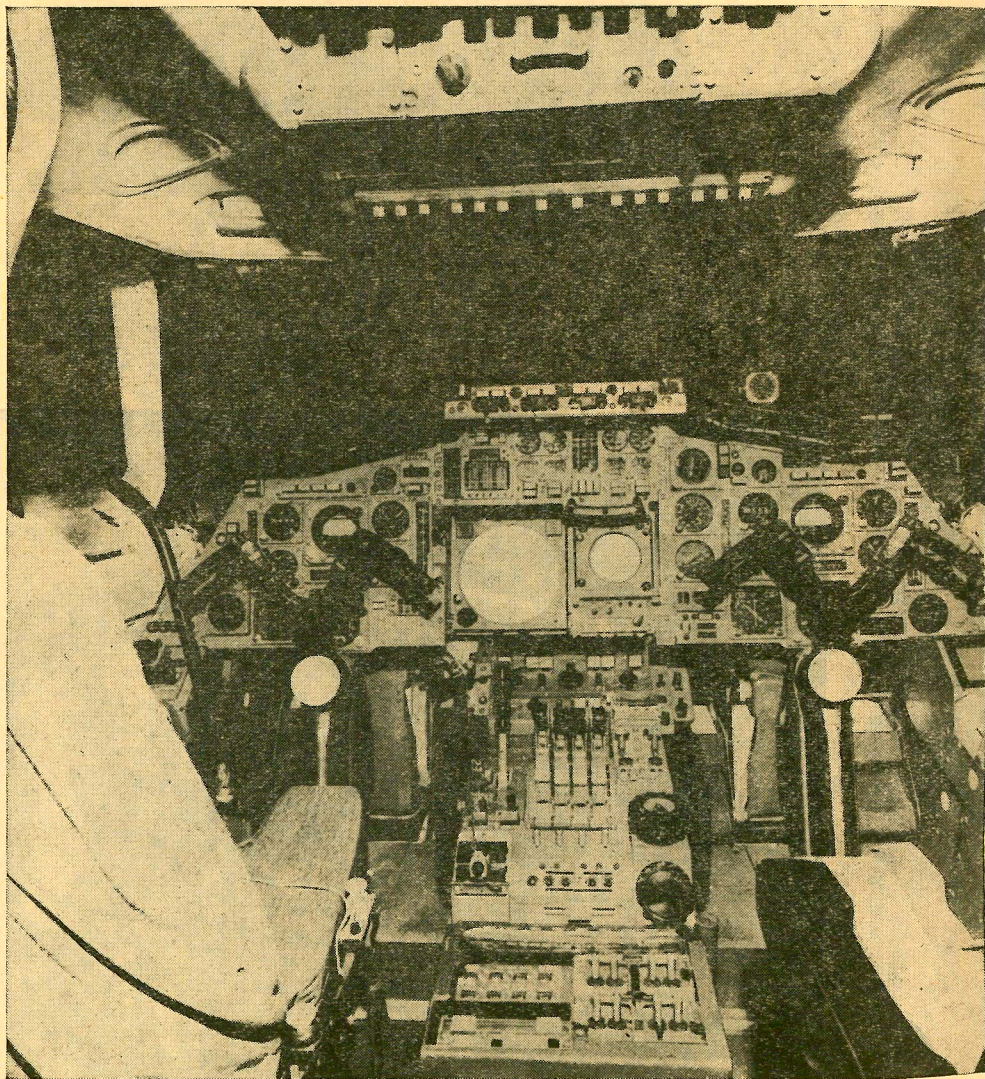
O Brasil, desde Santos Dumont, sempre esteve ligado à França nos assuntos aeronáuticos. A nossa Aviação Militar nasceu e começou a sua gloriosa escalada sob a orientação experiente e fraternal da inesquecível Missão Militar Francesa de Aviação contratada pelo nosso Governo. E, pois, com espontâneo júbilo que assistimos à retomada de uma estreita amizade no campo aeronáutico, entre franceses e brasileiros, como tão bem já salientou Pierre Glostermann em artigo publicado na Revista *Forces Aériennes Françaises*, Nº 273, outubro de 1970, cuja tradução feita pelo

Ten Cel Int Alcyr Lintz Geraldo se acha inserida na edição de julho/agosto deste ano da nossa Revista.

A respeito do *CONCORDE*, para satisfazer de certa forma a curiosidade dos nossos leitores, publicaremos no próximo número, além de várias fotografias, o relatório bastante elucidativo do 169º vôo do aparelho, escrito de forma atraente e objetiva pelo Sr. Jacques Noetin-

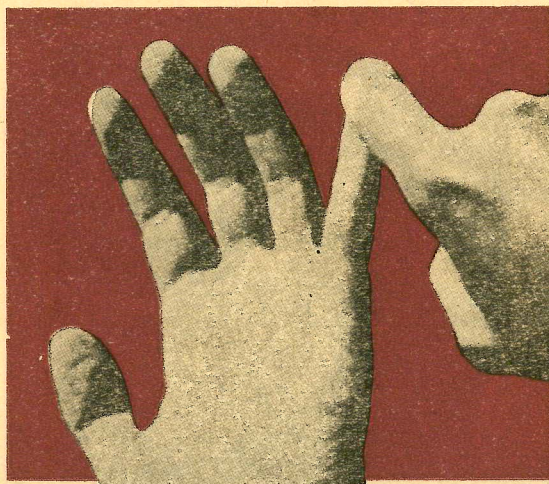
ger, da Union des Industries Aeronautiques et Spatiales.

A *REVISTA AERONAUTICA* aproveita o ensejo para desejar o merecido sucesso à *Aerospatiale France* e à *British Aircraft Corporation* que uniram os seus esforços na produção do *CONCORDE* e apresenta os votos muito sinceros no sentido de que essa imponente Aeronave venha a ser o DC-3 da era do transporte supersônico.



Pôsto de pilotagem do *CONCORDE* 001.

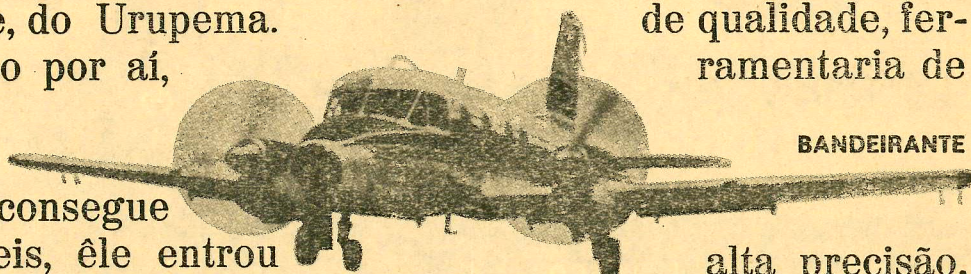
VOCÊ PODE CONTAR NOS DEDOS OS PAÍSES QUE FABRICAM AVIÕES. E AINDA SOBRA UM OU DOIS DEDOS.



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.

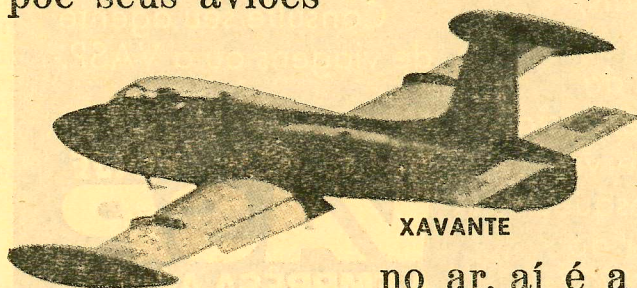
Quando um país consegue fabricar automóveis, ele entrou de uma vez na Era da Industrialização. Mas quando esse país põe seus aviões

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.



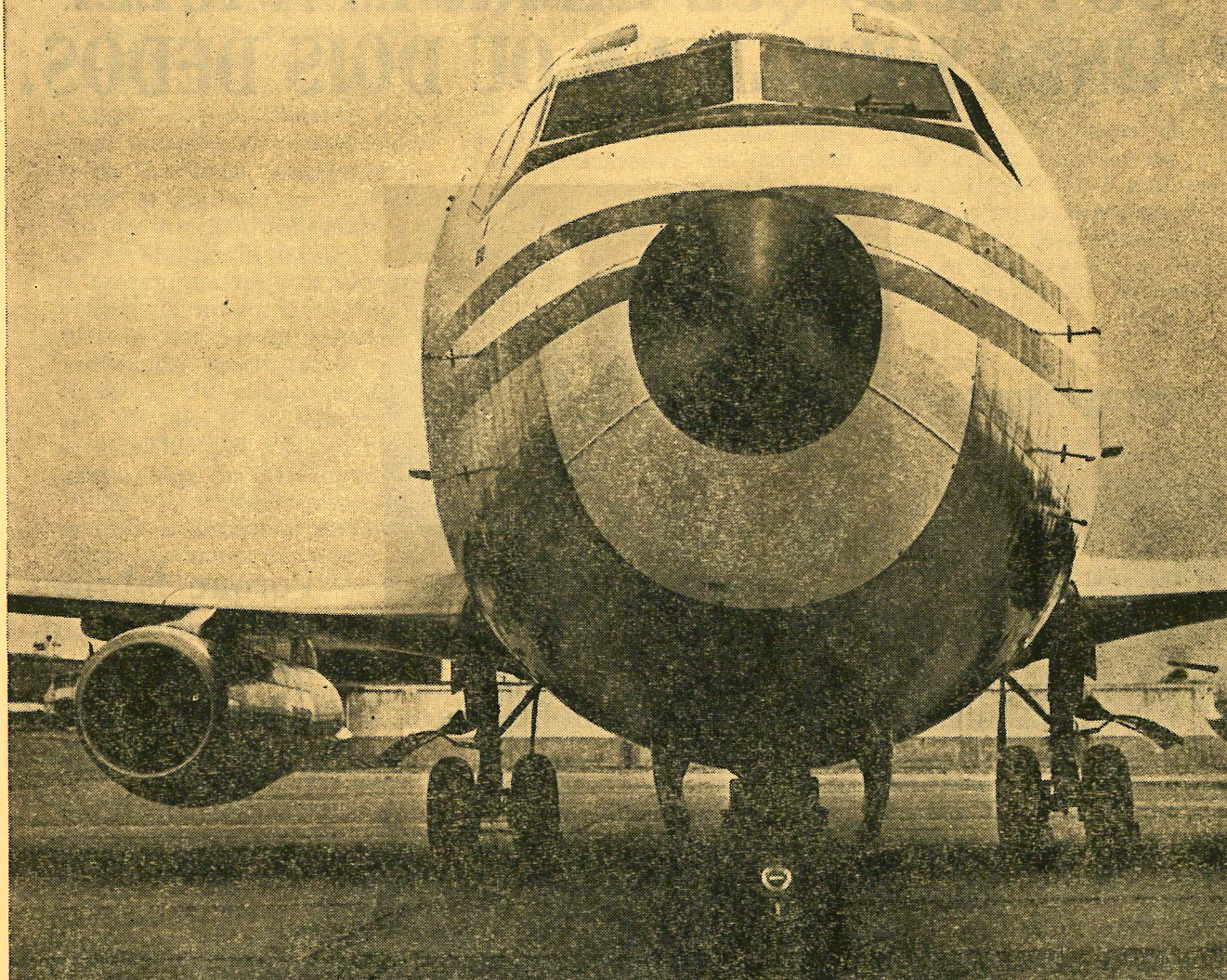
XAVANTE

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

APLIQUE 1% DO SEU IMPÓSTO DE RENDA NA

← EMBRAER
EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
CAIXA POSTAL 343/12.200/ SÃO JOSÉ DOS CAMPOS/EST. DE SÃO PAULO/BRASIL

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

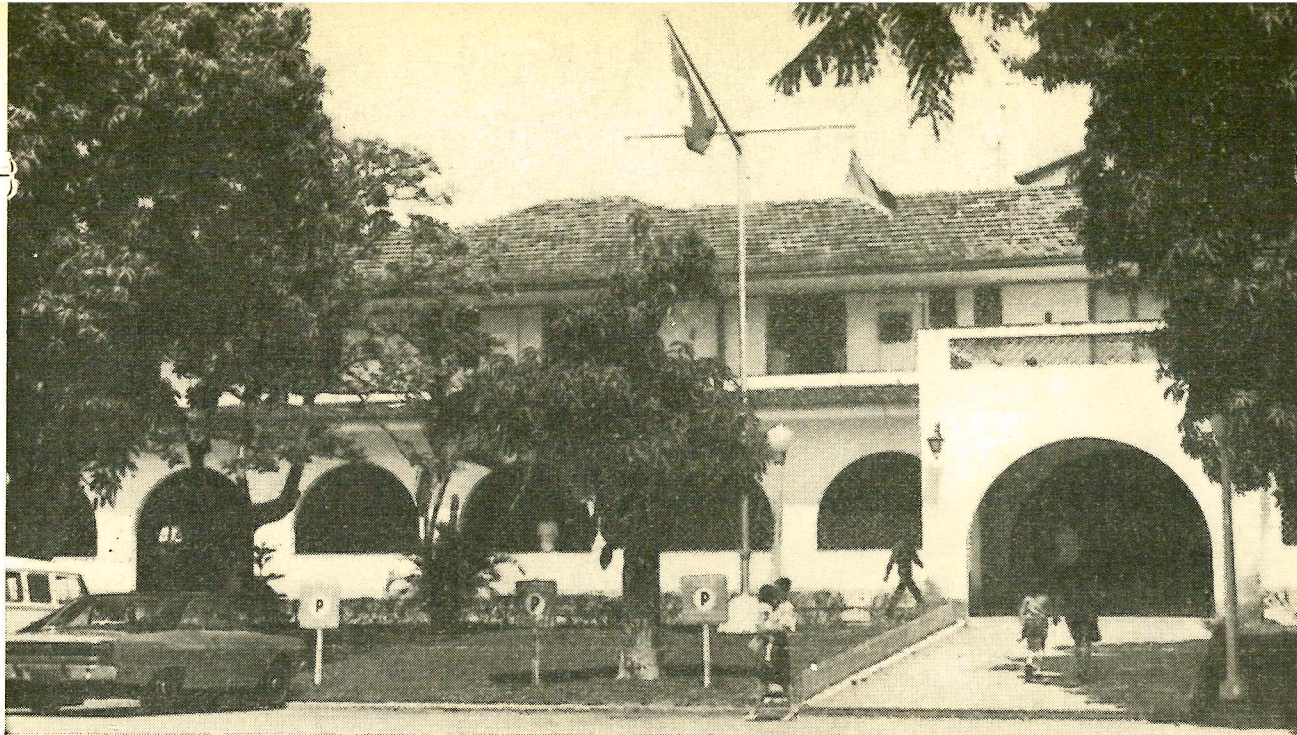
dizer que você ganha,
em cada Boeing 737
da VASP, 2.592.000
minutos, a mais,
de inovações
tecnológicas da
engenharia espacial.

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.



Hospital da Aeronáutica do Galeão

Esta Revista, como já tem feito em ocasiões anteriores acerca de várias organizações da Aeronáutica, apresenta agora uma reportagem sobre o Hospital da Aeronáutica do Galeão. Trata-se de uma organização modelar, a exemplo, aliás, das outras organizações que pertencem ao SSAer, todas empenhadas em cumprir eficientemente suas crescentes tarefas, vencendo muitas dificuldades, quase sempre resultantes da limitação de recursos financeiros.

O pessoal da REVISTA AERONÁUTICA foi recebido no Hospital da Aeronáutica do Galeão pelo seu próprio Diretor, Cel Med Dr. Lima Noce, tendo efetuado pormenorizada visita às instalações e colhido o maior número de notícias sobre as atividades em curso na referida Unidade hospitalar, além de várias fotografias que ilustram a presente reportagem.

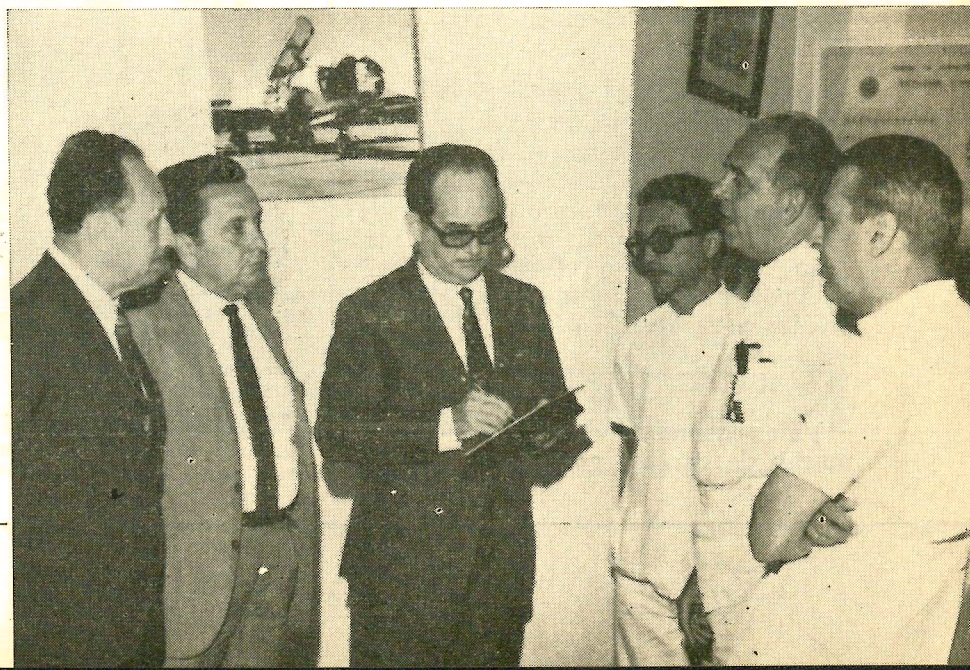
HISTÓRICO

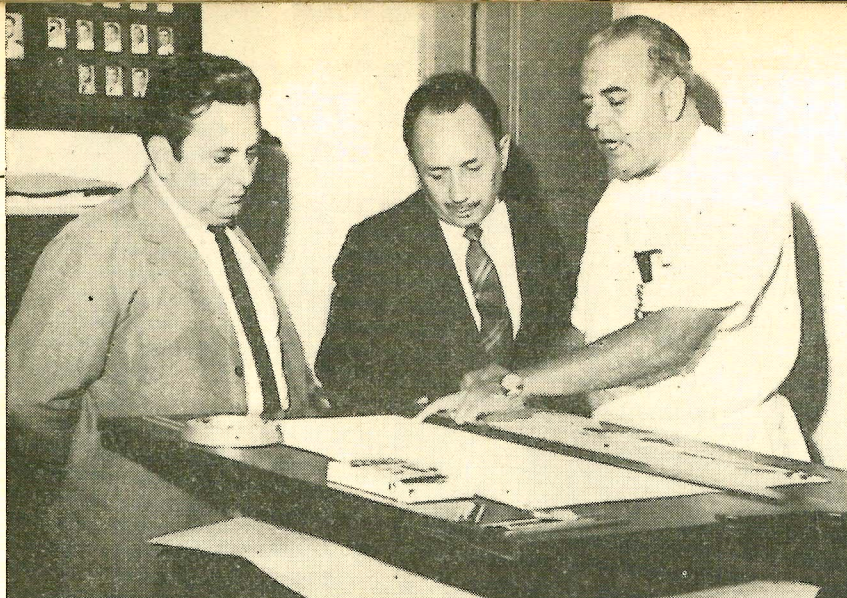
O Hospital da Aeronáutica do Galeão teve sua origem no an-

tigo Pavilhão de Saúde, fundado, em 26 de dezembro de 1939, pela então Aviação Naval. Seu primeiro Diretor foi o atual Marechal Médico Manoel Ferreira Mendes. Em 29 de setembro de 1945, a organização passou a denominar-se Serviço de Pronto Socorro do Galeão e, finalmente, na data de 22 de novembro de 1950, recebeu a denominação

atual de Hospital da Aeronáutica do Galeão. A história do Hospital é toda ela marcada de excelentes serviços médicos prestados à Aeronáutica Brasileira, sendo que os dedicados e competentes profissionais do seu efetivo, tanto no passado como no presente, constituem motivo de orgulho para o Serviço de Saúde da FAB.

Nossa reportagem ouvindo a direção do Hospital da Aeronáutica do Galeão.





O Dr. Lima Noce, Diretor do Hospital, mostrando ao nosso Diretor a planta do futuro Hospital do Galeão. Vê-se, ainda, o Cel Indefonso, Secretário da Revista.

PESSOAL

Presentemente a Direção do Hospital está confiada ao Cel Med Aer João Baptista Lima Noce, cuja fôlha de serviços é sobejamente conhecida, não somente no meio aeronáutico mas também no âmbito médico civil e até mesmo no exterior, onde realizou estágios e cursos especializados. O Dr. Lima Noce dispõe como auxiliares diretos nas funções de Chefia do Hospital dos seguintes oficiais:

Cel Med Aer Antônio Ismar Braga, Chefe da Divisão Técnico-Administrativa.

Ten Cel Med Aer Nery Machado, Chefe da Divisão Técnico-Profissional.

Ten Cel Med Aer Paulo Souza, Chefe da Divisão Técnico-Auxiliar.

No momento, o H Aer Gal possui 50 médicos, embora as suas necessidades mínimas sejam de 65. Aliás, de acordo com as informações que nos foram transmitidas durante a visita, o padrão ideal para o efetivo de médicos num hospital é de 1 médico para cada 2 leitos.

SETOR TÉCNICO

Vale assinalar, como informação de caráter geral, que o

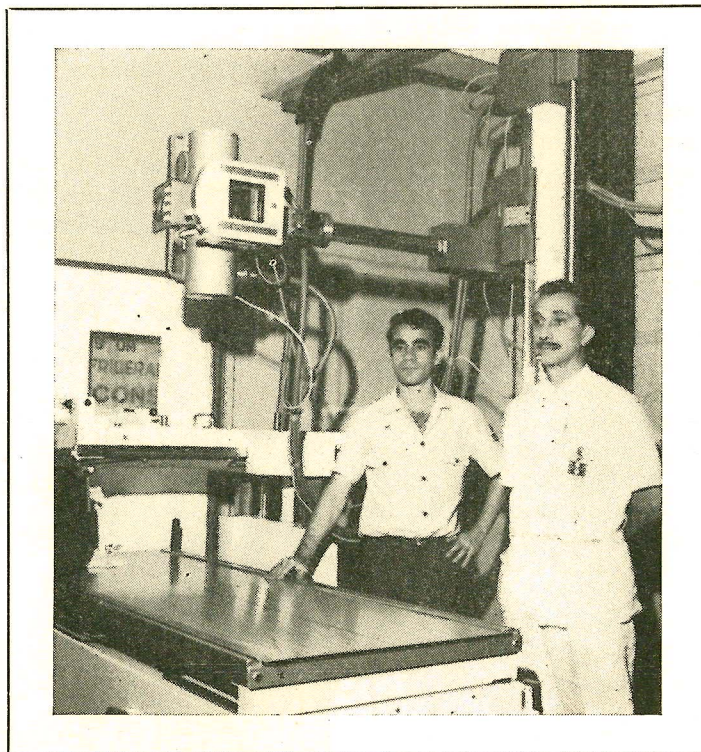
Hospital está aparelhado para qualquer tipo de cirurgia, exceto cardiovasculares.

ELETROLOGIA MÉDICA

A Eletrologia médica do Hospital da Aeronáutica do Galeão, chefiada pelo Ten Cel Med Dr.

José Miguel Aidé, está organizada em 3 Subseções:

— Subseção de Radiodiagnóstico, dotada de dois aparelhos de 500 MA e 150 KV, com dois tubos DX-5012. Possui ainda aparelhos transportáveis para a realização de exames no leito e nas salas de cirurgia. Os aparelhos maiores, de procedência inglesa, são munidos de Seriógrafo automático, Tomografia horizontal, Bucky Vertical e TV em circuito fechado. O serviço possui moderna câmara-escura, onde os filmes são manipulados, com a respectiva câmara-clara, onde se acha instalada a Máquina Processadora, com capacidade de fornecer, em 6 segundos, uma radiografia pronta para o diagnóstico, o que vale dizer, capaz de dar mais de 100 radiografias por hora.



O Dr. Aidé, com um seu auxiliar, mostrou-nos o novo aparelho de RX do Hospital.



A moderna e equipada Enfermaria de Praças.

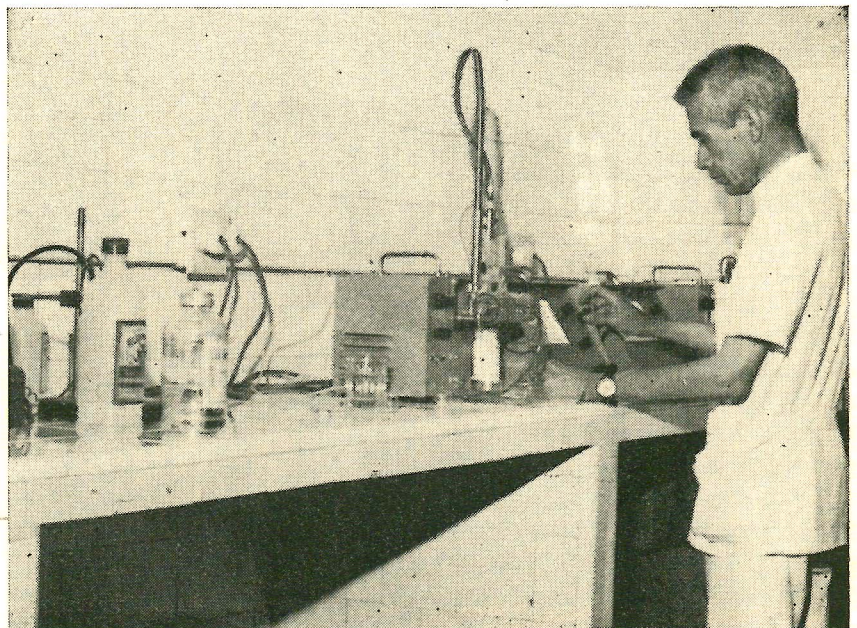
ENFERMARIA DE PRAÇAS

A Enfermaria de Praças, modernamente equipada, com leitos padronizados e de modelo muito bonito e funcional, causou-nos excelente impressão. A boa ordem, a ventilação adequada e a limpeza impecável constituem pontos marcantes naquela dependência do Hospital. Outro aspecto digno de nota é o que se refere à alimentação. Uma cozinha única fornece o mesmo tipo de refeições, tanto para os oficiais como para os praças. A comida é muito bem preparada e de ótima qualidade, sendo que a Direção do Hospital dispensa especial atenção a esse aspecto, sem dúvida alguma de grande importância para os doentes.

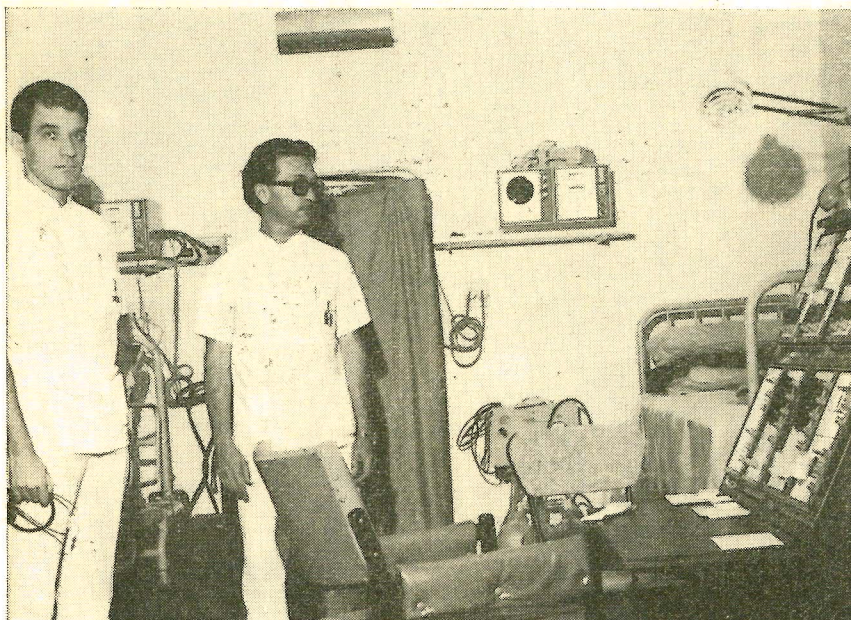
CENTRO DE TERAPIA INTENSIVA

O CTI do H Aer Gal funciona desde abril de 1970, cabendo no-

tar que foi a primeira organização do SSAer a possuir tal recurso. Para a sua necessária cobertura, dispõe de um laboratório dotado de dois eletrômetros destinados à determinação



O Dr. Luiz Carlos Zamith, responsável pelo Laboratório do H Aer Gal

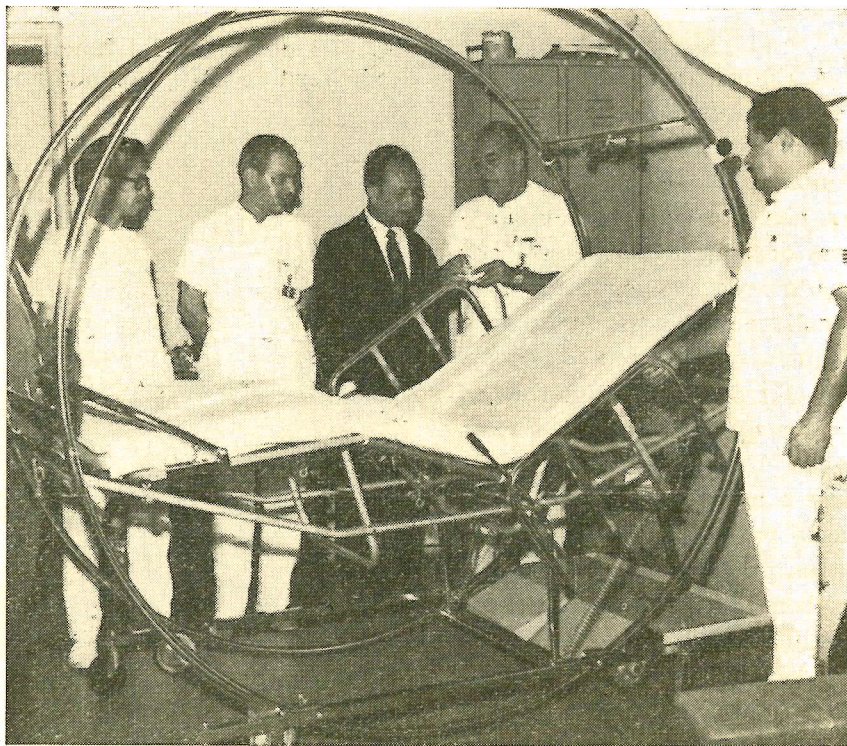


Os Drs Aluizio de Carvalho Jr. à esquerda e Antonio Ismar Braga, vendo-se à direita o Aparelho de Monitorização Central da Sala do CTI

de PH, PO₂ e PCO₂, base e bicarbonato do plasma ou sangue. Dispõe, ainda, de um oxímetro para determinação de saturação do sangue em oxigênio; um hemoglobímetro para determinação rápida de hemoglobina; e de um micro-hematócrito para determinação de volume globular em três minutos.

No dia em que realizamos a visita, havia, apenas, um paciente baixado no CTI, cujo número de leitos, no momento, é de quatro. Nesse órgão do Hospital, dada a natureza de sua finalidade, a assistência médica é contínua durante as 24 horas do dia. Graças, naturalmente, à moderna aparelhagem disponível e, sobretudo, à vigilância e dedicação dos médicos e das enfermeiras, o CTI do Hospital da Aeronáutica do Galeão já tem a seu crédito grande número de preciosas vidas que foram salvas, não só de militares

e de civis da Aeronáutica, mas inclusive de familiares dos mesmos.

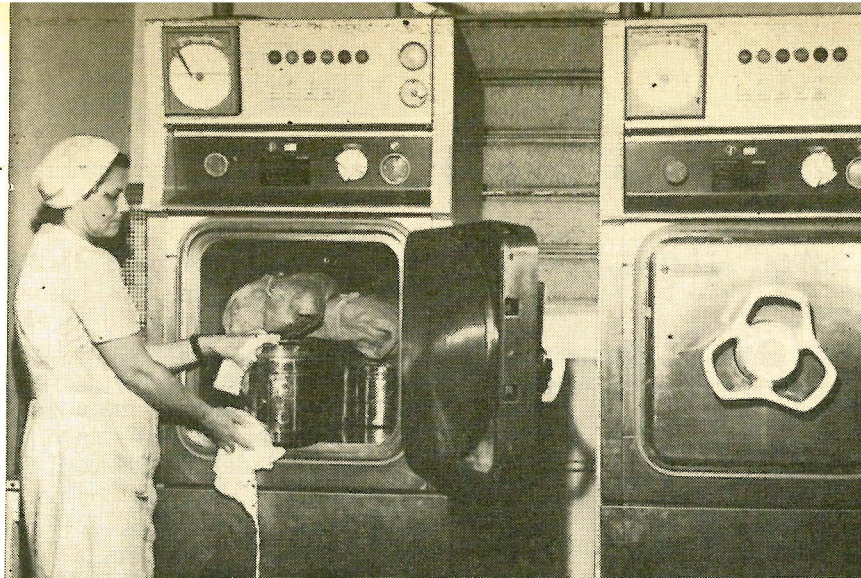


Cama especial destinada a grandes acidentados ou queimados.

MELHORAMENTOS RECENTES

A atual Administração do H Aer Gal conseguiu ampliar e equipar devidamente os setores de bacteriologia e imunologia. Há pouco tempo foi também introduzida na propedêutica do aparelho digestivo a técnica da gastrocâmara que possibilita o diagnóstico do câncer gástrico. Por sua vez, os serviços de Oftalmologia e Odontologia foram bem ampliados, sendo que o Gabinete Dentário já possui quatro aparelhos de alta rotação.

A nossa atenção foi também despertada por duas camas especiais, destinadas a grandes acidentados ou queimados, que dispõem de comando elétrico, podendo ser operadas pelos próprios pacientes. Tais camas são



Dona Ester Pinho opera o forno de esterilização de aparelhos cirúrgicos com programação de três minutos. Todo o sistema é automático.

capazes de tomar as mais variadas posições, inclusive girando 360° para permitir o tratamento nas costas dos doentes.

ALA NOVA

Já se acha pronta uma ala nova no H Aer Gal constituída de apartamentos dotados de telefone, ar-refrigerado, armário-embutido e banheiro completo, além de dois apartamentos especiais para Oficiais-Generais, com sala de estar e demais dependências, tudo muito confortável e funcional. Todos os apartamentos da ala nova possuem o assoalho de Vulcapiso e dispõem de sistema de ligação para aparelhos de televisão. Outro aspecto interessante é o do conjunto de mesas que equipam os leitos dos apartamentos, dotados de um sistema escamoteável contendo pequeno lavatório de aço inoxidável com espelho, bem como suporte para livro ou revista, de tal sorte que permita a cômoda leitura pelo paciente deitado.

Futuramente, o Hospital mudar-se-á para novas instalações e a Base Aérea do Galeão ocupará suas atuais dependências. Como tudo vem obedecendo a

um plano muito bem elaborado, a ala nova recentemente construída transformar-se-á no Hotel de Trânsito da Base.

ATENDIMENTO AO AEROPORTO INTERNACIONAL

Além das suas tarefas de rotina, o H Aer Gal tem a seu car-

go o atendimento às emergências que ocorrem no Aeroporto Internacional do Galeão. A esse respeito a Direção do Hospital tem sido muito vigilante no sentido de dotar o serviço de eficientes meios de comunicação. Acha-se pronto, aliás, um estudo completo que, uma vez pôsto em execução, com os meios materiais previstos, colocará o H Aer Gal em situação bastante lisonjeira para prestar o melhor atendimento às emergências que venham a ocorrer no mais importante Aeroporto do País.

COMPLEMENTAÇÃO DO CURSO DE SARGENTOS ENFERMEIROS

Para complementação do Curso de Formação de Sargentos-Enfermeiros que funciona na



Alunos do CFS Enfermeiros recebendo instrução da Enfermeira-Chefe Aldaisa Alves Carleto

EE Aer, em Guaratinguetá, o H Aer Gal mantém presente-mente 9 alunos em estágio de enfermagem, recebendo instrução teórica numa sala de aulas montada no antigo ginásio do CDA. No mesmo prédio, a Direção do Hospital instalou alojamentos e banheiros, não só para os alunos do Curso, mas ainda para o pessoal subalterno, civil e militar. Todas as subdivisões podem ser removidas com a maior facilidade, no caso de ser necessária, no futuro, a reconstituição do antigo ginásio. Para melhor aproveitamento da grande área do ginásio, foram também nêle instalados os Almoxxarifados de Serviços Gerais e de Material de Expediente. Tudo, em suma, foi realizado com muita perspicácia de administração, sendo que o pessoal da REVISTA AERONÁUTICA pôde bem apreciar a boa ordem e o asseio, traços evidentes em todas as dependências do H Aer Gal.

SETOR ADMINISTRATIVO

No setor administrativo, a Direção do Hospital conseguiu, entre outras realizações: a automatização da Formação de Intendência; a intercomunicação interna e externa através do Sistema BIP; a modernização da rede telefônica interna; idem do serviço de comunicação Tôrre-Hospital, através de rádio, para atendimentos de emergência no Aeroporto Internacional do Galeão; a instalação da Farmácia, dentro do Hospital, para atender, no sistema de reembolsável, à clínica do próprio Estabelecimento.

NÓVO HOSPITAL EM CONSTRUÇÃO

No 1º semestre de 1974, o SS Aer espera inaugurar o novo Hospital da Aeronáutica do

Galeão com 250 leitos, podendo ser ampliado para 500 leitos. De início, o efetivo ideal de médicos será de 125. A construção está em curso e tudo o que a Medicina possui de mais moderno se acha previsto para a nova Unidade do SS Aer. O adiantado da hora não nos permitiu visitar as obras. Além disso, tínhamos também a noção de que as informações sobre o futuro Hospital dariam matéria para uma outra reportagem como esta.

IMPRESSÕES FINAIS

O H Aer Gal reflete muito bem a operosidade do SS Aer e atesta, de forma inequívoca, a excelente qualidade dos médicos e da enfermagem que a cada hora realizam verdadeiros milagres nos Hospitais da Aeronáutica. A missão que êsses homens valorosos e essas dedicadas mulheres têm a seu cargo é a mais nobre que existe, pois se acha voltada para a salvação da própria vida humana. O entusiasmo que preside as atitudes do pessoal que serve no H Aer Gal dá bem a medida de tudo quanto êle é capaz de fazer em benefício desta grande Família que constitui a Fôrça Aérea Brasileira, sem omitir, naturalmente, o grande número de pessoas que a ela se acham vinculadas com direito à assistência hospitalar. A REVISTA AERONÁUTICA encerra êste noticiário congratulando-se com o Cel Med Dr. João Baptista Lima Noce e com os seus distintos auxiliares, pois a visita ao Hospital a que servem reforçou a nossa convicção de que o SS Aer prossegue entusiástica e eficientemente no cumprimento de sua nobilitante missão.



Posto de Enfermagem vendo-se a Enfermeira-Chefe examinando papeletas de pacientes

BODAS DE PRATA

Brigadeiro RODOLPHO BECKER REIFSCHNEIDER

Aos ETA,
homenagem do autor.

Em uma bela manhã de verão, no lendário Campo dos Afonsos, conhecemo-nos.

Tu estavas recém-chegado, sobre o imenso tapêto esverdeado e úmido, o que fazia ressaltar, ainda mais, tua vistosa roupa marrom-esverdeado-fôska. Com orgulho, ostentavas tua identificação.

Era uma terça-feira, 26 de fevereiro de 1946.

Eu, tímido ao ver-te, enquanto caminhava ao teu encontro procurava lembrar tudo que lera sobre tua biografia — de recente divulgação e publicada ainda na tua língua-mãe.

Meus passos eram rápidos, próprios da mocidade. Meu ser vibrava, ao ver que se realizaria o encontro há tanto sonhado. Meus pensamentos se atropelavam, imaginando o que iria ocorrer naquele dia.

Contigo iniciei, então, uma viagem ao longo do nosso litoral norte. Bendita viagem, na qual vim a conhecer-te cada vez mais, a privar de tua intimidade ao ponto de conduzir-te, com minhas mãos, para onde desejava.

Passados vinte e cinco anos, também em um radiante dia ensolarado, já agora na moderna Brasília, revimo-nos.

Tu estavas repousando no cimento perfeitamente demarcado, com tua roupagem nova, de um brilhante prateado, ostentando tua imaculada identificação: 2011.

Eu, feliz ao ver-te, caminhei ao teu encontro com passos cadenciados, lembrando tudo que ocorrera desde o nosso primeiro contacto.

Ao cumprimentar-te, descobri-me.

Tive a impressão que, naquele momento, sorriras, ao veres que — como tu — eu também trocara meus cabelos negros por fios de prata que tão bem combinavam com tua roupagem.

Contigo iniciei uma viagem ao nosso interior, lembrando tudo que fizeras nesse quarto de século — pela integração, pela segurança e pelo desenvolvimento do nosso Brasil.

E, se conseguiste realizar essa gigantesca missão — que ainda por algum tempo há de se prolongar, para satisfação de nós dois — deves isso à excelência e dedicação do nosso pessoal de manutenção, a quem rendemos nossas homenagens.



Os altos-fornos da Cia. Siderúrgica Nacional, a maior da América Latina. Com a expansão, Volta Redonda produzirá 2 500 000 toneladas em 1976 e 4 milhões em 1980.

Produção Crescente de Volta Redonda Supera Programação

Superando em quantidades significativas a programação, estabelecendo numerosos recordes e suplantando em dezenas de milhares de toneladas a produção de igual período do ano passado, a Usina de Volta Redonda manteve a linha ascendente de produção nos nove primeiros meses deste ano, quebrando todas as marcas anteriores.

Foram produzidas, no citado período, 1 169 799 toneladas de lingotes de aço, representando uma diferença para mais, sobre janeiro/setembro do ano passado, de 5,9%, traduzida, em números, em 64 989 toneladas. A programação previa uma produção de 1 159 400 toneladas, sendo, por conseguinte, ultrapassada pela realização em pouco mais de dez mil toneladas. No mês de setembro a produção de aço em lingotes, cuja programação fora de 127 500 toneladas, ascendeu a 129 200 toneladas, o que quer dizer mais 1 700 toneladas.

Maiores, por sua vez, foram, nestes nove primeiros meses do ano, as produções de coque — 557 631 em 71 e 545 785 em 70; de gusa — 805 582 em 71 e 783 276 em 70; e de sinter, 639 713 em 71 e 620 146 em 70.

A atividade na Laminação

O total de laminados atingiu 840 008 toneladas. Esta cifra consubstancia uma produção superior em 10,9% à obtida de janeiro a setembro do ano passado, elevando-se, em números, a 82 517 toneladas, vez que a produção dos nove meses em 70 se situou em 757 491 toneladas. A programação estimara em 826 300 toneladas a produção para os nove meses, pelo que foi superada em 13 708 toneladas. No mês de setembro, para uma programação de 96 000 tone-

ladas verificou-se uma realização de 97 698, ou sejam mais 1 698 toneladas.

O Departamento de Chapas a Quente alcançou marcas ainda maiores. A produção totalizou 231 418 toneladas, mais 22 636 do que no ano passado (10,8%). A maior elevação verificou-se na produção de bobinas a quente, que se elevou a 94 157 toneladas, mais 16 851 do que em 1970.

O Departamento de Estanhamento e Zincagem, por sua parte, reuniu números muito significativos, sendo a sua produção total nos nove meses de 404 496 toneladas, mais 54 504 do que em igual período do ano anterior (15,6%).

A qualidade

Ao mesmo tempo cuidou Volta Redonda de suprir a indústria de transformação de matéria-prima compatível com seu progresso tecnológico, atendendo a suas especificações. Este aspecto, de relevante importância, representa um esforço notável em benefício da qualidade da produção, valendo como uma demonstração da permanente atualização da usina, podendo-se dizer que não há apenas um aumento da quantidade produzida, mas, também, da qualidade do material.

Milhão mais rápido

Fato também significativo verificou-se ao fim do mês de agosto. Em oito meses de produção a Usina de Volta Redonda superara a marca do milhão de toneladas de lingotes de aço, o que conseguiu em menor prazo do que no ano passado, quando só em setembro atingira um milhão.

O CONFLITO FILOSÓFICO DOS DIAS ATUAIS

Como caracterizar o antagonismo
entre o chamado Mundo Democrático
e o chamado Mundo Comunista?

Será uma oposição entre Estados,
entre economias que disputam uma posição
homogênea ou será mais do que isso?

Ten Cel ALCYR LINTZ GERALDO

INTRODUÇÃO

*"Após o negror de uma noite escura,
Surge o esplendor de uma alvorada:*

Assim é a Vida ...

Assim é a Morte ..."

(Ten Av IVAN DE ALMEIDA SA)

Os versos acima, de um companheiro nosso, já há longos anos tombado no cumprimento do dever, trazem-nos à mente o dualismo que existe em todos os setores do mundo: noite escura e alvorada, vida e morte, preto e branco, homem e mulher, a criança e o velho, a cidade e o campo, o sol e a chuva, a felicidade e a desdita.

Se formos analisar o mundo moderno, observaremos que há também dois blocos antagônicos que, sob concepções diferentes do modo de viver, se digladiam e procuram impor sua

vontade e seus conceitos a toda a humanidade: os chamados mundo democrático e mundo comunista.

Em nosso muito modesto e pequeno modo de sentir, essa oposição não é apenas um choque de Estados ou de sistemas econômicos. É algo além disso: é a luta de dois estilos de viver, baseados em diferentes filosofias que encaram, sob modos diversos, a vida do homem sobre a face da Terra e, por consequência, a maneira por que ele compõe suas relações com seus semelhantes.

NOTA DA REDAÇÃO: O presente trabalho foi apresentado na Exposição Oral da Turma 2-71 da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e selecionado pelo Departamento de Ensino daquela Escola para publicação.

DESENVOLVIMENTO

1ª Parte

O homem como ser social. Os grupos sociais. A atividade econômica. A sociedade. O Estado.

Sabido que o homem é um ser eminentemente gregário; êle vive em íntimo relacionamento com seus semelhantes.

Assim, do seu nascimento até o seu decesso, faz parte de diferentes grupos que os estudiosos da Sociologia classificam das mais variadas maneiras.

Para não nos alongarmos muito, tomemos, por exemplo, a do sociólogo R. MAUNIER que classifica êsses ajuntamentos em biológicos, geográficos e sociológicos, conforme tenham, em cumum, traços físicos, de comunidade de habitação ou residência, ou de ação ou ocupação.

Vêem-se, então, os homens fazendo parte de diversas instituições cujos componentes ora se ligam pelo parentesco, ora se vinculam por objetivos materiais ou metas espirituais. A primeira delas, a mais importante, é a família; ao depois, o homem vai ingressando em outros grupos, criados por êle mesmo com os mais variados fins, objetivando desenvolver as aptidões físicas, morais e intelectuais que cada um traz dentro de si.

Ora, a reunião dêsses conjuntos forma a SOCIEDADE, termo de extensão e compreensão flexíveis, podendo referir-se aos componentes da sociedade de uma "urbs", de um país, de um agregado de países, da humanidade inteira.

Falamos, acima, em aptidões físicas, morais e intelectuais de que é o ser humano portador. Elas representam, em síntese, a inteligência humana e esta determina que o homem, aplicando-a sobre a matéria existente na face da Terra, confeccione diversos produtos. Entretanto, êle não faz tudo o que precisa, mas realiza coisas que lhe são supérfluas. Da troca entre o que carece a uns e é farto a outros nasceu a vida econômica que faz parte, que é um componente da vida social.

Nesse passo, vamos invocar a autoridade de ANTONELLI, em seu *TRAITÉ D'ECONOMIE POLITIQUE*, Edição de 1927, página 25, para dizer que o "*conjunto das relações e instituições que caracterizam a vida econômica de determinada sociedade, localizável no tempo e no espaço, chama-se Sistema Econômico*".

Necessário é que a sociedade se organize, isto é, que discipline as relações entre os seus componentes, que diga como elas são. Se compulsumos a história, VEREMOS QUE A LIBERDADE HUMANA TEM SIDO O GRANDE *DIVORTIUM AQUARUM* DAS MÚLTIPLAS FORMAS DE VIDA SOCIAL.

Voltando, agora, a R. MAUNIER, vamos encontrar, com êle, os grupos geográficos como dos mais importantes, pois os homens se fixam em determinadas porções da terra — via de regra o seu berço natal — e ali desencadeiam suas atividades.

Nessa base física, desdobra-se aquilo que QUEIROZ LIMA quer que seja a mais vasta e complexa das formas por que as sociedades humanas se apresentam — uma Nação, que HAURIU define como "*uma população fixada no solo, na qual um laço de parentesco espiritual desenvolve o pensamento da unidade do agrupamento*".

Mas, se é preciso organizar a sociedade, resulta óbvio que "esta mais vasta e complexa forma por que ela se apresenta" tenha normas e regras que digam como se devem estender e harmonizar os interesses individuais de seus componentes, os dos grupos que êles formam entre si e os da própria Nação. É mister que haja alguém que estabeleça êsses preceitos, que tenha poder de coação para exigir o seu cumprimento, que administre a vida em comum dêsse conjunto humano, de acôrdo com as aspirações e as convicções do mesmo.

Quando uma sociedade fixada ao solo, possuidora de um laço de parentesco espiritual que unifica o grupo, organiza suas relações, estabelece quem as dita e quem vai conduzir os seus destinos, ela se organiza politicamente e nasce aquilo que os gregos chamavam polis, os romanos, civitas ou republica e que, do século XVI em diante, sob a responsabilidade de MACHIAVELI, introduziu-se no jargão político, com o nome de ESTADO.

Do que ficou visto acima, o Estado tem, então, o poder de exigir obrigatoriamente o cumprimento das normas reguladoras da vida social.

As diferentes nações, entretanto, no tempo e no espaço, têm esposado concepções diferentes dos relacionamentos, econômico e social, de seus componentes.

Tem havido diversas modalidades de Estado, por cujo aprofundado estudo infelizmente não poderemos enveredar, em face dos limites a que este trabalho está sujeito.

Apenas diremos, com HANS KELSEN, que a idéia que tem servido para classificar as formas estatais, desde as mais remotas eras, tem sido a da liberdade.

É da natureza humana rebelar-se contra qualquer tipo de coação. Mas, a sociedade, tendo que existir, com ela vem o Estado e com ele o *dominium*, o *imperium*. No entanto, se temos que ser dominados, que o sejamos por nós mesmos. Nasce, pois, da liberdade natural a liberdade política. "Politicamente livre, diz o mestre de Vienna supracitado, é o que, sendo súdito, não está submetido a outra vontade que não a sua própria".

No conceito clássico de liberdade, está contida a faculdade de autodeterminação política do cidadão, como cooperação no processo formativo da vontade estatal imperativa.

Surge, assim, o Estado liberal, aquele cuja forma clássica é a democracia, cuja ordem jurídica é produzida pelos mesmos que estão a ela submetidos.

Em contraposição, depara-se-nos o Estado antiliberal ou autocrata. Nêle, a ordem estatal é criada por um senhor único que se encontra em contraposição aos súditos, a quem afugenta de toda participação ativa nessa atividade criadora.

O mesmo ocorre no campo econômico. A caracterização de um sistema econômico demanda que se perquiria o SUJEITO DA ATIVIDADE ECONÔMICA, isto é, quem tem a iniciativa e a responsabilidade da mesma; O FIM porque é ela empreendida e os PROCES-

SOS pelos quais ela será atingida, isto é, quais as formas legais de que se revestirão os encontros humanos de que o ato produtivo carece.

Esta pesquisa nos leva a encontrar dois sistemas econômicos: o da multiplicidade e o da unidade.

No primeiro, o *SUJEITO É O INDIVÍDUO*, (individualismo); O FIM é função do seu bem-estar, portanto é a utilidade social (utilitarismo) e é o indivíduo também o instrumento da atividade econômica. Então, se o indivíduo é senhor do seu destino, age em inteira liberdade, esse sistema é conhecido como o do liberalismo, cujo quadro jurídico é caracterizado pela propriedade e pelo contrato.

Esse sistema é também chamado capitalismo.

Ao contrário, no processo da unicidade, o *SUJEITO INICIADOR E RESPONSÁVEL PELA ATIVIDADE ECONÔMICA É UMA ENTIDADE COLETIVA — O ESTADO*; O FIM é o serviço social, o total prevalece sobre o individual. Admite-se, em princípio, o serviço total e cada um receberá a parte racional que lhe cabe. O indivíduo é servido não por ele mesmo e sim pela sociedade; a autoridade é a base do processo econômico. Não há propriedade individual, nem há contrato. O equilíbrio econômico não resulta do acôrdo de vontades particulares: é almejado e conhecido por antecipação por um órgão racional e autoritário.

Então, aquela dicotomia que, na Introdução do nosso trabalho, dissemos existir em todas as coisas do mundo, também existe na vida social e, por consequência, na forma de organização política da sociedade.

2ª Parte

O dualismo do mundo atual. A oposição de duas filosofias de vida.

O que nós acabamos de ver, em tese, no mundo de hoje se apresenta facilmente constatável.

Dois blocos se contrapõem. Duas concepções de vida se defrontam, dois sistemas antagônicos se combatem, duas essências de orga-

nização econômica e social se chocam. Polarizam-se nos chamados mundo comunista e mundo democrático, cujas características se enquadram, *in fine*, no autoritarismo e no liberalismo tanto político como econômico.

Mais uma vez a liberdade humana vem a ser o elemento de aferição da vida do homem na Terra e de suas relações com seus semelhantes.

Como dissemos no início dêsse trabalho, *ESTA OPOSIÇÃO É O ENTRECHOQUE DE DUAS FILOSOFIAS DE VIDA.*

OS ESTADOS E SISTEMAS ECONÔMICOS QUE FORMAM OS DOIS BLOCOS NADA MAIS SÃO DO QUE EXPOENTES DÊSSES ESTILOS DE VIDA, DO QUE SOCIEDADES ORGANIZADAS, CONSOANTE TAIS IDÉIAS FILOSÓFICAS. São elas o *MARXISMO-LENINISMO E A DEMOCRACIA*, que procuraremos analisar ainda que perfunctoriamente.

O primeiro baseou-se no pensamento de KARL MARX, o chamado materialismo dialético, pelo qual só há no Universo aquilo que podemos tocar, sentir e medir, isto é, as coisas materiais. Do fato de só existirem coisas materiais, somente elas influem em nosso modo de viver e a organização da sociedade é determinada pela maneira como o homem consegue prover suas precisões das mesmas, isto é, pelas relações de produção. *ESTA É A INTERPRETAÇÃO ECONÔMICA DA HISTÓRIA.* Os fatos econômicos são decisivos no pensamento e na ação. Desprezou outros fatores como movimentos religiosos, descobertas científicas, inventividade artística e o impacto dos grandes líderes. Deus e um sistema de moralidade ética não existem, e a "religião é o ópio do povo".

Deitando raízes na idéia da dialética hegeliana, entendia que a matéria evolui dialeticamente, isto é, pela superação de sucessivas contradições ou tensões entre uma tese (afirmação), uma antítese (negação da primeira), resultando daí uma nova tese, a que se opunha nova antítese, ocorrendo do conjunto nova síntese e, assim, sucessivamente.

Aplicando esta concepção à História, acreditava que, em qualquer fase da mesma, sem-

pre existirão duas classes básicas de pessoas: uma, relativamente pequena, que possuía os meios de produção e que fazia uso dos mesmos para obter o lucro absolutamente imerecido, pois êste só o seria por trabalho físico, o que não é feito pelos membros da referida classe. Outra classe, a maior, que não possui os citados meios, realiza o referido trabalho e merece todo o lucro, recebendo apenas uma parte muito pequena dêle, sob a forma de salário.

Essas classes têm estado em constante luta que na sociedade industrial moderna, chamada capitalista, se tem tornado cada vez mais intensa, porque o capitalismo tem desenvolvido novos métodos de explorar o operário para dêle obter maior rendimento.

Então, *A HISTÓRIA É O REGISTRO DA LUTA DE CLASSES.* Tais conflitos só acabarão depois que toda a propriedade particular produtiva se transferir para a administração pública.

Se as ditas classes têm estado em firme combate, a mais rica sempre dispôs de um instrumento para explorar e perseguir as classes inferiores: *O GOVÊRNO* que, para êle, *ERA UM INSTRUMENTO DE OPRESSÃO DE UMA CLASSE POR OUTRA.*

A RELIGIÃO, também, para êle, é uma instituição estabelecida de forma semelhante ao govêrno, em alguma época do passado longínquo, pela classe proprietária. É uma norma de proceder que promete ao trabalhador uma recompensa por suas penas e atitudes na Terra, caso êle a obedeça, a qual é a vida eterna no paraíso. Êle terá essa recompensa, após uma vida dura nesta Terra, se êle não roubar a classe proprietária ou se rebelar contra ela.

Essa sujeição acabaria somente quando se instituísse a ditadura da classe trabalhadora (ditadura do proletariado) sobre a classe proprietária. *O ESTADO, PORTANTO, ACIMA DO INDIVÍDUO.*

A VIOLÊNCIA E A FORÇA SÃO OS ÚNICOS MEIOS DE REALIZAR-SE A MUDANÇA SOCIAL BÁSICA. Os instrumentos pacíficos, constitucionais, seriam inoperantes para realizar as transformações fundamentais de que a sociedade carecia.

Os trabalhadores não tinham capacidade para pensar e agir eficazmente por eles mesmos: deviam obedecer à liderança de pequeno grupo de elite, o partido comunista — *DESI-GUALDADE FUNDAMENTAL ENTRE OS HOMENS*. Então, dizia LENINE, os *PLANEJADORES E EXECUTORES DE CÚPULA TANTO DA REVOLUÇÃO COMUNISTA NO PAÍS COMO NA CONQUISTA EXTERIOR DEVEM SER REVOLUCIONÁRIOS PROFISIONAIS, CUIDADOSAMENTE TREINADOS, DE TEMPO INTEGRAL*.

Quanto à Democracia, segundo os parâmetros da chamada civilização cristã ocidental, *ELA REFERE OS VALORES MAIS ELEVADOS DA VIDA DO HOMEM A DEUS*, afirmando que nenhuma lei terrena pode suplantiar a lei divina. A causa primária do Universo e da humanidade e, portanto, do Poder é DEUS. *OMNIA PROTESTAS A DEO*, já dizia o apóstolo PAULO. Todos os homens são filhos de Deus e, portanto, *ELA ESTIMA O INDIVÍDUO ACIMA DO ESTADO* ou de qualquer outro grupo social a que pertença; logo ele só pode ser responsabilizado pelas suas más ações e não por pertencer a êsse ou àquele setor da sociedade.

Os *HOMENS SÃO*, então, *BÁSICAMENTE IGUAIS* naquilo que eles têm de comum, no sentido de possuírem certos direitos inalienáveis como a vida, a liberdade, a escolha de seus governantes e a busca da ventura. Esta última significa que o homem pode desenvolver a sua respectiva personalidade na maior extensão possível, em consonância com o direito que a todos assiste de fazer o mesmo.

A Democracia preconiza a “*TEORIA INSTRUMENTAL DO ESTADO*”, segundo a qual o “*GOVÊRNO É SERVIDOR DO POVO E NÃO O SEU SENHOR*”. Cabe ao Estado manter a paz e a ordem, permitindo aos homens o desempenho de suas atividades. O Estado não é guia moral nem orientador da Sociedade, mas cumpre as metas e os valores por ela consagrados e que são colhidos da religião, da razão ou da tradição.

Isto quer dizer que o indivíduo, só ou em livre associação com outros, é auto-suficiente e o Estado apenas intervém quando o homem não tem capacidade de dar solução a problemas importantes.

O IMPÉRIO DA LEI É OUTRO IDEAL BÁSICO DA DEMOCRACIA.

A significação dêsse postulado é que qualquer ato emanado do Govêrno ou de seus prepostos há de se confinar nos domínios da lei, afastado, assim, o capricho pessoal.

As raízes dêste princípio remontam a ARISTÓTELES que, na sua famosa Política já pontificava: “Aquêlê que proclama o Govêrno da lei pode dizer-se que proclama apenas o Govêrno de Deus e da Razão, mas o que proclama o Govêrno do homem junta um elemento animal; porquanto o desejo é animal selvagem e a paixão perverte o espírito dos governantes, mesmo quando são os melhores dentre os homens”.

Para o estagirita, pois, a justiça imparcial é alcançada pelo govêrno da lei, enquanto o arbítrio e o capricho muita vez conduzem o govêrno do homem.

Dêsse marco fundamental decorre que ninguém é obrigado a fazer ou a deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. E, mais, o célebre princípio de reserva ou da legalidade dos delitos e das penas: “*NULLUM CRIMEN SINE LEGE; NULLA PENA SINE PRÆVIA LEGE PENALE*” — Não há crime sem lei anterior que o defina, não há pena sem prévia cominação legal.

Na sociedade totalitária, ao homem só é assegurado o direito de fazer o que é vontade do Estado e está sujeito a penas por atos para os quais não haja previsão legal, mas que o Estado, baseando-se no seu interesse ou no do partido dominante, considera puníveis.

A concepção democrática da vida estriba-se, também, na idéia de que a verdade está sempre sujeita a constante exame, pois a *RAZÃO E A EXPERIÊNCIA SÃO OS MELHORES ORIENTADORES DO PENSAMENTO E DA AÇÃO*.

Êsse modo de sentir as coisas busca fundamento no espírito de humildade que a tradição religiosa cristã recomenda quando se deparam os problemas humanos. Isso porque ninguém é detentor absoluto da verdade ou da justiça perfeitas. Portanto, o nosso opositor, em qualquer idéia, pode e deve ter uma par-

cela de razão, o que proporciona a livre ação recíproca dos partidos políticos. Aí nasce um outro postulado fundamental da Democracia que é o *GOVERNO DA MAIORIA E A LIBERDADE DE OPOSIÇÃO*.

As ditaduras só admitem a existência de um partido político, todo poderoso e perseguidor implacável de quem pensar sequer em criticá-lo.

Na Democracia, admite-se que os indivíduos e os grupos sociais com experiência e aspirações diversas têm muitas concepções políticas diferentes, do que decorre a necessidade de lhes conceder livre expressão. Por isso, encontram-se, nos expoentes das democracias modernas, pelo menos dois partidos, pois há necessidade de que sejam ouvidas as idéias contrárias. Ora, num conjunto grande como a Sociedade, nem sempre os pensamentos antagonísticos se conciliam. A transigência é, então, a forma democrática de ser resolvido o problema. Após livre discussão, cada um dos lados contribui para o desfecho mais prático e melhor, após o que prevalece a idéia da maioria, resguardado à minoria o direito de manifestar seus pensamentos por todos os órgãos de divulgação possíveis.

Os Governos democráticos consideram os que dêle discordam como oponentes, ao passo que os totalitários os têm como inimigos: prendem-nos ou os fuzilam.

Queremos deixar bem claro, contudo, que *O DIREITO DE SER OPOR AO GOVERNO EM UMA SOCIEDADE DEMOCRÁTICA NÃO COMPREENDE O DIREITO DE REBELAR-SE CONTRA O MESMO PELA FÔRÇA*.

Se a razão e a experiência são os guias do pensamento e da ação democráticos e se as questões se resolvem por contemporização, decorrem como grandes vantagens da Democracia sua *CAPACIDADE DE CORRIGIR ERROS E A PERSPECTIVA DE EVOLUÇÃO SEGUNDO OS DESEJOS DAS GERAÇÕES*.

Assim foi que, fruto da Revolução Industrial, surgiram os choques entre o capital e o trabalho e a impotência do Poder Público para compô-los, transmudando o liberalismo em desequilíbrio e fazendo com que êle perdesse automaticamente a razão de ser. Daí o dilema: reformar-se ou perecer.

Até a Primeira Grande Guerra, a concepção geral era individualista, em que pesasse o reformismo de conteúdo socialista de que os principais governos europeus tiveram de lançar mão para conciliar capital e trabalho. Êste organizou-se sob as mais diversas formas de associação e mandou aos parlamentos representantes que lhes trouxeram a idéia de leis sociais em favor da população obreira que cada dia se tornava maior. Tais diplomas tinham por meta humanizar as condições de trabalho, sem implicar destruição de nenhum dos postulados liberais.

Após aquela hecatombe e o alvoroço que a revolução comunista de 1917 trouxe aos grupos proletários de todo o mundo, o Tratado de Versalhes estipulou, em seu capítulo XIII, as garantias gerais do trabalho, como normas de pacificação social em todos os países.

Em 1919, acabaram-se as últimas liberais democracias, nasceram as sociais democracias e a Constituição alemã de 11 de agosto daquele ano foi o primeiro diploma político que se fundamentou na citada ideologia.

O Estado liberal tornou-se social, admitiu a paz social como seu dever imediato, a assistência ao economicamente fraco sem desorganizar as empresas particulares.

Diz PEDRO CALMON: "Posição fiscalizadora, magistratura a serviço da concórdia, não mais voluntária, porém agora forçada, compulsória; a luta de classes de Marx, reduzida a um acôrdo de classes, nos termos da lei".

Na prática, podemos dizer que a Democracia se realiza através dos seguintes princípios fundamentais:

LEGITIMIDADE DO PODER QUE EMANA DO POVO E EM SEU NOME É EXERCIDDO — Decorre de eleições livres e freqüentes, manifestação do consenso popular, através do funcionamento dos partidos políticos, assegurando ao povo o direito de trocar seus representantes, provando que êle é quem detém o Poder.

IGUALDADE DO DIREITO DE VOTO — Todos os indivíduos têm igual capacidade política.

GOVÊRNO DA MAIORIA — A escolha dos governantes baseia-se num mecanismo que reconhece legítima oposição de uma minoria que tem o direito de chegar ao Poder, mediante pacífica persuasão.

TOMADA DE DECISÕES PELO VOTO DA MAIORIA, que pode ser simples, absoluta ou qualificada.

RESPONSABILIDADE DE GOVERNANTES E GOVERNADOS — O exercício dos poderes do Estado e o uso dos direitos individuais estão condicionados ao interesse social.

LIMITE À AUTORIDADE DO GOVÊRNO PELO POVO — Processa-se através da Constituição, cujo respeito por todos é um escudo contra o absolutismo e a tirania.

PERSONALIZAÇÃO DO PODER — Perante a opinião pública, o Chefe do Estado ou o Chefe do Govêrno (nos regimes parlamentares) é o condutor da política governamental e o responsável pelos seus êxitos e insucessos.

“DEMOCRACIA É, ENFIM, UM TIPO DE SOCIEDADE OU DE FORMA DE VIDA CARACTERIZADO PELO DOMÍNIO DA LEI, PELA ÊNFASE NA DIGNIDADE DO INDIVÍDUO, NA IGUALDADE DE TODOS PERANTE A LEI, NA LIBERDADE DE PALAVRA, IMPRENSA, RELIGIÃO E REUNIÃO”.

É uma estrutura político-social cuja base é o reconhecimento e a observação dos direitos humanos e das liberdades fundamentais de palavra, de crença, de imprensa, de participar em eleições livres e freqüentes, de greve, de locomoção, à inviolabilidade do lar, à propriedade individual, a ser considerado inocente até provada a culpabilidade e, finalmente, o reconhecimento do indivíduo como pessoa humana.

CONCLUSÃO

Nesse despretensioso e rápido bosquejo, vimos, inicialmente, que há uma dicotomia entre todos os seres e todas as coisas existentes no mundo.

Referimo-nos à vida social do homem, à sua atividade econômica e à necessidade de que elas sejam organizadas, dizendo que, quando se disciplinam as relações humanas e se cria

um organismo que dita as normas de conduta e exige o seu cumprimento coativamente aí nasce o Estado.

Observamos que a liberdade é o grande elemento auferidor do relacionamento humano e, tendo-a como tal, os Estados podem ser liberais ou autocráticos, mostrando-se aqui mais uma vez o dualismo existente no mundo.

Mostramos que, nos dias de hoje, a Sociedade humana está dividida em duas facções que se hostilizam, cada uma apresentando um sistema político-econômico que também rivaliza e combate o do outro.

Defendemos a tese que esta oposição que caracteriza o mundo de hoje não é de Estados, nem de sistemas econômicos e sim de duas filosofias de vida, de dois estilos de viver, que procuramos estudar ainda que rapidamente. E concluímos que os Estados e os sistemas econômicos que constituem os dois blocos antagônicos nada mais são do que conseqüências dessas duas diferentes concepções do modo de encarar o relacionamento humano sobre a face da Terra.

BIBLIOGRAFIA

- TEORIA GENERAL DEL ESTADO** — Hans Kelsen — Editora Nacional, México, 1965.
- TEORIA GERAL DO ESTADO** — Pinto Ferreira — Editora José Ronfino, 2ª Edição — 1957.
- TEORIA GERAL DO ESTADO** — Darcy Azambuja — Edição de 1966, da Editora Globo, Porto Alegre, Rio Grande do Sul.
- TEORIA GERAL DO ESTADO** — Pedro Calmon, 4ª Edição — 1954 — Livraria Freitas Bastos.
- TEORIA DO ESTADO** — Eusébio Queiroz Lima, 8ª Edição — 1957 — Distribuidora Record.
- LA DEMOCRACIA** — Ensayo Sintético — Georges Burdeau — Ediciones Arul, Caracas, — Barcelona.
- REVOLUÇÃO COMUNISTA RUSSA** — Artigo do Maj Inf Hélio Costa em A Defesa Nacional, nº 634, Nov/Dez 1970.
- ECONOMIA POLÍTICA** — Henri Guitton — Editora Fundo de Cultura S. A. — 1ª Edição Brasileira, 1959.
- DOIS ESTILOS DE VIDA** — William Ebenstein — Tradução de E. Jacy Monteiro — Distribuidora Record.
- COMUNISMO** — 1º e 2º volumes — Editados pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército — 1969 — Col. 119-7.
- CONFLITOS IDEOLÓGICOS** — Publicação de Liga da Defesa Nacional.
- ASSUNTOS PSICOSSOCIAIS** — Apostila editada pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

A "HELICOPTERIZAÇÃO" NO BRASIL

Cel Av LAURO NEY MENEZES

Parece não haver mais dúvida alguma quanto à necessidade e à oportunidade de ser estabelecida, a curto prazo, a industrialização no Brasil de um produto altamente carente em nosso mercado aeronáutico que é o helicóptero em suas ambas versões: civil e militar.

A VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA

Em uma rápida aproximação ao problema da viabilidade econômico-financeira de um projeto de tal natureza verifica-se que, como imposição inicial, é imprescindível que exista uma demanda numérica que crie a indispensável rentabilidade para essa industrialização.

Além disso, já no domínio da viabilidade técnica dêsse mesmo projeto, cabe não olvidar que a mão-de-obra especializada exigida para a realização industrial do produto *helicóptero* é mais refinada do que aquela que hoje a EMBRAER, a duras penas, recruta para seus vários programas (*Bandeirante, Macchi, Ipanema*) já em execução. Se, ao mesmo momento, considerarmos que êsse potencial de mão-de-obra especializada no padrão *Aeronáutico* e disponível por êste Brasil afora é extremamente baixo, que a EMBRAER e suas empresas subcontratantes já mobilizaram grande parte dêsse potencial humano disponível e que qualquer iniciativa no campo da indústria aeronáutica — se não integrada nos projetos já iniciados — tenderá à drenagem ou à repartição dos poucos recursos disponíveis, com sérios prejuízos para todos, então concluiremos que a coisa se pode complicar, se não enfrentada apropriadamente.

Parece, pois, que o assunto em pauta deve considerar inicialmente aspectos da disponibilidade de mão-de-obra produtiva sem sacrifício para os empreendimentos em curso. Isso representa dizer que, na pesquisa do mercado de

trabalho e da mão-de-obra recrutável, uma agência centralizada deve realizar o levantamento de nosso potencial, ou seja de nossa capacidade de produção no nível desejado para a indústria "helicóptera". Essa capacidade, compatibilizada com o montante de produtividade exigida pelos diversos projetos já em curso no campo da indústria aeronáutica, aconselharia a melhor fórmula a adotar.

Ainda prosseguindo na análise da viabilidade no campo técnico, se apropriarmos devidamente o que representa qualificar essa mão-de-obra produtiva no padrão *aeronáutico* (recrutamento, seleção, orientação profissional, treinamento e adestramento, supervisão e execução de plano de aperfeiçoamento), então parece que não nos enganamos em exigir uma completa e profunda compatibilização entre a "conveniência e a necessidade"

Nestes termos é que nos parece poder ser visualizada a tentativa de iniciar a industrialização helicóptero no Brasil, sob pena de paralisarmos as atividades já iniciadas por exaustão dos recursos humanos qualificados.

A VIABILIDADE FINANCEIRA: PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO

Uma consulta ao Registro Aeronáutico Brasileiro e um levantamento das frotas de asas rotativas em serviço na FAB, Marinha, Ministérios, Autarquias, Governos Estaduais e Municipais e entidades direta ou indiretamente vinculadas ao ESTADO permitem-nos estabelecer a premissa que caberá ao *Governo*, como um todo, a criação das condições para a implantação dessa linha industrial através de encomendas que garantam um *plano de carga* mínimo, pois a imobilização de capital necessário a essa nova atividade somente se justificaria se o número de unidades a produzir compensar os custos iniciais envolvidos.

Em termos de "marketing", o produto tem um campo aberto de demanda e em quantidade que justifica plenamente essa tentativa de industrialização. Se não, vejamos.

A atual dotação de aeronaves de asas rotativas da FAB necessita, urgentemente, ser de muito aumentada. Não só porque as missões de ligação e observação, assalto ou contra-insurgência e SAR tenham crescido geomêtricamente (atividades essas de geração interna da própria Força Aérea), mas porque as solicitações geradas extraforça se agigantam tremendamente dia-a-dia.

Neste tópico, parece ser inadmissível reduzir de importância as necessidades do Exército Brasileiro no que tange ao desenvolvimento e à concretização de sua doutrina do "envolvimento vertical". No entender da Força-irmã (apesar de reconhecer o apreciável esforço da FAB nesse sentido), a Força Aérea precisa — a curto prazo — conscientizar-se da necessidade de multiplicar sua capacidade de apoio-dé-fogo ou de execução de uma parcela das operações aerotáticas (na fase do apoio aéreo aproximado, do assalto e na contra-insurgência) com base no *helicóptero armado*.

Com isso só já verificamos que a mencionada *quantidade* compatível com a *exigência industrial mínima* existe!

Mas, se além disso, verificamos que a Marinha do Brasil hoje opera uma das grandes (e mais diversificadas) frotas de helicópteros no País e que suas necessidades no campo da guerra anti-submarino, observação, ligação, hidrografia e navegação, treinamento, etc. ainda estão cerceadas pela limitação de aquisição de material volante no estrangeiro, então é com tranquilidade que se conclui que somente o Governo Federal já possui todas as condições exigidas como o grande comprador dêse novo produto.

E o que dizer dos Governos Estaduais, Polícias, Órgãos vinculados, etc.?

Mas se tudo isso ainda não bastasse, poderíamos, através de legislação protetora do produto nacional, aumentar a colocação do material produzido no País através da participação das empresas de mineração, pesquisas de recursos minerais, eletrificação, geodésia e

aerofotogrametria, transporte, etc. que já exigem profusamente os helicópteros neste País.

Conclui-se daí que a comercialização dêse produto no Brasil dispensa a necessidade de uma pesquisa de mercado, pois, sem dúvida, virá atender a uma elevada demanda *já em curso* e proporcionará um benefício colateral que será a *padronização* da frota que, já sendo grande, é imensamente diversificada com sérios prejuízos para os custos gerais de operação (fator de alto interesse, já que os grandes utilizadores dessa frota, como exposto anteriormente, são o Governo Federal, as Autarquias e os Governos Estaduais).

Sem embargo, o que falta no *dimensionamento das necessidades* internas (principalmente nas necessidades militares) é um amplo e claro diálogo. É imprescindível, inicialmente, *conhecer* as demandas a curto, médio e longo prazos de cada um dos operadores ou utilizadores indiretos do equipamento (FAB, Exército, Marinha, Governos Estaduais, etc.) e *fixar* os requisitos operacionais para cada emprego específico. Em seguida, é mandatório que os compromissos assumidos, em termos de encomendas, sejam honrados a tempo e a hora.

Assim agindo, teremos criado as condições mínimas para assegurar a produção do material e sua imediata colocação em serviço.

Neste campo parece estar o "nó górdio" do problema, pois, com raras exceções, o brasileiro não é muito dado a fixar posições em mesas redondas... e a cumpri-las após. É muito menos a planejar a longo alcance.

Mas cumpre tentar !

OPORTUNIDADE INADIÁVEL

Parece, entretanto, que muita gente ainda não atinou *quanto* os resultados que um *excesso de pressão da inadiabilidade de solução* podem interferir em um processo de industrialização dêse tipo. Expliquemos melhor.

Se é fato que há necessidade de "helicopterizar", não só as Forças Armadas mas o próprio faminto mercado civil, então também é verdadeiro o fato que as diversas entidades ou organizações já equacionaram seu equipamento ou reequipamento de asas rotativas. Isso representa dizer que, orçamentariamente, já há

(ou haverá a curto prazo) condições para **COMPRAS** no mercado fornecedor estrangeiro.

Convenhamos que a demanda numérica que justifica a industrialização do produto só existirá enquanto nada se **COMPRE**. No momento em que isso se der, teremos permitido desencadear um processo de evasão de recursos que tornará inviável a iniciativa de industrialização por perda da capacidade de comercializar o produto.

Ê, portanto, fundamental usar inteligentemente essa invejável situação e não permitir que haja uma drenagem nessa demanda potencial.

Mas há um limite nessa capacidade de contenção dos "desejos". Até em termos da própria Segurança Nacional, pois, a partir de certo momento (ou mesmo a partir de certa situação), um reequipamento pode ser tão **URGENTE** que não poderá aguardar uma solução "dentro de casa". Por mais patriótica que ela seja... Ê a pressão da **INADIABILIDADE DE SOLUÇÃO**!

Por isso não nos parece muito absurdo atestar que a "helicópteração" do Brasil não é assunto para amanhã. Ê de *ontem*...

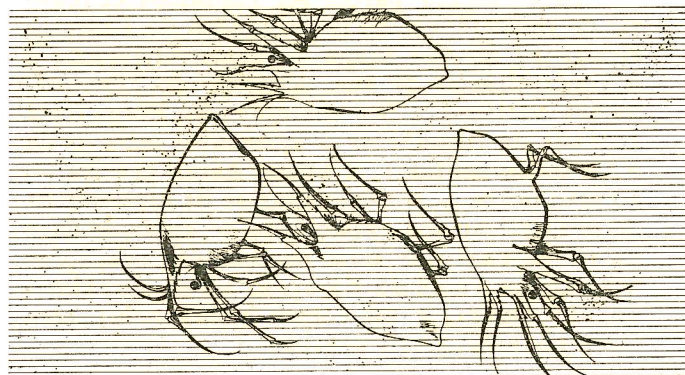
FÓRMULA DE ESPERA:
Correção de incorreções

Se outra fórmula não existir, devemos, pelo menos, partir para o estabelecimento de uma planta de revisões do nível industrial. Uma instalação que assegure elevada qualidade de manutenção sob rígida fiscalização governamental, assistência técnica periódica disponível, com uma redução dos custos operativos e eliminação da pulverização da assistência técnica (importante, já que a frota é de mais de 70% pertencente ao Governo) e dê as condições mínimas para o estabelecimento de um programa de formação e qualificação de pessoal. Essa seria uma primeira fase. Sólidamente vinculada a um projeto de industrialização (através de acordos intergovernamentais de cooperação técnica, participação no risco, etc.), essa primeira fase serviria de base para as etapas seguintes de montagem, fabricação de peças primárias e componentes, conjuntos e sistemas, adquirindo uma crescente nacionalização da mão-de-obra e material e garantida padronização de equipamento. Em paralelo, um escritó-

rio de estudos elaboraria projetos caracterizadamente brasileiros, de forma que, a partir de uma data a médio prazo, teríamos nacionalizado inclusive as decisões no campo da elaboração mental e da produção industrial, transferindo toda a gama de tecnologia de que necessitamos.

* * *

Quando se começa a noticiar as aproximações que vêm sendo tentadas pelos países produtores de helicópteros, no sentido de "construí-los" em nosso País, parece válido trocar idéias a respeito...

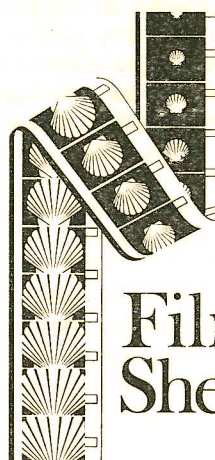


Mais de noventa nações unem seus recursos e esforços contra

INIMIGOS INVISÍVEIS

Produzido em cooperação com a Organização Mundial de Saúde, este filme narra como o desenvolvimento do microscópio conduziu o

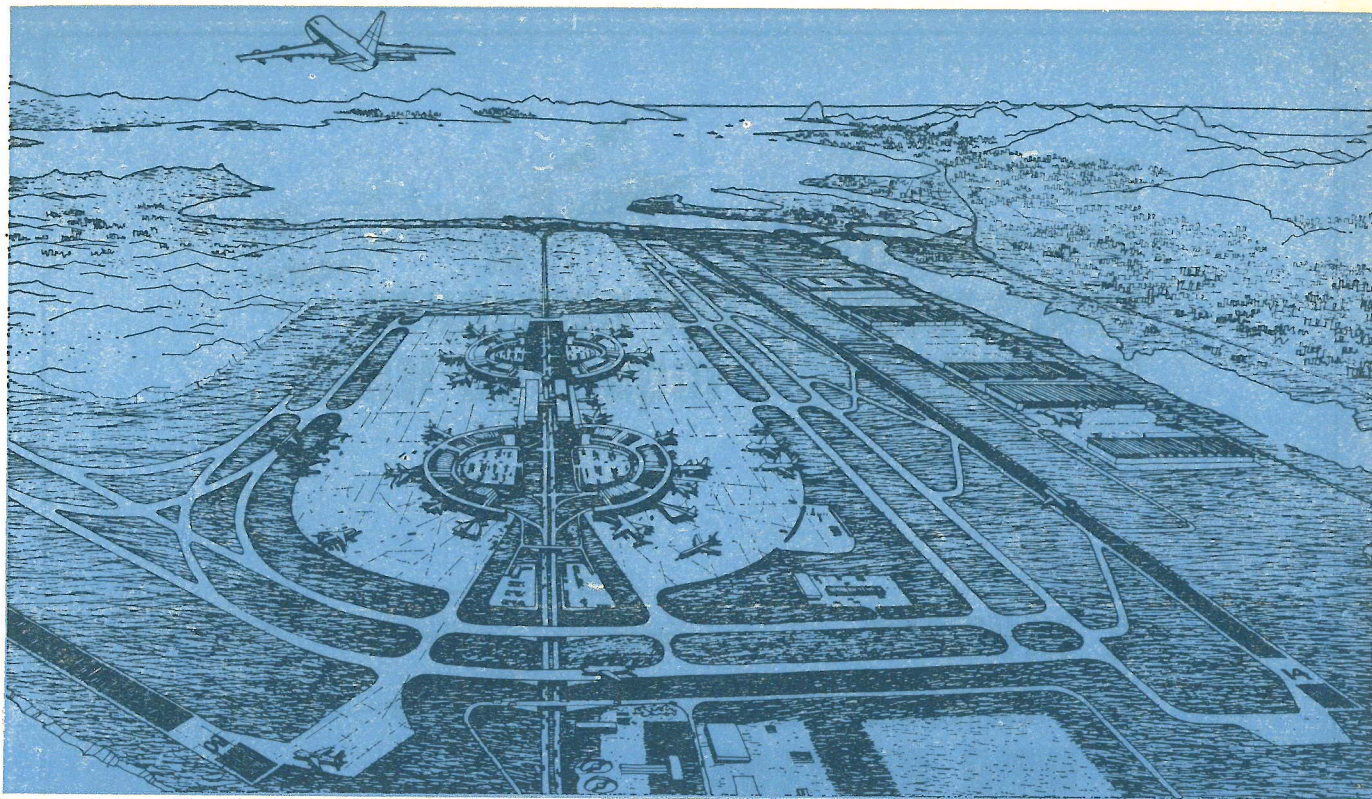
homem a descobrir os micróbios e mostra a investida da medicina, em escala mundial, para combater as doenças.



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.

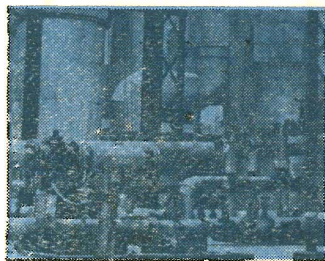


HIDROSERVICE

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

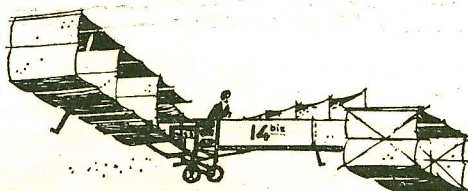
Engenharia de Projetos Ltda.

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

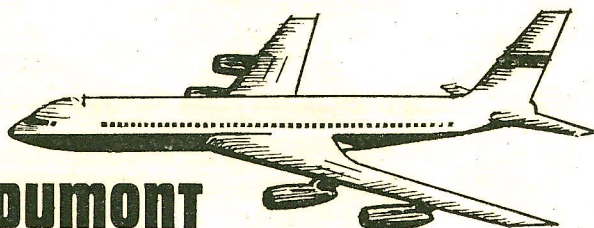
Telex
São Paulo 021-304
Rio de Janeiro 031-636
Belo Horizonte 037-143

Endereços Telegráficos
"HIDROSERVICE"

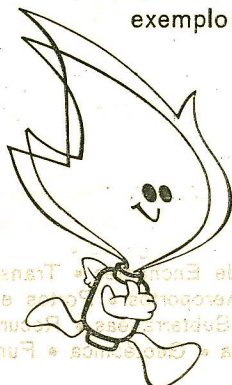
**EM 1906
UM BRASILEIRO
TRANSFORMOU EM REALIDADE
UM SONHO QUE INQUIETOU ÍCARO...**



**HOJE,
O INVENTO
DE SANTOS DUMONT
É UMA APOTEOSE
À INTELIGÊNCIA DO HOMEM**



Na mitologia o voo do homem fracassou. Era a aspiração delirante de um pretencioso. O homem, através dos anos, permaneceu colado ao chão - ou, quando no ar, des governado. Até que, em 23 de outubro de 1906, Alberto Santos Dumont lhe entregou a fórmula de dominar o espaço. De lá até aqui, foi o desenvolvimento. O extraordinário avanço gerado pela inteligência do homem. Nesta semana, nós, da Minasgás - que temos no desenvolvimento da Aviação um exemplo a seguir - congratulamo-nos com todos os aeronautas brasileiros.



MINASGÁS
a chama que satisfaz

*A Pan Am — A maior rede aérea do mundo —
associa-se a os festejos da "Semana da Asa"*



Plano Habitacional

Situação do 1º Convênio com o Banco Nacional de Habitação
em 30 de setembro de 1971.

LOCALIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	Número de Unidades	Data da Entrega	Previsão Entrega
Rua João Borges, 34 — Gávea — GB	9 Apts	Ago/70	—
Rua Pereira de Siqueira, 51 — Tijuca — GB	14 Apts	Ago/70	—
Rua Bambina, 29 — Botafogo — GB	32 Apts	Ago/70	—
Rua da Conquista, 14 — Praia da Bica — Ilha do Governador — GB	25 Apts	Set/71	—
Rua Comendador Queiroz, 33/35 Icaraí — Niterói — RJ	36 Apts	—	Nov/71
Rua Gilberto Cardoso, 200 — Leblom — GB	64 Apts	Ago/71	—
Rua Gilberto Cardoso, 230 — Leblom — GB	68 Apts	—	Dez/72
Quadra A — Lote 9 — Leblom — GB	60 Apts	—	Mar/72
Quadra A — Lote 10 — Leblom — GB	60 Apts	—	Jul/72
Quadra D — Lote 10 — Leblom — GB	60 Apts	—	Jul/72

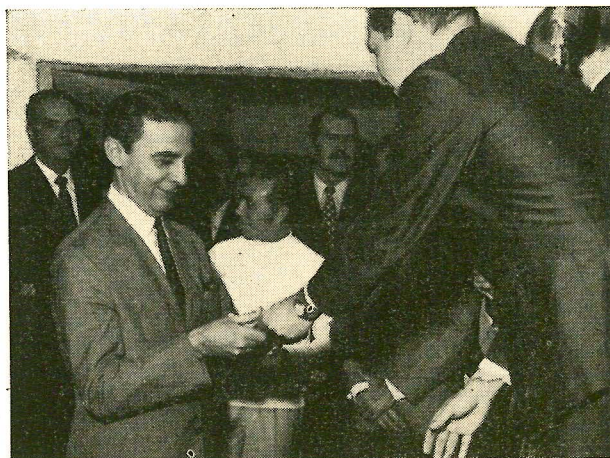
TOTAL: Unidades entregues 144
Unidades a entregar 284

GRANDE TOTAL 428

Ressalta-se que a Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube de Aeronáutica foi a pioneira na entrega dos apartamentos da Rua Gilberto Cardoso, construindo os edifícios em apenas 15 meses, com contrato firmado com a Construtora João Fortes Engenharia S.A.



O Presidente do BNH, Dr. Rubens Costa, entrega as chaves à viúva do Cap Esp Luiz Xavier da Silva.



Cel Renato do Valle Castro recebendo suas chaves. Vê-se ao fundo o Brig Jorge Dhiel, Diretor da INDUCO DOVER.



O Presidente do Clube, Major-Brigadeiro Bachá, entrega as chaves à filha do Brigadeiro Hugo de Miranda e Silva.



O Dr. João Machado Fortes, Presidente da Construtora João Fortes Engenharia S.A., é cumprimentado pelo Ministro Costa Cavalcanti.



Um flagrante da solenidade, vendo-se o Ministro Costa Cavalcanti, Brigadeiro Bachá e General Faustino, Secretário de Segurança da Guanabara.



O Ministro Costa Cavalcanti quando discursava.



Um aspecto da Assistência quando falava o Ministro Costa Cavalcanti. Na foto da esquerda, o Ministro Costa Cavalcanti cumprimenta o Brigadeiro Samuel Elchimi, Diretor da CHI.

O MELHOR NEGÓCIO DA CHINA
NÃO LHE OFERECE TANTA
"COLHER DE CHÁ"
COMO AS VANTAGENS DOS PLANOS

DA **IMPORTADORA DE
FERRAGENS, S.A.**



FORNECEDORES CREDENCIADOS DA
COOPCAR

Opala

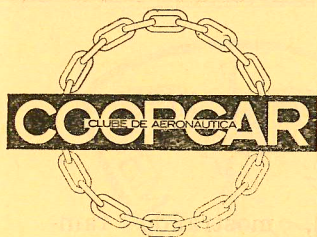
Inscreva-se no Consórcio Chevrolet do Clube de Aeronáutica e goze das vantagens que ele lhe oferece. Só entregamos modelos 1972, duas ou quatro portas, na cor de sua preferência.



IMPORTADORA DE FERRAGENS S/A

Concessionários de Qualidade Chevrolet

Rua São Luiz Gonzaga, 501/27 - Tel.: 254-2106



COOPCAR É NOTÍCIA

Com a abertura do Consórcio Chevrolet 1972, a Cooperativa de Carros do Clube comunica aos nossos associados que, para pertencer àquele consórcio, é necessário.

1. Ser sócio do Clube de Aeronáutica
2. Pagar uma taxa de inscrição no valor de Cr\$ 50,00
3. Pagar a primeira mensalidade prevista (Cr\$ 450,00), reajustável sempre que houver alteração no preço do carro Chevrolet Especial 4 cilindros 1972, considerado carro-padrão.

VANTAGENS DO CONSÓRCIO DA COOPCAR

1. Grupos formados por 100 consorciados
2. Distribuição mensal de um carro por sorteio e de pelo menos um carro por lance
3. Taxa de Administração de apenas 3%
4. Todos os descontos conseguidos na aquisição e no emplacamento dos automóveis reverterão em benefício do GRUPO
5. Também todas as multas e juros aplicados aos consorciados em atraso no pagamento das mensalidades reverterão em benefício do GRUPO
6. O ASSOCIADO PODERÁ ESCOLHER QUALQUER TIPO, CÔR ou MARCA DE CARRO. Se a preferência recair num carro de valor superior ao padrão, o interessado poderá pagar a diferença a vista ou financiada. Se ao contrário o valor do carro escolhido for inferior, a diferença poderá ser usada para a cobertura de lance, para colocação de equipamentos ou ficará à sua disposição

7. Os carros serão entregues emplacados, com seguro obrigatório, sem reserva de domínio ou alienação fiduciária
8. Os lances perdedores não ficarão retidos por não haver obrigatoriedade de depósito antecipado. Os lances ganhadores terão um prazo de quinze dias para a sua integralização, devendo apenas ser usado um depósito de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) na data da reunião
9. Serão aceitos carros usados como lances desde que previamente avaliados pelo revendedor autorizado
10. Os pagamentos das mensalidades poderão ser feitos diretamente na COOPCAR ou consignados em fôlha, de acordo com a vontade do interessado
11. Os lances vencedores serão creditados na conta corrente do associado, como pagamento das últimas prestações.

Destaque e remeta à COOPCAR

Solicito minha inscrição no Consórcio OPALA — 72

NOME.....

RESIDÊNCIA.....

UNIDADE.....

Cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica no valor de Cr\$ 500,00, sendo Cr\$ 450,00 de mensalidade e Cr\$ 50,00 de Taxa de Inscrição.

AVALIAÇÃO DA APRENDIZAGEM NA FAB

Atendendo determinação do Comandante do Comando de Formação e Aperfeiçoamento, a fim de elaborar um Manual de Avaliação da Aprendizagem, reuniram-se na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, no período de 11 a 20 de outubro de 1971, os representantes das diversas Organizações Educacionais da Força Aérea Brasileira, constituindo a seguinte Comissão: Presidente — Tenente-Coronel Ivan Bernardino da Costa, da ECEMAR; Relator — Tenente-Coronel Fernando Silveira Frias, também da ECEMAR; Secretário — Major Antônio Alberto de Toledo Lobato, da EAOAR; Membros — Majores Aragarino Cabrero

dos Reis, Silvio Carlos Tigre Maia, Carlos Cabral Teixeira, Ivan Menezes Nunes e Paulo Rufino Bernardi, respectivamente da AFA, COMFAP, EPCAR, EOEIG e EEAer, e Capitães Danilo de Andrade Costa e Manoel Joaquim Cavalcante de Albuquerque Filho, do CDAer e CFPM, respectivamente.

A Comissão recebeu a missão de elaborar um Manual de Avaliação da Aprendizagem, considerando os objetivos do Ensino na Força Aérea Brasileira e também os seguintes aspectos: 1º — que o Manual descreva técnicas básicas e objetivas para um programa de avaliação

educacional, mostrando também as limitações dessas técnicas; 2º — as possibilidades de melhorar a qualidade do treinamento na FAB e o auxílio ao Instrutor, na sua tarefa de avaliar a aprendizagem, com a utilização do Manual em questão; 3º — técnicas estatísticas que sejam práticas e fiquem ao alcance dos elementos que trabalham no Setor de Avaliação da Aprendizagem.

Finalmente a Comissão deveria opinar se haveria conveniência ou não de a FAB adotar o Manual de Avaliação da Aprendizagem elaborado, como seu documento oficial.

OPERAÇÕES ANTI-SUBMARINO NOTURNAS

O 1º Grupo de Aviação Embarcada, Comandado pelo Ten Cel Av Márcio Therezino Drummond, completou a marca de 4 000 pousos a bordo do navio-aeródromo "Minas Gerais", estando capacitado a efetuar operações aéreas anti-submarino noturnas, tendo como base aquele navio-aeródromo.

Como "furo" de reportagem, publicamos que, pela primeira vez na América do Sul, du-

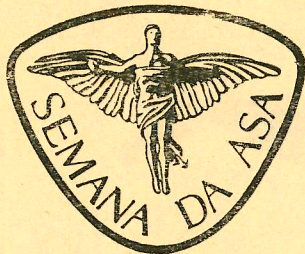
rante a "Operação UNITAS", serão realizadas operações aéreas anti-submarino noturnas.

Essa proeza será feita por aviões e equipamentos do 1º GAE da Força Aérea Brasileira.

Em seu próximo número, a REVISTA AERONÁUTICA publicará ampla reportagem fotonoticiosa do evento.

NÔVO ENDERÊÇO DA REVISTA AERONÁUTICA

A Redação e Administração da REVISTA AERONÁUTICA acha-se em pleno funcionamento em suas novas instalações na sede do Clube de Aeronáutica, à Praça Marechal Âncora, 15, para onde deve ser endereçada toda a correspondência que lhe é destinada.



16 a 23 DE OUTUBRO

SEMANA DA ASA 1971

As comemorações da *Semana da Asa*, em 1971, foram precedidas por um acontecimento marcante que contou com a presença do próprio Chefe da Nação, General Emílio Garrastazu Médici: referimo-nos à inauguração da Base Aérea de Santa Maria, ocorrida no dia 15 de outubro. Essa moderna Unidade da Força Aérea Brasileira, subordinada à Primeira Força Aerotática, vinculada ao Comando Aerotático, destina-se, precipuamente, a missões de cooperação com o Exército na Região Sul do País. Na Base Aérea em aprêço, ficará sediado o 4º Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque, 4º EMRA, que se compõe de uma Unidade de Helicópteros Armados, de Aviões de Ligação e Observação, tipo *Regente*, construídos no Brasil, e de uma Unidade de Aviões T-6, armados com foguetes e bombas, os quais serão, num futuro próximo, substituídos por jatos *XAVANTES*, versão brasileira do "*Macchi*", italiano, construídos sob licença pela EMBRAER.

Ao ensejo da inauguração da nova Unidade, o Ministro Márcio de Souza e Mello divulgou vibrante mensagem, da qual destacamos o seguinte período:

"Em 1970, a Aeronáutica consagrou, na *Semana da Asa*, um dia da Amazônia, para ressal-

tar, naquela oportunidade, a importância da inauguração da Base Aérea de Manaus. Agora, em 1971, repete-se, com indistigável entusiasmo, essa divisa de feliz inspiração que, adaptada à situação presente, nos oferece a oportunidade de termos, nesta *Semana da Asa*, um dia dos Pampas, durante o qual, coroando árduos trabalhos e ingentes esforços, se procede à ansiosamente esperada inauguração da Base Aérea de Santa Maria".

Por seu turno, o Ten Cel Av Cherubim Rosa Filho, primeiro Comandante da Unidade, baixou substanciosa Ordem-do-dia, cujo fecho foi o seguinte:

"Os objetivos da Administração do Ministério da Aeronáutica, visando ao emprêgo, está na adequação do Poder Aeroespacial às necessidades prioritárias da segurança nacional, mediante:

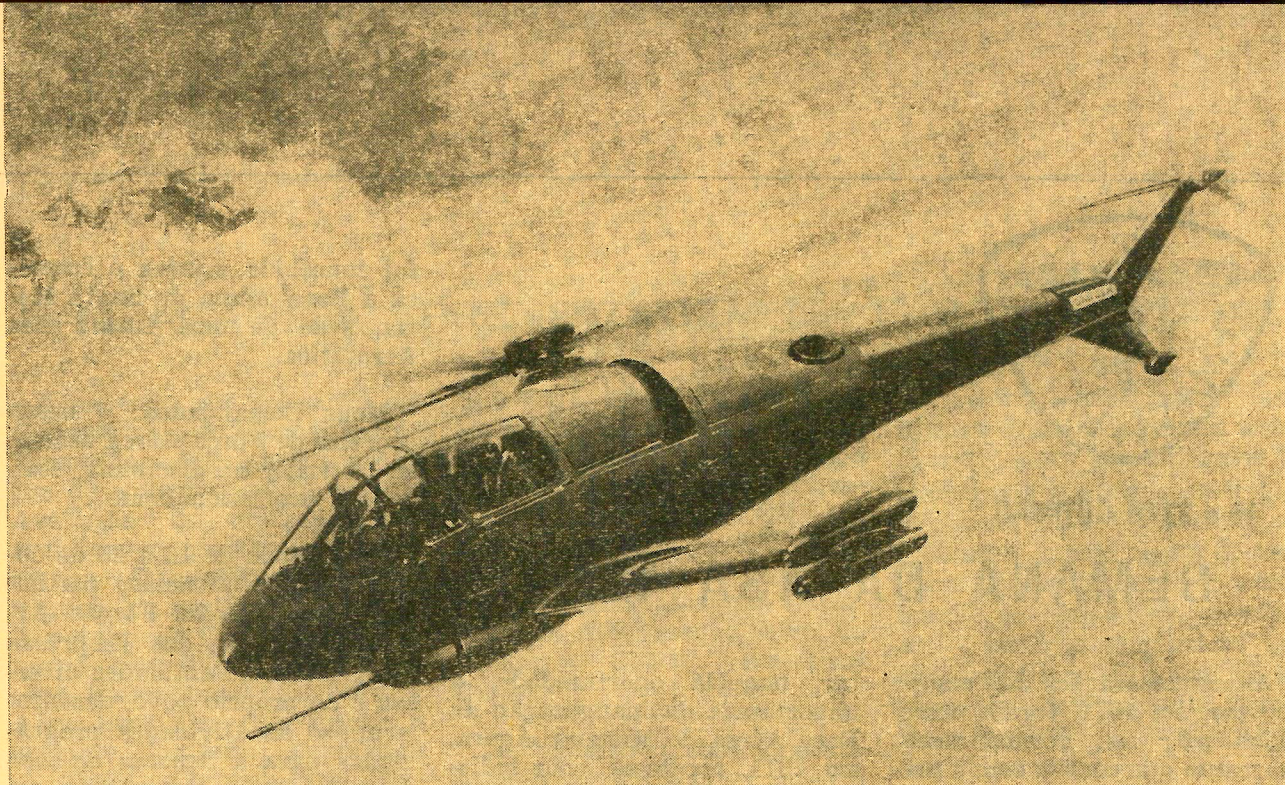
- a — o reequipamento das Unidades de Emprêgo e a sua modernização;
- b — o desdobramento dessas Unidades;
- c — a manutenção da operacionalidade das Equipagens de combate.

Sob a filosofia da Reforma Administrativa e dos objetivos do Ministério da Aeronáutica,

foi concebida, nasceu e crescerá a Base Aérea de Santa Maria, sede de uma futura Ala Aerotática.

Meus Comandados: o nosso conceito de Força Aérea baseia-se na trilogia: disciplina, lealdade e profissionalismo".

No período de 16 a 23 de outubro, com a atenciosa participação das demais Forças Armadas do País, das Empresas de Aviação, de entidades diversas e do próprio povo, desenvolveram-se as atividades programadas para a *Semana da Asa* de 1971. Tudo transcorreu em ambiente de elevado civismo, condizente, aliás, com os elevados propósitos dessa vitoriosa Instituição. A Imprensa Brasileira deu a mais ampla cobertura às comemorações, de tal sorte que a REVISTA AERONÁUTICA nada pode apresentar de novo sobre o assunto. Julgamos, todavia, de justiça realçar, entre tantos acontecimentos importantes: a Ordem-do-Dia baixada pelo Ministro Márcio de Souza e Mello, na data de 23 de outubro, consagrada ao Aviador, que teve merecida repercussão pela sua importância, anunciando a mudança da Academia da Força Aérea para Pirassununga e a criação da Universidade do Ar no Campo dos Afonsos; o discurso proferido pelo Maj Brig Ewerton Fritsch, na Romaria Cívica ao Túmulo de Santos Dumont e Cripta dos Aviadores; e a Conferência proferida no Auditório do Palácio Monroe pelo Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, sobre o tema "A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial". Em síntese, a *Semana da Asa* 1971 constituiu-se em realização que se manteve à altura das melhores tradições da nossa Aeronáutica Civil e Militar.



● HELICÓPTERO WG-13

Numa composição artística, vemos acima o helicóptero WG-13 para Reconhecimento Armado que será incorporado ao Exército francês.

O WG-13 é um dos três tipos incluídos no programa de cooperação anglo-francês.

O mesmo helicóptero é visto na outra foto (abaixo), numa versão de utilitário do Exército Britânico. Este versátil helicóptero está capacitado para aco-

modar onze passageiros mais a equipagem (duas pessoas), ou, alternadamente, 3 volumes com material médico e um paciente sentado. Externamente pode carregar armamento montado e ainda um guincho de força para operações de salvamento no ar, mar ou montanhas.



PAZ DA AVIAÇÃO



Ele colocou o "Brasil" nos céus da França. Seu sonho era a condução rápida do progresso e da civilização a todos os recantos do globo. Alberto Santos Dumont. Brasileiro. Pai da Aviação. Sentimos orgulho de sermos brasileiros porque o invento de Santos Dumont, em nossa terra, é utilizado como ele mais desejava: para a Paz.

PETROBRÁS



LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...



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.

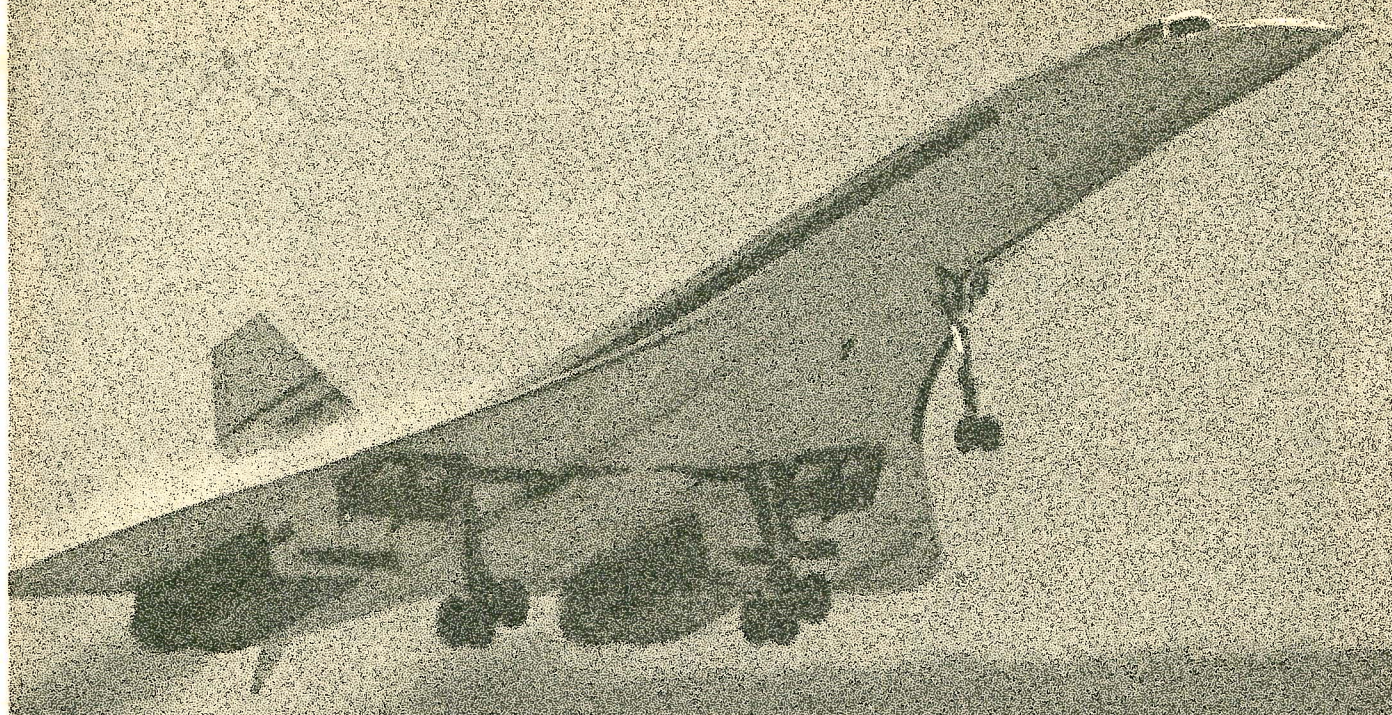
Oferece-se a eficiência de duas turbinas pelo preço de uma só. O S-58T já se encontra a voar e estará à venda, completamente certificado, em 1971

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

Sikorsky Aircraft

**U
A**
DIVISION OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

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



ALVORADA SUPERCIMENTO PARA SUPERSÔNICOS

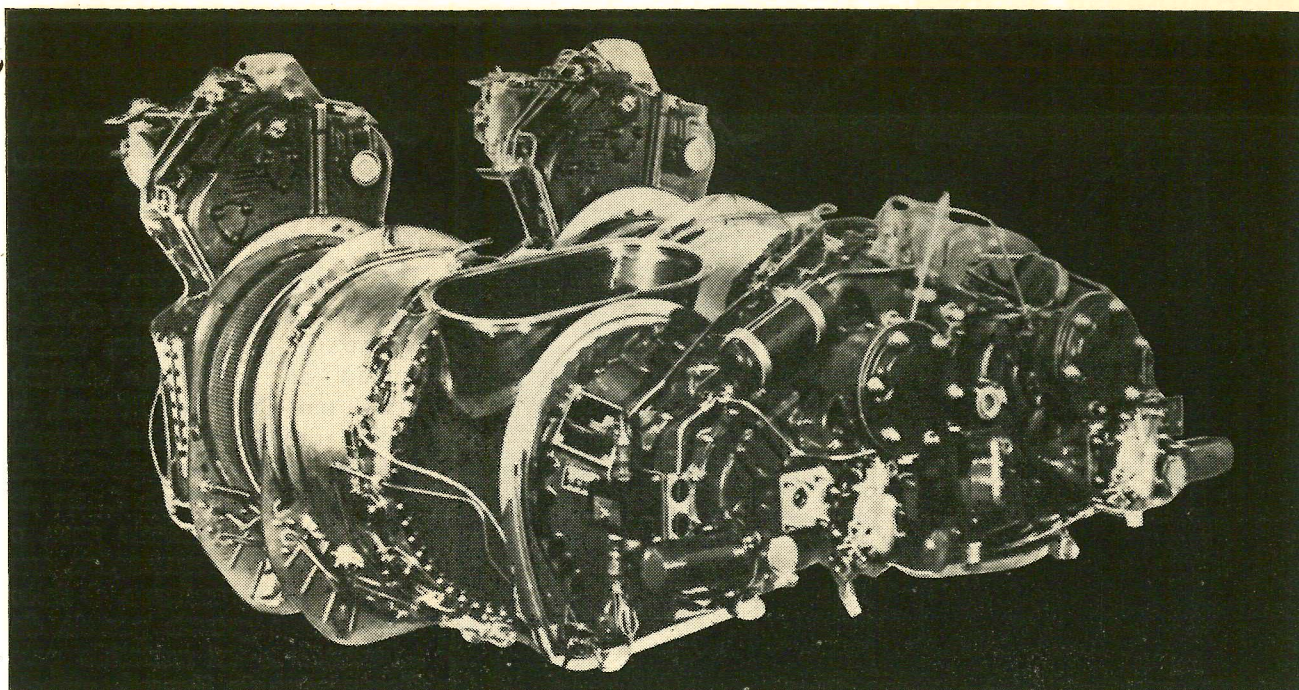
O cimento Alvorada está presente
na obra monumental do
Aeroporto Supersônico do Galeão.



Fábricas:

CIMENTO ALVORADA - RJ
CIMENTO BARROSO - MG
CIMENTO GOIÁS - GO
CIMENTO PARAÍSO - RJ

Superintendência Geral de Vendas:
Av. Rio Branco, 103 - 22.º - Tel.: 221-5277 / 221-1587



Twin-Pac.™ 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.

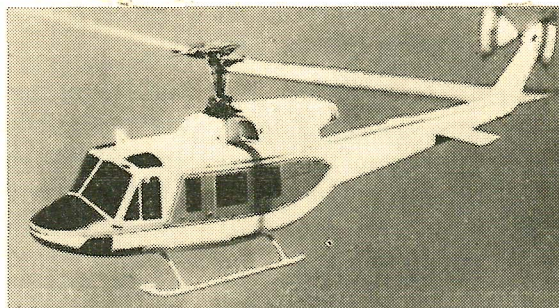
Para mais informações queira consultar: Roberto de Souza Dantas, Rua Hilario de Gouveia 66, Sala 403, Rio de Janeiro, Brasil.

**United
Aircraft**
OF CANADA LIMITED

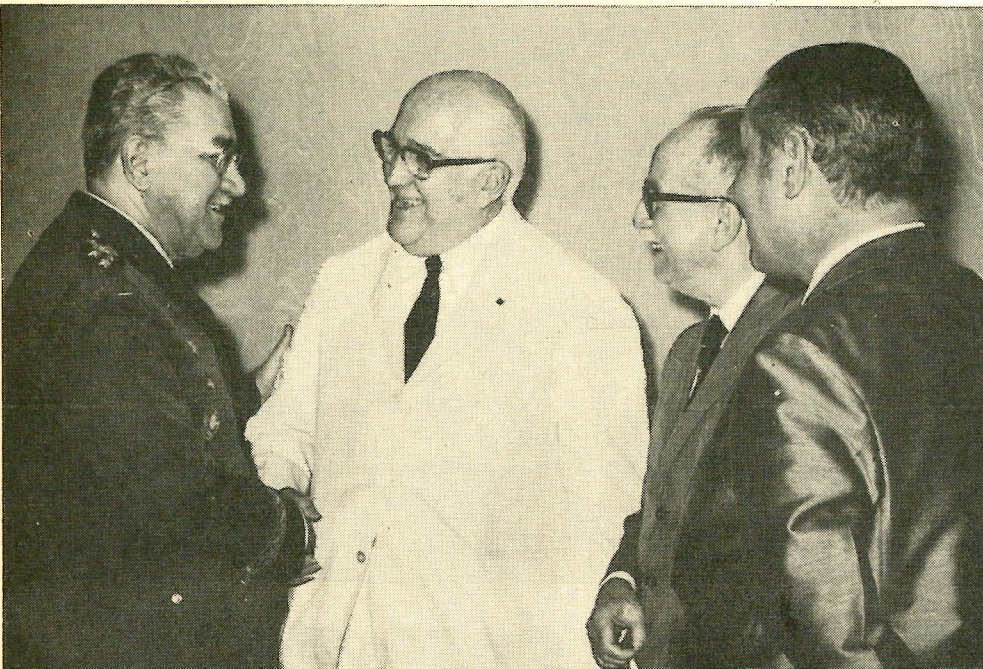
VENDAS NOS MERCADOS MUNDIAIS (EXCEPTO E.U.A. E CANADÁ) A CARGO DA UNITED AIRCRAFT INTERNATIONAL.



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



5 Modelos Bell 212 incluindo o Agusta AB 212.



O Ministro da Aeronáutica cumprimenta o Ministro Gama Filho

● SANTOS DUMONT TERÁ ESTÁTUA DE CORPO INTEIRO NA UGF

O Ministro da Aeronáutica recebeu a visita do Ministro Luiz Gama Filho, Chanceler da Universidade Gama Filho (UGF), para tratar do programa de festividades elaborado por aquela Universidade, a ser cumprido durante a "Semana da Asa", no mês de outubro, destacando-se a inauguração da estátua de Alberto Santos Dumont, em corpo inteiro.

O referido monumento ficará defronte ao novo prédio do Centro Politécnico da Escola de Engenharia, no *campus* da UGF, em Piedade. O Titular da Pasta da Aeronáutica agradece

aquele iniciativa, por parte da UGF, visando a homenagear com uma estátua o "Pai da Aviação". O Ministro Gama Filho estava acompanhado do Desembargador José Murta Ribeiro, do Engenheiro João Carlos Cordeiro da Graça e do seu Assessor de Imprensa, Jornalista José Alves de Souza.

● PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS E CONSTRUÇÃO DA AFA

O Presidente da República assinou decreto nomeando o Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre para exercer a Presidência da Comissão de Estudos e Construção da Academia da Força Aérea, cumulativamente com o cargo que já exerce.

● ANTENA PARABÓLICA COLOCADA EM PRÉDIO DE 20 ANDARES

A tripulação de um helicóptero da FAB, do Centro de Instrução de Helicópteros, transportou do Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba, Paraná, a pedido do Governador daquele Estado, uma antena parabólica que integrara a Rota Oeste de Microondas do Estado para o Palácio das Comunicações, um edifício de 20 andares. O feito demonstrou grande perícia da tripulação e foi assistido pelo Governador do Paraná, autoridades civis e militares e grande massa popular, sendo vivamente aplaudido, causando verdadeiro impacto na população curitibana.

● DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIA

O Titular da Pasta da Aeronáutica delegou competência ao Brigadeiro Roberto Augusto Carrão de Andrade, Comandante da Escola de Especialistas de Aeronáutica, para, em nome do Ministério, assinar, com a Direção do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, o Termo de Cessão, a título precário, de uma célula de aeronave F-47, número 4151, para ser instalada no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial.

● AUTORIZAÇÃO DE TAXI AÉREO

O Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil autori-

zou o funcionamento jurídico da empresa "Táxi Aéreo Fortaleza Limitada", para explorar os serviços de transporte aéreo público, na modalidade de Táxi Aéreo, limitando-lhe as operações aos Estados do Ceará, Piauí e Rio Grande do Norte, com sede em Fortaleza.

● **MINISTRO FÊZ
CONFERÊNCIA NA
ESCOLA DE GUERRA
NAVAL**

O Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Márcio de Sousa e Mello, pronunciou, na Escola de Guerra Naval, conferência sobre "*A Reforma Administrativa do Ministério da Aeronáutica*", e que contou com a presença, entre outros, do Chefe do Estado-Maior da Armada, Alte Esq Antônio Borges da Silveira Lôbo, do Diretor do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento do Ministério da Aeronáutica, Ten Brig Agemar da Rocha Sanctos, do seu Assessor pessoal, Ten Brig Dr. Oriovaldo Benites de Carvalho Lima, do Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e Espaço, Marechal Hugo da Cunha Machado, do Comandante da Escola de Guerra Naval, Vice-Almirante Ernesto de Mourão Sá.

Na oportunidade, o Ministro da Aeronáutica enfatizou as Bases da Reforma Administrativa, o Cronograma da Reestruturação do Ministério, a Comparação das duas Estruturas, os critérios Novos, Pesquisa e Desenvolvimento e a Aviação Civil.

Concluindo sua exposição perante os alunos daquela Escola



O Ministro Márcio quando embarcava no CONCORDE, vendo-se também o Cel Lauro Ney Menezes, nosso colaborador.

de Altos Estudos da nossa Marinha de Guerra, teceu uma série de comentários técnicos sobre o voo que realizou no Supersônico Franco-Britânico CONCORDE, no trajeto Rio—São Paulo, e comentou sobre o que isso significa para o desen-

volvimento da Aviação Comercial Mundial no encurtamento das distâncias entre os povos e no problema de modernização de nossos principais Aeroportos, para que, no futuro, possam receber aviões de grande capacidade de passageiros.



FORJAS TAURUS S. A.
INDÚSTRIA E COMÉRCIO
CONGRATULA-SE COM A
FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA
PELA PASSAGEM DA
"SEMANA DA ASA"



Fabricantes de Armas, Ferramentas, Peças Forjadas e Usinadas

Enderêço: Estrada do Forte, 511 — Pôrto Alegre — RGS — BRASIL — Caixa Postal: 44

● NOVO DIRETOR DO HOSPITAL DA AERONÁUTICA DOS AFONSOS

Depois de realizar profícua administração, o Cel Med Aer Dr. João Vater passou a Direção do Hospital da Aeronáutica dos Afonsos ao Ten Cel Med Aer Dr. Antonio Lourenço Rosa Rangel. Da Ordem-do-Dia baixada pelo novo Diretor, a REVISTA AERONÁUTICA destaca os seguintes trechos:

"Hoje, mais do que nunca, respeito o renomado cirurgião e administrador que ora, sem ver acabada, me passa a responsabilidade de terminar a sua ingente tarefa".

"Um Hospital é como um reino, cujo rei, o doente, rendendo seu corpo à discrição, obedece para governar... Seu vassalo, o médico (aqui um paradoxo), ao agredir sua presa, governa seu ladário, obedecendo às leis das ciências na arte de curar".

"Meus Comandados".

"Estais, naturalmente, apreensivos com a mudança que ora se opera na chefia desta casa. É natural o desassossêgo. O momento, por si só, traz inquietação e angústia. Considerai, entretanto, que fama é o que se traz quando se chega e reputação é o que se leva quando se parte...".

Digo-vos que tenho como crença os valores éticos e morais que a sociedade nos impõe; que nada mais somos senão o produto de nossa própria etnia; que o verdadeiro sentido da vida é, segundo William James,

"utilizá-la em algo que nos possa sobreviver...".

Para um bom auxiliar, exijo quatro qualidades: capacidade, fidelidade, coragem e aplicação.

A cruz, disse alguém, pode ser pesada para se carregar, mas só ela equilibra o nosso andar, e minha experiência concorda com o aforismo segundo o qual "a verdadeira felicidade consiste em amar o dever e dêle saber tirar o prazer". E, ainda mais, que quando não se tem o que se quer, deve-se querer o que se tem...

Venho de um lugar onde fui muito feliz e acredito tenha ajudado a muitos serem felizes. Fui amigo, fiz amigos e espero mantê-los. Mas, não me basta êsse tesouro para minha ambição. Quero mais. Portanto, espero aqui encontrar um tanto de lá, para não me lembrar que mudei de lugar".

● FAB TRANSPORTOU 18 TONELADAS DE MEDICAMENTOS PARA MATO GROSSO

Dois aviões C-115 e um C-119, da Base Aérea dos Afonsos, decolaram daquela Unidade da FAB com destino a Campo Grande, transportando 18 toneladas de medicamentos diversos para o Governo do Estado de Mato Grosso, Missões Salesianas e Leprosários daquele Estado.

Na realização dessa importante missão humanitária, que foi batizada de "Operação Mato Grosso", foram voadas 33 horas e 40 minutos e consumidos 31 200 litros de combustível.

● OACI CONTROLA RUÍDOS

Está sendo instalado no Aeroporto de Intres, na França, um novo banco de provas destinado à avaliação de ruídos das turbinas aéreas que será utilizado como teste para o fornecimento do certificado de nível sônico, necessário à aprovação de novas aeronaves.

Esta instalação, a primeira do gênero na Europa, permitirá aos fabricantes franceses (e europeus) a aprovação de aviões segundo as normas da OACI estabelecidas em Montreal, em 1970.

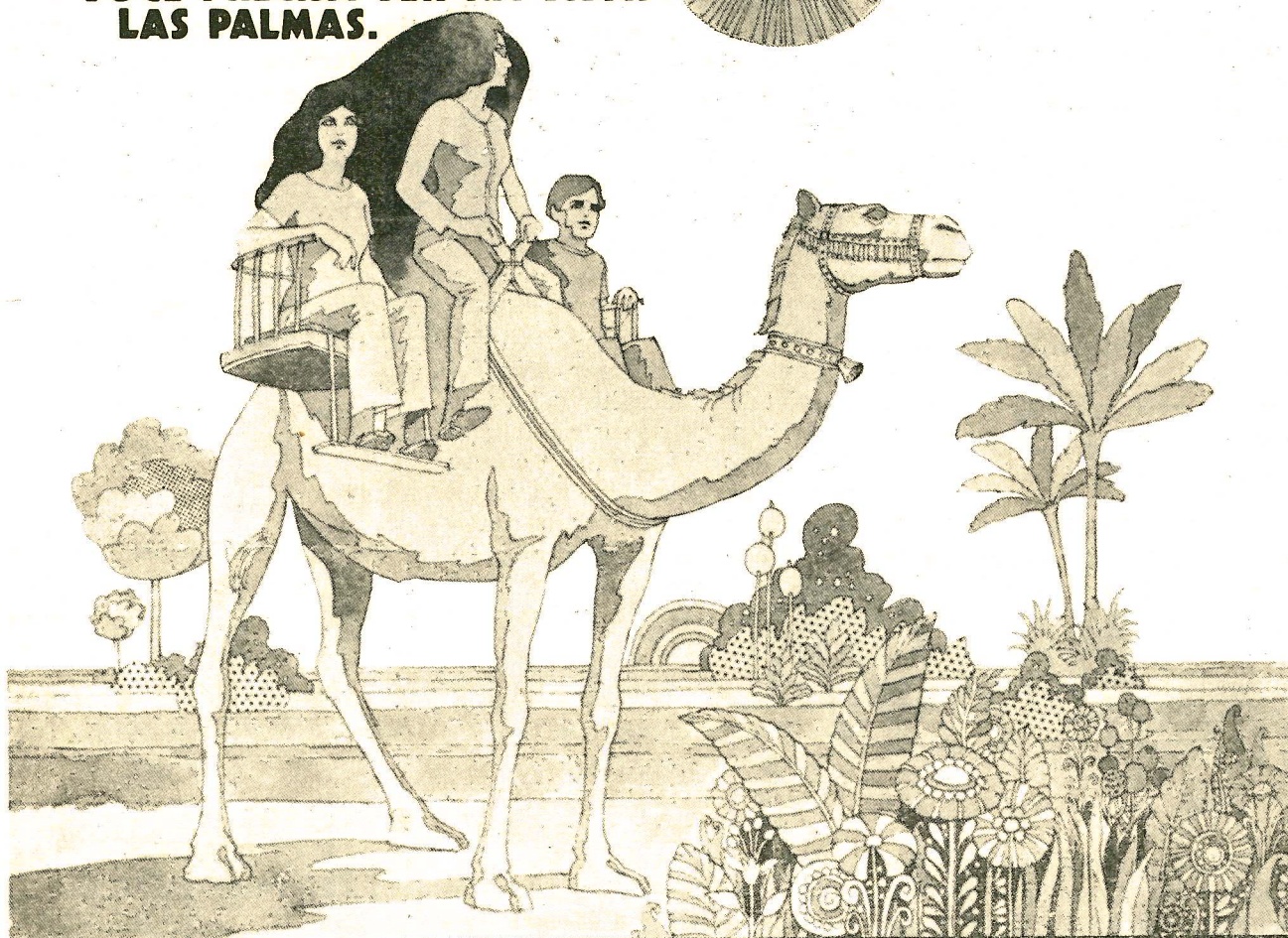
Os primeiros aparelhos a utilizar a nova instalação de testes serão os bimotores *Mercurie* (francês) e o *VFW* (alemão), que empregam turbinas *Rolls-Royce/SNEMCA M45H*.

● CUSTOS DE OPERAÇÕES DOS BOEING 707/747

Estudo comparativo dos custos operacionais dos *Boeing 707* e *747*, recentemente divulgado, revela que, em seu primeiro ano de operações comerciais, os superjatos *747* ofereceram mais transporte a menor custo do que os *Boeing 707*. O estudo baseia-se nos custos operacionais enviados pelas empresas aéreas à Comissão de Aeronáutica Civil dos Estados Unidos.

SÓ A IBERIA TEM UM JUMBO ENTRE VOCÊ E A EUROPA.

**E UM LUGAR QUE
VOCÊ PRECISA VER NA VIDA:
LAS PALMAS.**

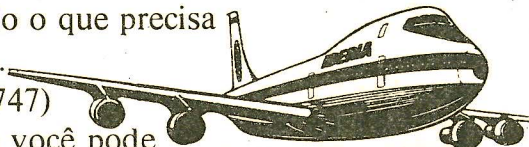


Pela Ibéria você pode chegar de três maneiras até a Europa. Nos vôos de quarta-feira e de sábado você vai direto a Madrid. Se você não tem pressa, viaje na segunda-feira. Você vai conhecer o mesmo lugar onde Colombo parou antes de descobrir a América. A Ibéria pára em Las Palmas, capital da ilha Gran Canária.

Um pôrto livre onde você compra tudo o que precisa na vida muito mais barato que na Europa.

Depois a Ibéria coloca um Jumbo (o 747) na sua frente. Um Jumbo. Só pela Ibéria você pode sair da América do Sul e chegar na Europa dentro do maior avião do mundo. E não paga mais do que indo direto até Madrid em outros aviões.

Vá para a Europa de Jumbo e ganhe Las Palmas de presente.



IBERIA 

"LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS DA ESPANHA"

Rio de Janeiro - Fone: 252-8006

São Paulo - Fone: 239-4681

Belo Horizonte - Fone: 26-4346



Cel Av Hélio Rangel Mendes Carneiro

● **NÓVO COMANDANTE
DA BASE AÉREA
DO SALVADOR**

Assumi o Comando da Base Aérea do Salvador o Coronel-Aviador Hélio Rangel Mendes Carneiro.

Oficial culto e de esmerada educação, o Cel Rangel é da Turma de 1945. Possui os Cursos de: Aperfeiçoamento da EAOAR; Estado-Maior e Superior de Comando, ambos da ECEMAR; Estado-Maior da USAF; Instrutor Acadêmico da USAF; Relações Públicas e Relações Humanas da PUC.

Ao novo Cmt da Base Aérea do Salvador, os votos de um grande Comando da Direção da REVISTA AERONÁUTICA.

● **DIRETOR DA
ADMINISTRAÇÃO
DO AEROPORTO
DE BRASÍLIA**

O Ministro da Aeronáutica assinou portaria designando o Tenente-Coronel da R/R Manoel Timotheo da Costa para o Emprego Fiduciário de Diretor da Administração do Aeroporto Internacional de Brasília.

● **I REUNIÃO DE
RELAÇÕES PÚBLICAS
DA AERONÁUTICA**

Com a presença de 26 Oficiais da Força Aérea Brasileira e com trabalhos que se desenvolveram no Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica, realizou-se, no dia 14 de setembro, num dos Salões do Clube de Aeronáutica, a I Reunião de Relações Públicas da Aeronáutica, quando foram tratados assuntos referentes à estrutura deste importante setor de atividades do Ministério.

● **PRESIDENTE
DA ALADA**

O Marechal-do-Ar Hugo da Cunha Machado, Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBDAE), foi eleito, também, para a presidência da Associa-

ção Latino-Americana de Direito Aeronáutico (ALADA), em eleição efetuada na Colômbia.

Foram ainda eleitos: Vice-Presidente — Dr. Ernesto Vasquez Rocha (Colômbia); Secretário-Geral — Dr. José Luiz Morales (Panamá); e Membros — Drs. Federico Videla Escalada (Argentina), Alvaro Bauza Araujo (Uruguai) e Mario Folchi (Argentina).

A próxima reunião será no Panamá, em fins de abril de 1972.

● **BOEING TESTA
TURBINAS MAIS
POTENTES NO 747-B**

Atualmente a *Boeing* está submetendo a testes de voo versões mais potentes das turbinas *Pratt & Whitney*, a serem em breve empregadas nos *Boeing 747-B*. O aparelho utilizado nas provas é a primeira versão do 747-B, destinado a compor a frota de superjatos da *South African Airways*. Essas provas têm por fim obter o certificado de aprovação da Administração Federal de Aviação americana (FAA) para a instalação das turbinas JT9D-7 no 747-B.

As novas turbinas terão um empuxo de quase 21 toneladas, que, com o uso de injeção d'água, se elevam a cerca de 22 toneladas, em vez dos 19,700 quilos de empuxo das turbinas que equipam atualmente o 747.

Com os novos motores, o 747-B poderá decolar com mais 14 toneladas que os atuais superjatos da *Boeing*.

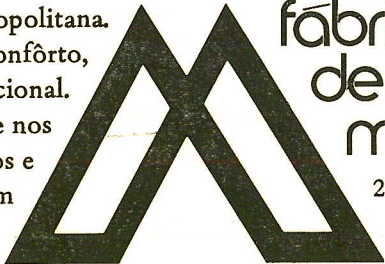


**nôvo
símbolo
de fé**

**na transamazônica,
belém-brasília,
rio-bahia, rio-são paulo,
rio-minas, guanabara, são paulo,
recife,
etc.**

É o nôvo símbolo das
Carrocerias Metropolitana.
Símbolo de conforto,
segurança e integração nacional.

Agora presente nos
melhores ônibus urbanos e
interestaduais que rodam
pelas estradas,
ruas e avenidas do Brasil.



**fábrica
de carrocerias
metropolitana s.a.**

22 anos a serviço do transporte

Av. Brasil, 8255 - 4º andar

Tel.: 230-8200

Tem um Tigre neste mato.



A Transamazônica não é trabalho para qualquer um.

É preciso pensar um pouco mais do que as pessoas geralmente pensam.

Ter um pouco mais de coragem do que as pessoas geralmente têm.

Ser um pouco mais despreendido do que as pessoas geralmente são.

Felizmente, não falta gente assim neste país.

Vale a pena trabalhar para eles. Com eles, lá na frente, onde ninguém pisou antes.

Mesmo que para isto a gente tenha que aprender a fazer balsa no meio da selva, para transportar tonéis de gasolina e óleo.

Ou abrir pôsto onde ainda nem estrada tem.

Nosso negócio é distribuir produtos de petróleo. Mas há uma coisa chamada História, que só aceita quem consegue olhar um pouco além do seu nariz.



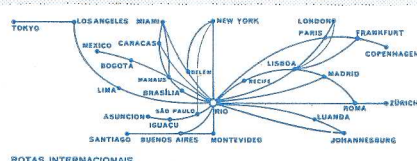
HORA DE BRASIL MOMENTO DE PROGRESSO

TEMPO DE VARIG

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

Voando 91.512 horas. Fazendo 58.048 pousos. A VARIG transportou 1.349.414 passageiros. O Serviço de Carga atingiu o índice de 348.815.000 ton/km. Os seus aviões voaram 48.301.000 km.

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



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



UM SÍMBOLO MUNDIAL

