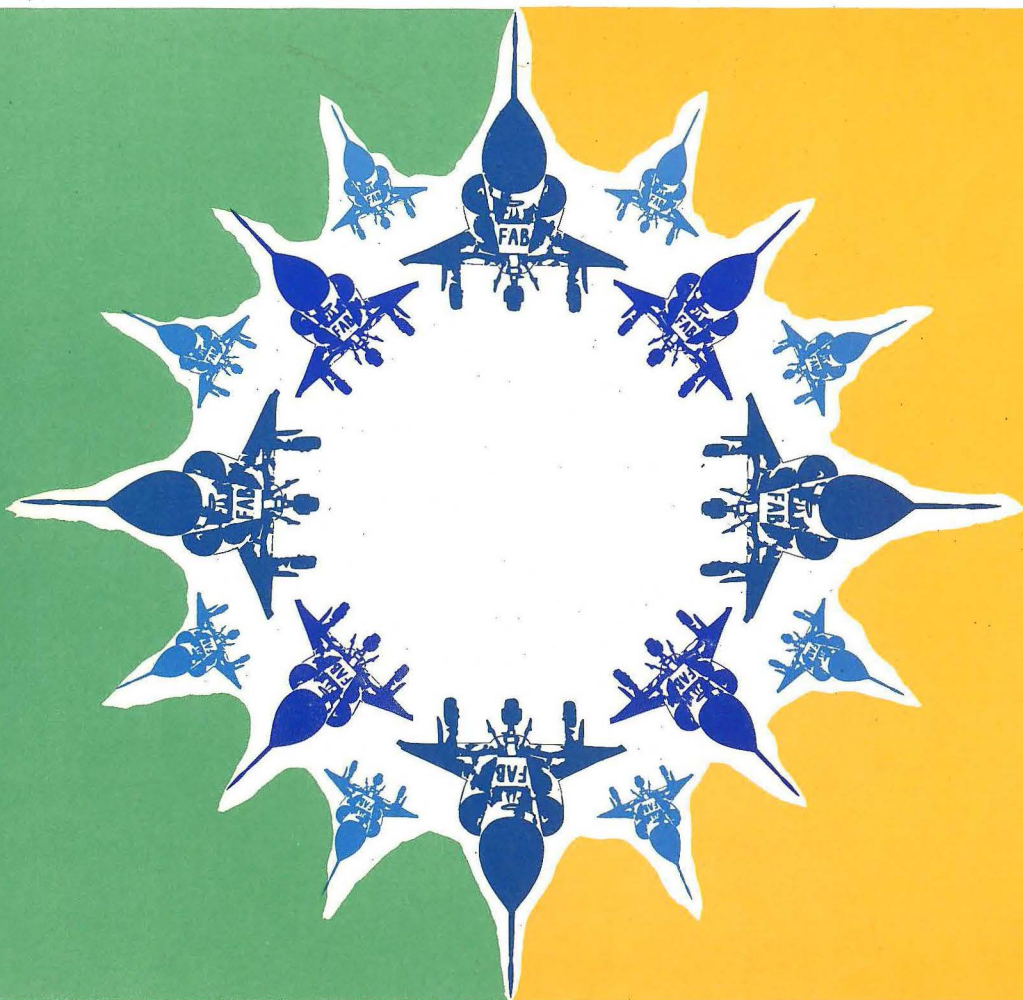


REVISTA
AERONÁUTICA



SETEMBRO - OUTUBRO - 1972

força aérea brasileira



segurança em todos os sentidos

REVISTA AERONÁUTICA

SETEMBRO-OUTUBRO — 1972
ANO 15 — N.º 76

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.
A Sugestão de um estimado Chefe — A Direção	1
Aviador do Brasil — Contra-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho	2
Ministro Araripe Macedo faz conferência na ESG	3
FAB recebeu 8 novos helicópteros — Reportagem	7
Base Aérea de Belém comemorou seu 36.º aniversário	8
Base Aérea de Canoas — 28 anos de sua criação	12
Estratégia — Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley	15
Recordando... Reportagem fotográfica	19
Modelo Brasileiro de Desenvolvimento — Coronel-Aviador Luiz Carlos Aliandro ..	21
Parada Militar do Sesquicentenário — Reportagem	27
Política Nacional de Segurança — Ten Cel Av Newton de Góes Orsini de Bastos ...	29
Notícias Internacionais	33
Os Querubins — 1.º Ten Adm Manoel José da Silva	39
Aviação Comercial	45
Charles Astor — o precursor do pára-quedismo no Brasil — falece em Minas Gerais ..	47
Semana da Asa de 1972	54
Novo Adido Aeronáutico do Brasil na França ..	57
Notícias da Aeronáutica	58
1.º Seminário de Estatística na Aeronáutica ..	69
Instruções para admissão no CFPM — Notícias	70

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

A SUGESTÃO DE UM ESTIMADO CHEFE

Estávamos a postos, em nossa mesa de trabalho, imaginando o que deveríamos dizer neste Editorial, evidentemente a respeito da Semana da Asa, uma vez que este número pertence ao bimestre setembro-outubro. Não tivemos tempo sequer para fazer a triagem das primeiras idéias que surgiram no costumeiro processo de elaboração mental, pois o telefone da Redação tocou e do outro lado da linha escutamos a voz conhecida e amiga do nosso antigo Chefe, o Marechal-do-Ar Carlos Pfaltzgraff Brasil. No dia anterior, 23 de outubro, em todo o País e especialmente em Pirassununga, na Academia da Força Aérea, fora comemorado o Dia do Aviador, marcando o encerramento das solenidades da Semana da Asa. Os jornais publicaram substanciosas reportagens sobre as festividades que de ano para ano se renovam de roupagem e se agigantam de conteúdo, em consonância com o nosso notável desenvolvimento no campo aeronáutico. Mas o Marechal Brasil acabara de ler, num dos matutinos, a Ordem-do-Dia baixada pelo Ministro Araripe Macedo a propósito do 23 de outubro, data consagrada ao Aviador, e desejava apresentar à REVISTA AERONÁUTICA uma sugestão: que publicássemos aquela página realmente muito inspirada, e mais ainda que déssemos curso à idéia de extrair algumas das frases contidas na mesma Ordem-do-Dia, para inscrevê-las em muitos lugares por este Brasil afora, de sorte que se tornassem familiares aos nossos irmãos de todos os quadrantes.

De nossa parte, achamos que a idéia do ilustre Chefe e prezado amigo merece toda consideração. Publicamos, pois, neste número, a Ordem-do-Dia baixada pelo Ministro da Aeronáutica na data de 23 de outubro. Quanto à inscrição de frases tiradas daquele documento, em locais apropriados, por todo o País, transmitimos, respeitosamente, o desejo do Marechal-do-Ar Carlos Pfaltzgraff Brasil aos eminentes Chefes que no momento conduzem os destinos da Aeronáutica Brasileira, em sintonia com as justas aspirações do nosso povo.

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa o cartaz alusivo à Semana da Asa de 1972, uma bela concepção artística apresentando os 16 Mirage recentemente adquiridos para a Força Aérea Brasileira.

AVIADOR DO BRASIL!

CONTRA-ALMIRANTE ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO

23 de outubro de 1906. Há 66 anos, o brasileiro Santos Dumont, que podemos considerar o primeiro aviador do Brasil, provava, em Paris, a dirigibilidade do mais pesado que o ar, em seu famoso aparelho "14 Bis", e recebia a "Taça Arch-deacon".

Naquele dia memorável, em que o Engenheiro Alberto Santos Dumont elevou bem alto o nome e a bandeira do Brasil, nascia a aviação. Consolidavam-se os ideais do padre Bartolomeu de Gusmão, filho de São Paulo, iniciador da aerostação, e do paraense Júlio Cezar Ribeiro de Souza, autor da dirigibilidade em balões sem motor.

Creio, assim, podermos dizer, em termos de Brasil 72, que era a integração simbólica norte-sul, dos céus do Brasil.

Correram os anos. Viramos páginas da História. No velho Campo dos Afonsos, desponta a Aviação Militar. Na tradicional Ilha das Enxadas, nasce a

Aviação Naval. Surge o Correio Aéreo Nacional, forja de bravos e onde avultou, entre outros, a figura lapidar de Eduardo Gomes, monumento vivo da História Militar do Brasil.

Finalmente 1941. Integrando as águias da Marinha e os condutores do Exército, surge a jovem Força Aérea Brasileira. Era também o ano do início de minha carreira na Marinha.

Hoje, 31 anos são passados. A Força Aérea Brasileira é um orgulho do Brasil e de suas coirmãs, o Exército e a Marinha.

Criança ainda, marcou, com o sangue e o sacrifício de seus heróis, o ingresso nos humbrais da História Pátria.

Sobre as águas do Atlântico Sul, sob os céus da Itália, nas campanhas da 2ª Guerra Mundial, a FAB glorificou-se, tornou-se adulta e subiu ao pedestal da História.

1972.

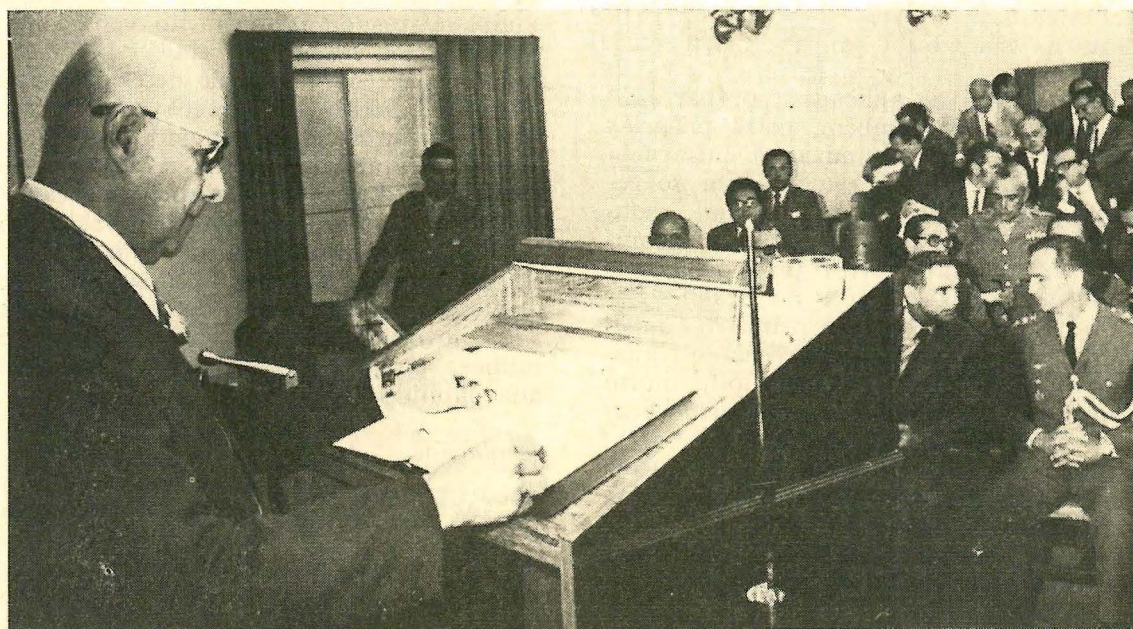
Ano 31 da Força Aérea Brasileira!

Em São José dos Campos, cérebros dos melhores forjam a aviação do amanhã. Das pranchetas às oficinas e aos campos de pouso, novos aviões, civis e militares, vão surgindo para integrar o Brasil, transportando homens e mercadorias aos mais remotos pontos da Nação-Continente.

Se na longínqua fronteira oeste, no sertão nordestino, ou na selva da Amazônia um ser humano necessita de socorro urgente, lá estará a sombra amiga das asas da Força Aérea Brasileira.

Ao trepidar dos motores e dos corações, a Força Aérea Brasileira, unindo o vasto espaço geográfico, torna o Brasil unitariamente menor, de forma a caber, simbolicamente, nas dimensões do Pavilhão Nacional.

Parabéns aviadores do meu Brasil!



MINISTRO ARARIPE MACEDO FAZ CONFERÊNCIA NA ESG

Dar aos principais aeroportos brasileiros uma dinâmica empresarial, aliada a medidas que melhorem o serviço de proteção ao voo, com a contratação de uma rede de radares para a defesa aérea e controle de tráfego são algumas das medidas que o Governo Federal está desenvolvendo, com vistas a oferecer maior apoio à indústria de transporte aéreo.

A informação é do Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo, da Aeronáutica, na conferência que proferiu para os estagiários da Escola Superior de Guerra, presente o comandante da ESG, General Bina Machado, quando

abordou também vários outros aspectos das atividades do Ministério da Aeronáutica: indústria aeronáutica, desenvolvimento de pesquisas científicas (lançamento de foguetes da Barreira do Inferno) e as atribuições específicas dos Grandes Comandos da FAB.

Medidas corretivas

Disse o Ministro Araripe Macedo que, em 1964, havia seis empresas concessionárias de linhas regulares: VARIG, Cruzeiro do Sul, VASP, Trans-Brasil, Paraense e Panair do Brasil.

Estas empresas eram subsidiárias por vultosas subvenções, da ordem de Cr\$ 12 milhões por ano, que representavam cerca de 23% das receitas operacionais. Ainda assim, apresentavam “deficit” da ordem de Cr\$ 8 milhões anuais.

Medidas corretivas aplicadas por parte do Governo, secundadas, também, pelas próprias empresas, permitiram minimizar a influência dos fatores negativos, que remontavam ao período subsequente à II Guerra Mundial, reduzindo assim as deformações e distorções técnico-econômicas que caracterizaram aquela fase ruínosa dos transportes aéreos no Brasil. Somente em 1968, registrou-se o primeiro “superavit” na história de nossas empresas de transporte aéreo regular. De 1969 em diante, muito embora as subvenções diretas tenham sido praticamente eliminadas, os resultados operacionais positivos cresceram invariavelmente, ultrapassando a cifra de 100 milhões de cruzeiros em 1971. Paralelamente, o equipamento de vôo foi sendo renovado e o transporte aéreo comercial brasileiro passou a ter padrões técnicos e níveis de qualidade comparáveis aos melhores do mundo, operando uma frota superior a uma centena de aeronaves, das quais mais de um terço é constituído por jatos e representam um investimento superior a US\$ 250 milhões.

Para manter a regularidade, a segurança e a eficiência operacional dos transportes aéreos, não apenas equipamentos de vôo são objeto de investimentos tão vultosos; os gastos com a infra-estrutura são também muito elevados, seja com a construção dos aeroportos e dos complexos sistemas de proteção ao vôo, como também com a sua manutenção e operação. Hoje, custa tão caro construir um aeroporto de grande porte — como os que o Ministério da Aeronáutica está construindo no Galeão e em Manaus — quanto uma ponte Rio-Niterói ou uma rodovia Rio-Santos; são investimentos que ultrapassam a arrecadação de alguns Estados da Federação mais de uma dezena e meia de vezes.

O Ministério da Aeronáutica, segundo o Ministro Araripe Macedo, vem adotando uma política, ainda em fase embrionária de implantação, de conferir aos aeroportos de maior movimento a necessária dinâmica empresarial,

libertando-se do ramo das rotinas burocráticas. Estuda-se, no momento, sua estruturação em moldes de Empresa Pública, como prevê a Reforma Administrativa para certas atividades da Administração Indireta. A melhoria dos equipamentos de proteção ao vôo, com a implantação em via de contratação de uma rede de radares para o sistema de defesa aérea e controle de tráfego, aumentará consideravelmente a segurança e a regularidade dos transportes aéreos. Paralelamente, as redes de telecomunicações e estações meteorológicas estão também sendo objeto de significativas melhorias, a fim de se compatibilizarem com as exigências de um tráfego aéreo dia a dia mais intenso e veloz — como o volume de divisas que circulará no novo terminal (aproximadamente US\$ 200 milhões por ano), concluiremos pela perfeita adequabilidade do investimento.

Evolução

Acrescentou o Ministro da Aeronáutica que a indústria de transporte aéreo, que há três décadas apenas usava aeronaves com capacidade para 25 passageiros, à velocidade de 280 km/h, e preço de US\$ 100 mil por unidade, evoluiu hoje para equipamentos 3,5 vezes mais velozes, podendo transportar 490 passageiros, e custando 300 vezes mais caro.

“É, como se vê” — acentuou — “uma indústria com características “fora de série” que requer cuidados especiais para consolidar a auto-sustentação econômica requerida. É uma indústria que produz serviços a custos elevados, notadamente devido aos preços dos equipamentos, todos importados, e de mão-de-obra altamente especializada para sua operação e manutenção. É, ainda, extremamente competitiva e vulnerável à rápida obsolescência do seu instrumento de ação — a aeronave; largamente sensível às flutuações econômicas nacionais e que exige vultosos investimentos e imobilizações de capital. Seu produto — o serviço aéreo — é sui generis: quando oferecido, ou é aproveitado ou então é definitivamente perdido; não pode ser estocado ou guardado para revenda posterior. Os preços — as tarifas aéreas — são regulados pelo Governo; mas os custos para produzir os serviços não o são.

O elevado custo do querosene de aviação, o mais caro do mundo, é um ônus imposto aos transportes aéreos no Brasil que tem merecido

reiterados apelos de todos os transportadores, inclusive da IATA (Associação Internacional dos Transportadores Aéreos) que é a entidade reconhecida pelo Brasil e responsável pela coordenação e fixação de tarifas aéreas no âmbito internacional. O querosene de aviação vendido no Brasil custa, em média, 60% mais caro do que a média dos preços dos demais países da América Latina; em confronto com o resto do mundo, a disparidade ainda é mais chocante, pois os nossos preços são praticamente o dobro da média internacional. Considerando que o combustível é o item de maior incidência nos custos de operação, pode-se compreender suas conseqüências no encarecimento dos serviços aéreos. País de dimensões continentais como o nosso, ainda precariamente servido de adequada infra-estrutura rodo-ferroviária na região centro-oeste e na extensa região amazônica, a política de preços que vem sendo adotada para o querosene de aviação não se coaduna com a própria política do Governo, de integrar e desenvolver, econômica e socialmente, aquelas imensas áreas do Território Nacional. Esse problema foi recentemente submetido à consideração dos Ministros de Minas e Energia e do Planejamento, sendo de esperar venha uma solução adequada.

Ritmo crescente

Dissé o Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo que o desenvolvimento da Aviação Brasileira no âmbito internacional foi bem mais disciplinado do que no âmbito interno. Depois de historiar essa evolução, acentuou que, atualmente, duas empresas — a VARIG e a Cruzeiro do Sul — mantêm linhas para o Exterior, a primeira nas rotas de longo percurso e a segunda com linhas regionais da América do Sul e do Caribe.

Estão, assim, interligadas inúmeras cidades da América do Sul e do Norte, Europa, Ásia e África. A participação da bandeira brasileira nas linhas do exterior vem-se processando em ritmo crescente, apesar da agressiva competição de inúmeras congêneres estrangeiras de elevado padrão técnico e sólida tradição nas áreas em que operam. A preferência do público usuário bem pode ser avaliada pelos seguintes percentuais: Brasil—Estados Unidos, 54%; Brasil—Europa, 38%; Brasil—África do Sul, 54%; Brasil—Prata, 57%.

A menor participação nas linhas da Europa justifica-se pela existência de 11 empresas concorrentes, número assaz elevado, mas que nem por isso colocou a empresa brasileira em situação minoritária, na repartição do disputadíssimo mercado. Para acelerar esse auspicioso processo de expansão, apenas uma só de nossas empresas vem investindo anualmente somas superiores a US\$ 25 milhões; no plano inclui-se, em consonância com as possibilidades de comércio exterior, o reaparelhamento dos equipamentos para o transporte aéreo de carga, com a utilização de "Containers". Estes "cofres de carga" estão revolucionando os métodos e a economia da movimentação de cargas em todo o mundo, pois permitem efetivamente a integração de todos os meios de transportes. A manipulação de mercadorias contidas nos cofres de carga é feita apenas em duas ocasiões: no carregamento e no descarregamento entre os armazéns do expedidor e os do destinatário, evitando assim perda de tempo, danos e avarias, além de freqüentes extravios e roubos comuns nos meios tradicionais, cada vez mais em desuso.

Nos Estados Unidos, o roubo de mercadorias baixou de 9% para 1%, o que acarretou uma redução nas taxas de seguro da ordem de 50%. A carga aérea ganha novos campos até então do domínio dos outros meios de transporte, pois tem a seu favor a velocidade com que os produtos atingem o mercado, a inexistência de danos, a possibilidade de pronta utilização e a viabilidade de alargar fronteiras comerciais com produtos perecíveis. Grande parte da produção industrial brasileira, como sejam calçados, têxteis, maquinarias, veículos, vegetais e outros, já vêm sendo transportados para outros países, por via aérea, em "containers"; os aviões, especialmente preparados para essa modalidade de carga aérea, estão viajando sempre com sua capacidade de carga inteiramente utilizada.

Indústria Aeronáutica

Outro aspecto que o Ministro Araripe Macedo considerou foi o de desenvolvimento da indústria aeronáutica no Brasil:

— O Ministério da Aeronáutica, de modo geral, e a Força Aérea Brasileira, em particular, têm suas atividades especializadas grandemen-

te dependentes da importação de equipamentos estrangeiros, seja o material aéreo propriamente dito, seja o que integra sua complexa infra-estrutura de apoio. Esta dependência, além da fragilidade do ponto de vista de segurança nacional, nem sempre atende às peculiaridades da problemática brasileira. A nossa infra-estrutura, por exemplo, bem como as dimensões continentais do País exigem o emprego de material aéreo adequado, o que normalmente não ocorre com os países exportadores que suprem o mercado brasileiro. O extraordinário progresso alcançado pelo Brasil nestes últimos anos, com uma taxa de crescimento do produto bruto interno de 11,3% em 1971, indica claramente que a arrancada para o desenvolvimento prossegue, ininterrupta e firme. Dentro desse contexto, vem crescendo, dia-a-dia, a importância da indústria aeronáutica brasileira, capaz de oferecer, ao País, aviões adequados às suas necessidades peculiares e, ao mesmo tempo, propiciar o incremento do processo de independência econômica, a elevação dos padrões tecnológicos da nossa indústria e, finalmente, preencher o claro existente no setor das grandes indústrias mecânicas, qual seja o de fabricação de aeronaves e seus equipamentos.

O Governo da Revolução, compreendendo que a implantação da indústria aeronáutica no País dependia principalmente de garantia de mercado por parte do Governo, e também de vultosos recursos para os investimentos necessários, decidiu incluí-la entre as metas prioritárias de desenvolvimento. Os estudos de viabilidade técnica e econômica concluíram pela necessidade de um mercado mínimo de US\$ 132 milhões durante seis anos, no período de 1970 a 1975; este mercado seria concretizado mediante encomendas do Ministério da Aeronáutica, correndo as despesas de crédito extra-orçamentário, face à comprovada insuficiência de recursos normais para cobrir os novos encargos. Surgiu, assim, a EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica — com sede em São José dos Campos, Estado de São Paulo. As encomendas do Ministério da Aeronáutica consistem em 80 aviões Bandeirantes, cujo desenvolvimento é de responsabilidade do Centro Técnico Aeroespacial, e 112 Xavantes, sob licença da Fábrica italiana Macchi; além desses aviões, a EMBRAER está fabricando o excelente avião agrícola Ipanema, projetado pelo Centro Técnico Aeroespacial. Presentemente, vai aquela Empresa lançar-se na fabri-

cação de helicópteros tipo leve, para 5 pessoas, acionados por turbinas e com duas versões, uma para uso geral e outra para fins militares. A escolha desse tipo de helicóptero baseou-se na franca aceitação do mercado privado, desobrigando assim o Governo de assumir sozinho as responsabilidades da nova linha de fabricação.

Mirage e foguetes

Reportou-se ainda o Ministro da Aeronáutica à importância dos aviões "Mirage III", adquiridos na França, para a defesa do Território Nacional, particularizando-se, também, quanto esses aparelhos poderão contribuir para a proteção ao voo.

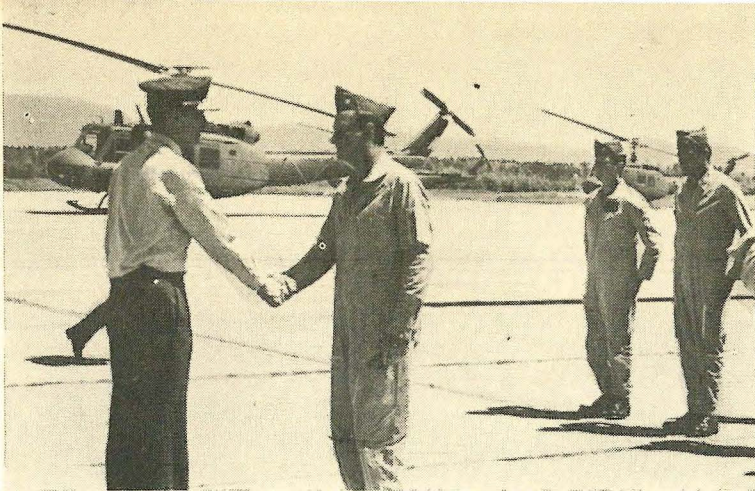
O último tópico considerado pelo Brigadeiro Araripe Macedo foi sobre as atividades do Ministério da Aeronáutica no campo das pesquisas aeroespaciais, com os lançamentos de foguetes da Barreira do Inferno, em Natal, Rio Grande do Norte.

Disse que atualmente o Brasil é um País acatado internacionalmente pela comunidade científica, o que se deve ao entusiasmo de oficiais da Força Aérea Brasileira que penetraram nesse campo.

Revelou ter sido a partir de 1964 que amplas providências foram tomadas e se iniciaram detalhados estudos para incrementar as atividades espaciais no Brasil. Nesse ano, o Ministério da Aeronáutica e o Conselho Nacional de Pesquisas assinaram convênio que permitiu expandir a iniciativa.

Hoje, Barreira do Inferno apresenta um conjunto de instalações suficientes para conduzir operações de lançamento, com todos os requisitos técnicos, podendo alojar, com conforto, até um grupo de 100 pessoas.

No início de sua palestra, o Ministro Araripe Macedo mencionou as atribuições de cada um dos Comandos da FAB, especificando o apoio emprestado ao Exército e à Marinha, assim como aos programas do Governo em favor da comunidade, especialmente na Amazônia, onde particularizou o trabalho desenvolvido com as missões religiosas em favor do índio.



O Ten Brig Paulo Sobral cumprimenta o Ten Cel Favero que comandou o Esqd de Helicópteros na viagem dos EE.UU. para o Brasil

FAB RECEBEU 8 NOVOS HELICÓPTEROS UH-1-H

O Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, Comandante do Comando Geral do Ar (COMGAR), recebeu, no dia 19 de outubro, às 10:00 horas, na Base Aérea de Santa Cruz, os tripulantes dos 8 novos helicópteros UH-1-H, adquiridos pelo Governo brasileiro nos EUA, para o reaparelhamento da Força Aérea Brasileira. Na ocasião, o Comandante do COMGAR felicitou os 18 oficiais e 11 sargentos pelo cumprimento da missão que acabavam de realizar, salientando que outras estavam reservadas para os helicópteros.

Estiveram, também, presentes à cerimônia os Brigadeiros Edívio Caldas Sanctos, Comandante do Comando Aerotático (COMAT), Ismael da Mota Paes, Chefe do Estado-Maior do COMGAR, Coronel-Aviador Pompeu Marques Perez, Comandante da Base Aérea de Santa Cruz, além de oficiais e praças daquela Unidade da FAB.

A VIAGEM

O Esquadrão de Helicópteros UH-1-H veio sob o comando do Tenente-Coronel-Aviador Sérgio Favero, tendo deixado o Fort

Worth, Dallas, Texas, EUA, no dia 30 de setembro último, escalando em New Orleans, Bases Aéreas de Eglin, Mac Dull, e Home Stead (Flórida), Nassau, e Grand Turk (Bahamas), Base Aérea de Romey (Porto Rico), Fort France (Martinica), Aeroporto Internacional Piarco (Trinidad), Georgetown (Guiana Inglesa), Cayena (Guiana Francesa). No Brasil, onde chegaram no dia 13 último, escalaram em Macapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Ilhéus, Vitória e Rio de Janeiro. A viagem

teve a duração de 19 dias, sendo percorridos 11 000 km, realizando as aeronaves um total de 80 horas de voo.

Os helicópteros UH-1-H foram, no mesmo dia, incorporados ao Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (EMRA), tendo como sede operacional a Base Aérea de Santa Cruz.

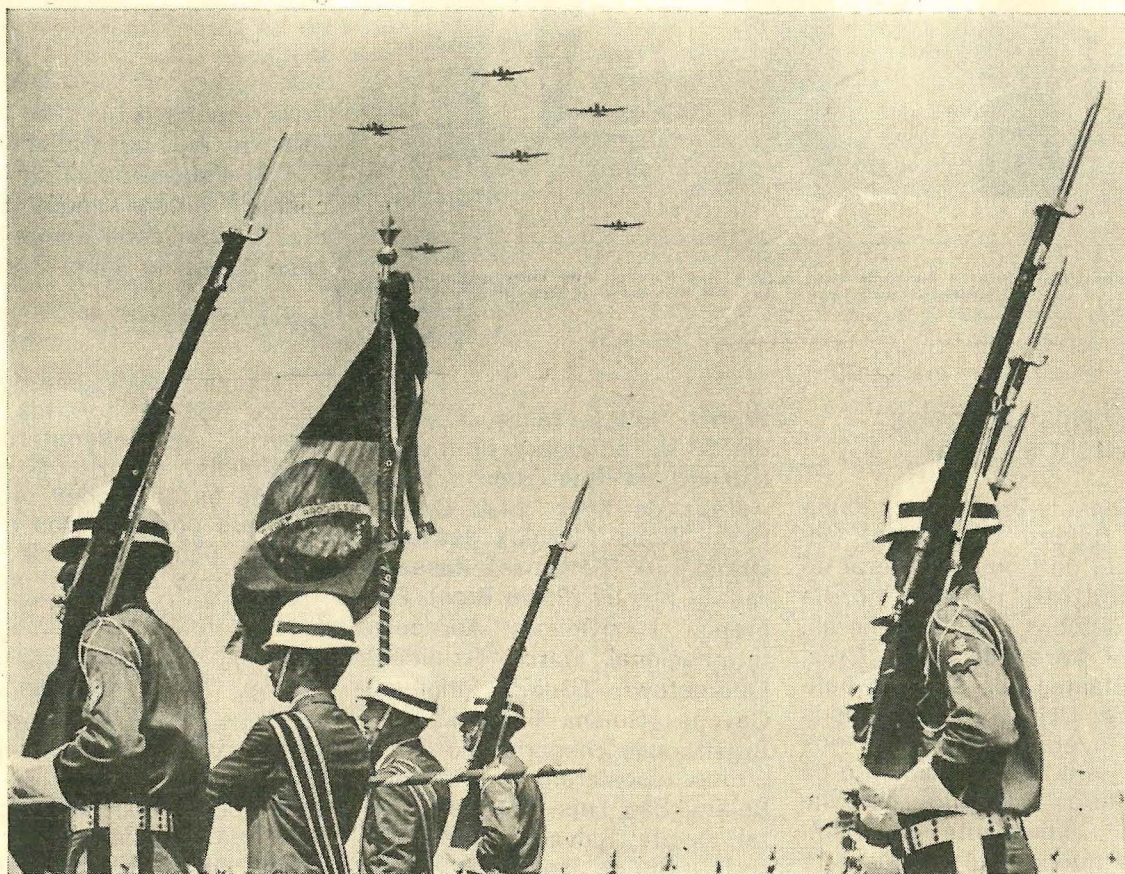
CARACTERÍSTICAS

Podendo voar a uma velocidade de 160 km horários, muito superior aos helicópteros convencionais, o UH-1-H, que se destina às operações táticas, é tripulado por 2 pilotos e 1 mecânico. Seu peso pode atingir 9 500 libras, máximo permissível para a decolagem.

Possui equipamentos modernos de comunicação e navegação aérea, tais como HF, VHF, ADF e VOR. Com uma capacidade para 280 galões de querosene, pode voar até 06:30 hs, sem reabastecimento, e transportar 14 soldados equipados.



O UH-1-H na Base Aérea de Santa Cruz



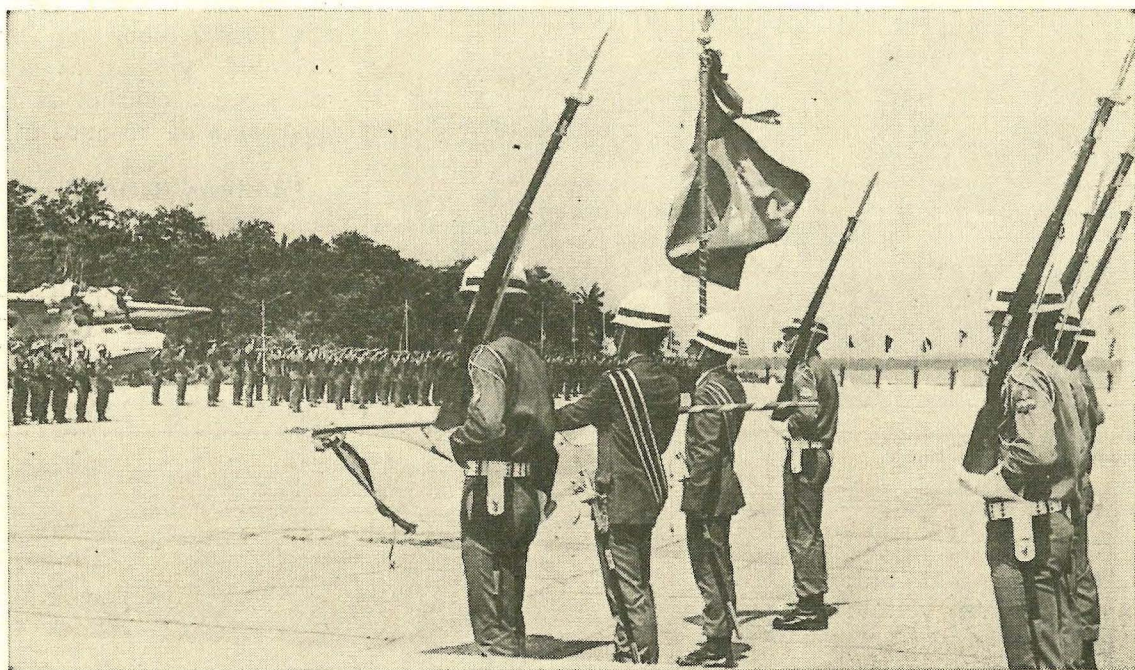
BASE AÉREA DE BELÉM

Comemorou seu 36º aniversário

Diversas solenidades marcaram, em Val de Cans, a passagem do 36º aniversário da Base Aérea de Belém, unidade da Força Aérea Brasileira de grande importância no processo de desenvolvimento da Região Amazônica e sua efetiva inte-

gração ao restante do território brasileiro.

Desfile militar, leitura da "Ordem do Dia", baixada pelo Comandante, Coronel-Aviador José Esteves da Costa, visita às suas instalações, por esco-



Tropa formada à frente dos valorosos Catalinas. Ao fundo o hasteamento das bandeiras dos estados brasileiros

lares da rede oficial e particular de ensino do Estado, fizeram parte do programa festivo.

ANTES E DEPOIS

Em setembro de 1936, foi criado no Souza, Belém, o 7º Regimento de Aviação, embrião do trabalho pioneiro da aviação militar na Amazônia, inaugurando-se dois anos depois as ligações pelo Tocantins até Marabá.

Em 1939, pela rota do Tocantins, veio a ligação Belém, São Paulo e Rio.

Hoje, o trabalho desenvolvido pela Força Aérea Brasileira, e particularmente pela Base de Belém, cresceu de importância, na medida em que o Governo vem procurando valorizar a Região Amazônica. Para atender às suas responsabilida-

des, a Base Aérea de Belém utiliza aviões C-47, CA-10 e C-42, este de fabricação nacional. No ano passado, foram voadas, por essas aeronaves, 10 449 horas, transportando 137 167 passageiros e 597 486 kg de carga.

APOIO

A Força Aérea presta inestimável apoio às guarnições do Exército sediadas na Amazônia, com linhas regulares para Macapá, Oiapoque, Boa Vista, Bonfim, Normandia, Surumu, Cucuí, Tabatinga, Palmeiras, Estirão do Equador, Ipiranga, Japurá, Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Porto Velho, Guajará-Mirim, Forte Príncipe da Beira, pousando em campos pioneiros, ou em rios caudalosos, na assistência às populações daquela região, incluindo o índio e as missões religiosas.

A propósito do aniversário da Base Aérea de Belém, o 2º Ten Av Alcione Heliodoro Vianna escreveu a inspirada saudação que abaixo transcrevemos:

“A suave brisa tropical da manhã de onze de setembro de 1972 tremulou o “Pavilhão Nacional”, sob o olhar orgulhoso dos Catalinas, pomposamente perfilados ao fundo do Pátio do Primeiro Esquadrão de Transporte Aéreo.

Ali estavam os heróis da integração, homenageando sua velha mãe, de cujo seio partiram — e ainda partem — as “Águias da Amazônia”; cujo seio gerou, alimentou e tornou realidade tantos ideais.

Base Aérea de Belém — 36 anos de pioneirismo, bravura, determinação e tradições.



Cel Esteves da Costa entrega uma placa ao Cap Umehara

Neste trigésimo-sexto aniversário, nossas mentes voltam ao passado, e vemos os antigos PBY decolando rumo ao Atlântico — ora em busca de corsários inimigos, ora transportando tropas durante a “Segunda Grande Guerra”. Depois, “A Paz”, “O Correio Aéreo Nacional”, “A Integração”, “O Milagre Brasileiro” — a mão que se eleva pedindo aos céus o misericordioso avião, a esperança de muitos.

A Selva devorada, o heroísmo de cada dia, a alegria de se saber útil — a estrada que avança, o avião que abastece e alimenta o homem que rompe e vence a selva virgem.

Outro avião que decola, Catalina ou Douglas, a lembrança do passado, do “herói morto”, a lágrima do “herói vivo”, o silêncio, “O Hino dos Aviadores”. A despedida do Capitão-Aviador Nâmio Umehara, o nó na garganta de cada um, o adeus da “velha águia”, conhecido por todos, amigo de todos.

A “guarda-bandeira”, o desfile, a passagem da esquadrilha

de Douglas, a continência às autoridades. Tudo isso volta aos nossos olhos, ao ver mais um avião ganhar os céus, em direção aos confins da Amazônia, como há 36 anos atrás.

Parabéns Base Aérea de Belém, pela passagem de mais uma primavera de sua gloriosa história. E que sua missão eleve mais ainda o nome de nossa Força Aérea”.



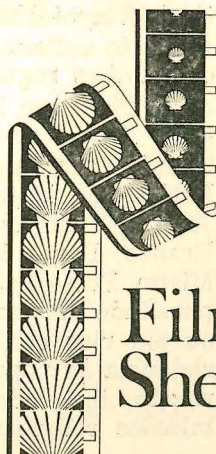
Mais de noventa nações unem seus recursos e esforços contra

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.

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.



Filmoteca Shell

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

CORRER JÁ NÃO BASTA!

**O BRASIL PRECISA VOAR E NÓS
ESTAMOS FABRICANDO SUAS ASAS.**



**APLIQUE 1% DO
SEU IMPOSTO DE RENDA*
NA EMBRAER *(pessoa jurídica)
informações nas agências do
BANCO DO BRASIL S.A.
ou diretamente na empresa.**



EMBRAER

EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
CAIXA POSTAL 343 / SÃO JOSÉ DOS CAMPOS / ESTADO DE SÃO PAULO / BRASIL

BASE AÉREA DE CANOAS

28 anos de sua criação

Por motivo do 28º aniversário da Base Aérea de Canoas, ocorrido no dia 21 de agosto, a REVISTA AERONÁUTICA presta homenagem a essa distinta Unidade, publicando a Síntese Histórica elaborada pelo Chefe da Seção de Relações Públicas daquela Base, 2º Tenente Esp Av Ary Chaves Martins.

A história da Base Aérea de Canoas está estreitamente ligada à história do 3º Regimento de Aviação, criado em 29 de março de 1933, cuja sede era o Núcleo de Aviação de Santa Maria da Boca do Monte.

Em 2 de outubro de 1934, foi organizada a 3ª Companhia Preparadora de Terreno, com sede em Porto Alegre, com a finalidade de trabalhar na adaptação do Campo de Canoas que iria receber o 3º Regimento de Aviação, o que se deu em 5 de agosto de 1937, quando era seu Comandante o Major-Aviador Antonio Fernandes Barbosa.

O 3º Regimento de Aviação era constituído pelo Esquadrão Volante e por um Grupo de duas Esquadrilhas, e o 3º Corpo de Base Aérea constituía-se de uma Esquadrilha de Treinamento, uma Companhia Extra e de um Parque de Base.

Ao chegar a Canoas com o 3º Regimento de Aviação e na qualidade de Oficial mais antigo, o Major-Aviador Antonio Fernandes Barbosa assumiu, também, o Comando do 3º Corpo de Base Aérea.

Ao chegar a Canoas, o 3º Regimento de Aviação tinha a seguinte constituição:

Escalão Volante (terrestre) sob o Comando do 1º Tenente-Aviador Francisco Dutra Sabrosa.

Escalão Volante (aéreo) sob o Comando do Major-Aviador Antonio Fernandes Barbosa, com a seguinte composição:

1ª Esquadrilha: avião Corsário 03-105 — 1º Ten Abel Veríssimo de Azambuja; avião Waco Cabine 72 — Major-Aviador Antonio Fernandes Barbosa; e avião Waco Cabine 58 — Capitão Nero Moura.



Monumento a Ícaro — Base Aérea de Canoas

2ª Esquadrilha: aviões: Aero 1 — 1º Ten Olavo Nunes de Assumpção; Aero 2 — 2º Ten Luiz Cassiano de Assis; e Aero 3 — 2º Ten Ovídio Gomes Pinto.

3º/14º G Av e 4º/14º G Av, mais tarde fundidos como 1º/14º Grupo de Aviação, tendo como seu primeiro Comandante o Capitão-Aviador Gabriel Borges Fortes Evangelho.



3ª Esquadrilha: avião Waco CSO-37 — 1º Ten Pedro de Freitas Ribeiro; avião Falcon 3-111 — 1º Ten Hermio Vargas de Carvalho; e Falcon 3-115 — 1º Ten João Afonso Fabrício Belloc.

Em 21 de agosto de 1944, foi criada a Base Aérea de Canoas, que substituiu o 3º Corpo de Base Aérea. A 31 de janeiro de 1949, esta passou a denominar-se Base Aérea de Porto Alegre, voltando, em 21 de agosto de 1961, a denominar-se Base Aérea de Canoas.

Atualmente a Base Aérea de Canoas abriga as seguintes Unidades:

1º/14º Grupo de Aviação — Esquadrão de Caça

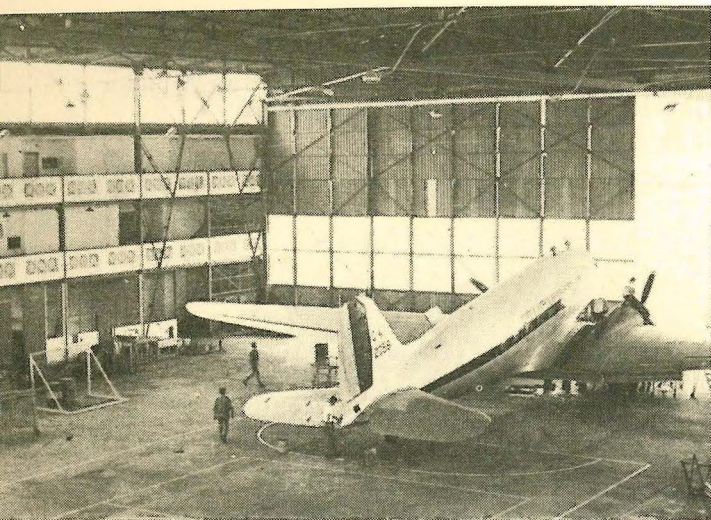
Criado em 24 de março de 1947, como 14º Grupo de Aviação, sendo constituído pelos

O 1º/14º G Av está subordinado ao Comando Aerotático e tem como missão o treinamento para o desempenho das três tarefas básicas do Teatro de Operações: Conquista da Superioridade Aérea, Interdição e Apoio Aéreo Aproximado.

Seu elevado padrão técnico-profissional já transpôs os umbrais da área em que opera, quer pela dedicação e eficiência de sua equipe de manutenção, quer pela capacidade profissional de seus pilotos.

Sua história reflete o espírito dos homens que pelo Esquadrão passaram. Suas páginas, escritas com "sangue, suor e lágrimas", plasam em nossa mente o espírito da caça, fazendo com que todos seus integrantes sintam que é realmente uma honra servir nesse Esquadrão.

O atual Comandante do 1º/14º G Av é o Major-Aviador Flávio Petersen.



Inspeção de um C-47 no hangar do Esqd de Suprimento e Manutenção da Base Aérea de Canoas

5º Esquadrão de Transporte Aéreo

A necessidade de descentralizar os aviões C-47 sediados no Galeão, visando a atender diferentes Zonas Aéreas, fez nascer os Esquadrões de Transporte Aéreo Regionais. Assim, a 12 de maio de 1969, criou-se o 5º ETA, com sede na Base Aérea de Canoas, cuja efetivação realizou-se a 15 de agosto do mesmo ano, com a entrega, nessa data, do acervo de pessoal e material da Seção de Aviões do Quartel-General da 5ª Zona Aérea, tendo como seu primeiro Comandante o Major-Aviador Ronald Eduardo Jaeckel.

O 5º ETA está subordinado à I FATA e tem como principais missões — Segurança Nacional ou Militar, Segurança de Vida Humana e Missão de Misericórdia; Transporte logístico regional e PCO FAB; Linhas regionais e outras missões de transporte de interesse regional.

Seu atual Comandante é o Major-Aviador Carlos Rodrigues Cunha.

2º Esquadrão de Controle e Alarme

O 2º ECA tem por finalidade precípua dar apoio ao Esquadrão de Caça. Tendo em seu efetivo um Grupo brioso e cômico de suas responsabilidades, o ECA realiza sua missão com desprendimento e eficiência. As dificuldades

com o material são superadas com o denodo do seu pessoal e assim vai ele trilhando o caminho da eficiência, consciente de estar, com seu trabalho, contribuindo para a construção de uma Força Aérea melhor e mais capaz.

Seu atual Comandante é o Major-Aviador João de Souza Rangel Filho.

1º Esquadrão de Reconhecimento e Ataque

O 1º ERA é uma Unidade Aérea equipada com aviões North American T-6, destinados a cumprir missões de emprego aerotático, principalmente em ações antiguerrilhas. Seu acervo de pessoal e material nos dá constantes demonstrações de estar o 1º ERA apto a realizar as missões que lhe são confiadas pela Força Aérea Brasileira.

Seu atual Comandante é o Major-Aviador Lúcio Cavalcante de Barros.

* * *

Incorporado ao alto padrão técnico-profissional do efetivo das Unidades que abriga, reina na Base Aérea de Canoas um elevado e sadio espírito de companheirismo e amor ao trabalho, mola impulsora das realizações de suas missões cotidianas.

A Ordem do Pégaso

Ao apresentar-se na Base, o oficial para ela transferido ou classificado em uma de suas Unidades recebe uma taça de prata com o emblema da BACO, seu nome e data da sua apresentação, gravados ao pé da mesma.

Ao longo de sua estada na Base, o oficial utiliza aquela taça em todas as festividades ali realizadas. Ao ser transferido para outra Unidade, no dia do seu desligamento, o oficial a recebe, em reunião solene, presidida pelo Comandante da Base (Presidente da "Ordem do Pégaso"), assistida por todos os "Cavaleiros" da mesma Ordem, quando se grava a data do seu desligamento, o que lhe confere um lugar permanente à mesa, sempre que for realizado qualquer evento festivo.

Este símbolo demonstra o espírito amistoso e jovial que reina na Base Aérea de Canoas, que atualmente é Comandada pelo Coronel-Aviador Cleorys Maia Dallalana.

ESTRATÉGIA

Conferência realizada no Centro de Estudos Políticos do Tribunal Regional Eleitoral do Estado da Guanabara, pelo Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley

AMPLIAÇÃO DO CAMPO DE AÇÃO DA ESTRATÉGIA

A noção de estratégia evoluiu muito nos últimos tempos; partindo da noção clássica de estratégia militar, que é arte de preparar, dispor e aplicar os meios militares a fim de alcançar os objetivos ditados pela política, a estratégia ampliou-se e passou a abranger, também, os demais campos de poder nacional: o campo político e diplomático, o campo econômico e o campo psico-social.

Podemos dizer então que a estratégia é a arte de desenvolver e aplicar o poder nacional, em toda a sua amplitude, a fim de alcançar os objetivos traçados pela política.

A estratégia passou a ser uma ação de governo: deixou de ser apenas a "arte do general" e passou a ser um instrumento na mão de estadistas, diplomatas, homens de governo e militares.

A estratégia ampliou o seu campo de ação quando a guerra passou a ser total, como foram

os casos da I e da II Guerras Mundiais; a guerra passou a ser total quando os recursos das nações em luta passaram a ser mobilizados na sua totalidade e quando os ataques ao inimigo passaram a ser feitos de forma total, principalmente durante a II Guerra Mundial, sem definir teatros de operações nem zonas do interior, sem distinguir combatentes de não-combatentes, sem poupar as populações civis e procurando destruir até a infra-estrutura econômica da nação inimiga, mesmo na parte não diretamente relacionada com o esforço de guerra.

Para preparar e conduzir uma guerra total com tais características impunha-se uma estratégia também total, uma estratégia que mobilizasse, para o esforço de guerra, todas as pessoas válidas da população, toda a indústria e todos os meios de transporte; uma estratégia total que abrangesse, além de aplicação de todos os recursos militares e econômicos, a aplicação adequada do poder político e diplomático do Estado, que abrangesse os vários aspectos da guerra psicológica, uma estratégia que visasse

à destruição ou neutralização de todos os recursos da nação inimiga.

A estratégia, no mundo atual, ampliou também o seu campo de ação porque ela passou a atuar nos períodos de paz relativa, dadas as características de certas relações internacionais, com o choque constante de interesses, numa guerra latente não-declarada.

A estratégia a adotar por um país deve ser integrada e permanente, com atuação tanto nos períodos de crise como nos de paz relativa.

Podemos dizer que a guerra declarada clássica e a paz completa morreram juntas no término da II Guerra Mundial.

Depois daquela data, o que se tem visto é uma disputa constante entre duas superpotências, com o mundo dividido em dois blocos ideologicamente antagônicos, tendo ainda numerosos países ficado na situação de neutros ou não-aliados.

De lá para cá o mundo nunca mais teve paz completa; além das guerras limitadas e crises graves, como foram os casos da Coreia, da Indochina, de Berlim, do Congo, de Cuba, da Argélia, de Israel, de Suez, da Hungria, da Tcheco-eslováquia e do Vietname, a guerra surgiu, de modo permanente, na frente interna de muitos países, sob a forma de guerra revolucionária, cujos principais aspetos têm sido a guerrilha, a subversão e o terrorismo.

O MUNDO ATUAL

A fase histórica que estamos vivendo e a civilização a que pertencemos é, nitidamente, global; sobre a superfície da Terra não há mais condições para o surgimento e o desenvolvimento de civilizações isoladas como foram as que surgiram na Antiguidade, em torno do Mar Mediterrâneo e no Oriente; já não se pode falar, tampouco, de civilização européia, tal como existiu nos séculos XVIII e XIX.

Qualquer país, de qualquer dos cinco continentes, seja ele importante ou não, vive envolvido numa coletividade que abrange, praticamente, toda a humanidade; acontecimentos políticos, econômicos e sociais que se desenrolam em regiões antípodas em relação a um país podem afetá-lo, a curto ou a longo prazo,

direta ou indiretamente; basta lembrar que na região da terra antípoda em relação ao Brasil encontram-se o Japão, a China e o Vietname.

É no meio de uma conjuntura mundial cheia de incertezas e sempre em evolução e é fazendo parte de uma humanidade com rumos dificilmente discerníveis que cada país tem que manter relações com os demais países, os quais, em relação a ele, podem ser classificados de aliados, antagônicos ou neutros, mas que, conforme a situação e os interesses em jogo, podem mudar essa classificação, temporária ou definitivamente.

Ao mesmo tempo que participa da vida internacional, o país tem que buscar o bem-estar do seu povo e tem que preservar a sua independência política e a sua integridade territorial.

No caminho áspero e incerto do mundo atual, os países têm que procurar segurança e desenvolvimento.

Por causa de tudo isso, a arte de governar tornou-se mais difícil e complexa; daí a importância de definir, com clarividência, perseverança e flexibilidade, os objetivos a atingir, isto é, definir a política nacional nos campos político, econômico, militar e psico-social, assim como a estratégia de ação para cada um desses campos.

No mundo atual, o valor do estadista consiste em saber interpretar os sinais da era em que vivemos, em ser capaz de reconhecer como a história do mundo se desenrola e para onde ela tenderá no futuro e, ao mesmo tempo, identificar o verdadeiro interesse nacional e traçar a política e a estratégia necessárias.

CONFLITOS ENTRE PAÍSES

No passado, a humanidade teve que suportar guerras, mortandades e destruições nas lutas pela formação dos impérios, nos choques entre civilizações vizinhas, nas lutas de fundo religioso e na conquista de novos territórios, de mercados e de matérias-primas.

Atualmente os antagonistas de fundo político e ideológico são os principais fatores de conflito e de divisão do mundo em blocos que se confrontam e se ameaçam.

Na sucessão constante dos períodos de crise e de paz relativa do mundo atual, cada país tem de traçar a sua política e a sua estratégia, a fim de garantir a sua segurança e de alcançar os seus objetivos nacionais.

Nenhum país está livre de envolvimento em crises mais ou menos graves que podem resultar em conflito armado.

A história mostra que a grande maioria dos países participa de lutas armadas independentemente das inclinações pacíficas ou bélicas dos seus povos e governos; os fatores preponderantes que levam os países a participarem de guerras são a sua importância e poderio e sua posição geográfica em relação aos pólos do poder mundial e em relação às áreas onde as potências em choque se confrontam.

O autor Quincy Wright, no seu livro "A study of war", mostra que, entre 1850 e 1945, os países abaixo enumerados participaram dos seguintes números de guerras: Inglaterra — 20; França — 18; Itália (Savóia) — 12; Rússia — 11; China — 10; Espanha — 10; Turquia — 10; Japão — 9; Alemanha (Prússia) — 8; Estados Unidos — 7; Áustria — 6; Polônia — 5. Isso mostra, inclusive, que é muito relativa a classificação de "peace loving nations" estabelecida na Carta das Nações Unidas para a admissão de novos países-membros.

Nos primeiros noventa anos após a sua independência, o Brasil, em virtude da sua feliz posição geográfica, viveu relativamente afastado dos grandes conflitos entre as potências mundiais, todas situadas no hemisfério norte; já nos últimos cinquenta anos o Brasil se viu envolvido em duas guerras mundiais.

Os pólos do poder mundial continuam no hemisfério norte, mas as áreas onde se acham os países subdesenvolvidos passaram a ser as áreas nas quais as duas superpotências disputam a respectiva influência; o Brasil, situado na América Latina e um dos seus países mais importantes, não está imune aos efeitos de confrontação entre as duas superpotências.

Na época em que vivemos, os períodos de paz são apenas aparentes, e a guerra clandestina, desfigurada em guerra revolucionária, está sempre presente, constituindo uma ameaça constante na frente interna dos países.

O Brasil, com sua importância crescente, ver-se-á envolvido em crises mundiais ou em crises que afetem, primordialmente, a sua área estratégica; o Brasil terá que enfrentar importantes opções políticas, econômicas e mesmo militares, e terá que cuidar, com responsabilidade aumentada, da sua segurança estratégica.

A "ESTRATÉGIA DE MODO INDIRETO"

As forças nucleares estratégicas das duas superpotências, por mais poderosas que sejam, não constituem, por si só, um "deterrente" ou um dissuasor para todas as formas de agressão; essas forças nucleares não se têm revelado adequadas para a intervenção em guerras limitadas, nas áreas periféricas das superpotências.

Em face dessa limitação de emprego, da parte mais ponderável do seu poderio militar, as superpotências, principalmente a União Soviética, têm empregado outros tipos de estratégia para atingir os seus objetivos políticos.

As duas superpotências continuam numa luta e numa confrontação permanentes, obrigadas a executar estratégias onde as ações predominam nos outros campos do poder nacional, sem ser o campo militar.

Impossibilitadas de atacar diretamente o adversário principal, cada superpotência procura ampliar a sua influência e o seu domínio sobre as demais áreas estratégicas do globo, ao mesmo tempo que procura anular ou neutralizar a ação do inimigo nas referidas áreas; cada superpotência procura canalizar a história e a evolução política dos países situados em áreas estratégicas do seu interesse, nos rumos condizentes com as suas ideologias e com os seus sistemas políticos e sociais.

Cada superpotência adota, em relação à outra, uma estratégia chamada de "modo indireto", por meio da qual ela procura alcançar os mesmos objetivos políticos sem a aplicação direta do seu poder militar, dado o risco de uma escalada para uma guerra nuclear.

A luta entre as duas superpotências continua, mas completamente desfigurada pela aplicação da "estratégia de modo indireto", que

tem levado a guerra para o campo psicológico e político, procurando conquistar países pela exportação de ideologias e pela subversão.

Nos poucos casos em que um conflito armado surge, a guerra passa a ser feita "por procuração", com os adeptos do credo ideológico servindo de instrumento da estratégia da superpotência que deseja impor o seu sistema político na área em questão.

Por meio da "estratégia de modo indireto", a União Soviética tem estendido a sua influência sobre vastas áreas do globo, com um dispêndio mínimo de recursos; nessa expansão a União Soviética tem empregado, com sucesso, duas táticas: a das aproximações sucessivas, com conquistas parceladas que não chegam a provocar uma reação violenta do lado adverso, mas cuja soma é suficiente para alcançar o objetivo desejado; e a tática dos fatos consumados, com a ação rápida e decisiva de meios poderosos que, por surpresa, alcançam o objetivo desejado, sem dar tempo a uma reação efetiva ou à mobilização da opinião pública mundial.

A própria Organização das Nações Unidas já manifestou a sua repulsa à "estratégia de modo indireto", quando, em 1965, aprovou a Resolução 2131 da sua Assembleia Geral, a qual, no seu preâmbulo, diz que "a intervenção direta, a subversão, bem como qualquer forma de intervenção indireta são violações à "Carta das Nações Unidas" e que, no seu parágrafo 2.º, diz que:

"Todos os Estados deverão abster-se de organizar, apoiar, fomentar, financiar, instigar ou tolerar atividades armadas, subversivas ou terroristas destinadas a mudar pela violência o regime de outro Estado".

O bloco comunista realizou, em 1966, a Conferência Tricontinental de Havana, com representantes comunistas de países da Ásia, da África e da América Latina, com o objetivo de intensificar, nos três continentes, a luta contra os governos que ainda não estejam submetidos à influência do bloco comunista.

A Conferência Tricontinental de Havana representou o início de uma nova fase no movimento comunista mundial; nas proclamações da Conferência está contida uma estratégia de

guerra revolucionária global com base na subversão, na violência e no terrorismo; é mais um lance da "estratégia de modo indireto", envolvendo a América Latina e representando uma ameaça direta à sua segurança.

CONCEITO DE SEGURANÇA ESTRATÉGICA

No presente estudo, não cogitamos de segurança estratégica em termos de estratégia militar; queremos nos referir à segurança estratégica dentro do âmbito mais amplo da estratégia nacional.

O conceito de segurança estratégica, assim compreendido, decorre da definição de segurança nacional e do conceito moderno de estratégia.

Em estratégia militar, o conceito de segurança está contido no Princípio da Segurança que é um dos Princípios de Guerra; de acordo com o referido princípio, devem ser tomadas medidas para garantir a realização da manobra projetada e medidas para impedir que o inimigo nos ataque com liberdade ou de surpresa.

Ampliando o conceito de segurança para situá-lo no âmbito da estratégia nacional integrada, isto é, no âmbito da aplicação do poder nacional nos seus quatro campos — o político, o econômico, o militar e o psico-social — podemos dizer que: a segurança é obtida por um conjunto de medidas tomadas para garantir a execução da política nacional e para se opor a ações adversas que venham de encontro ao interesse nacional.

Em outras palavras, segurança é um conjunto de medidas tendo em vista garantir a execução daquilo que pretendemos fazer e de medidas tendo em vista impedir que nos hostilizem.

A definição de segurança nacional normalmente aceita é a seguinte:

"Segurança nacional é o grau de garantia que, por meio de ações políticas, econômicas, psico-sociais e militares, um Estado pode proporcionar à coletividade que jurisdiciona para a consecução e salvaguarda dos objetivos nacionais".

O conceito moderno de estratégia nos diz que ela é a arte de desenvolver e aplicar o poder nacional, em toda a sua amplitude política,

econômica, psico-social e militar, a fim de alcançar os objetivos traçados pela política, isto é, os objetivos nacionais.

No mundo atual, há necessidade de adaptar as engrenagens superiores do Estado ao conceito de estratégia integrada e de motivar adequadamente os homens de governo em relação às ameaças contidas nas estratégias adotadas por países antagônicos.

Há aspectos importantes da estratégia que não penetram o grande público, às vezes nem mesmo os círculos militares absorvidos pela técnica, pela tática, pela estratégia específica de sua força armada e pelo estudo dos problemas nacionais.

Podemos dizer que segurança estratégica é o conjunto de medidas de segurança tendo em vista garantir a execução da estratégia pos-

ta em prática pelo Estado e é, também, o conjunto de medidas tendo em vista neutralizar ou anular estratégias de outros países que afetem, desfavoravelmente, o interesse nacional.

Em outras palavras, a segurança estratégica é o conjunto de medidas de segurança necessárias para garantir a execução da estratégia nacional e é, principalmente, o conjunto de medidas contra estratégias de outros países que possam afetar a nossa integridade territorial, a nossa independência política, a nossa economia, as nossas instituições e a coesão e solidez da nossa frente interna.

No mundo atual assumem grande importância as medidas de segurança estratégica que visam a impedir ou neutralizar a ação de estratégias adversas de países antagônicos.

(Continua no próximo número)

◆ RECORDANDO



Jantar de confraternização dos aviadores navais e militares, realizado no Automóvel Clube do Brasil, antes da criação do Ministério da Aeronáutica, vendo-se entre os presentes o atual Ministro Araripe Macedo. Identificamos, também, entre ou-

tros oficiais, os seguintes que depois integraram a FAB: Armando Trompowsky, Newton Braga, Raul Bandeira, Henrique Fontenelle, Bento Ribeiro, Sá Earp, Raul Luna, Américo Leal, Guedes Muniz, Raymundo Aboim, Carlos Brasil, Netto dos Reis, Lysias Rodrigues, Gervá-

sio Duncan, Armando Perdigão, Benjamin Amarante, Ari Lima, Serra de Menezes, Mendes da Silva, Manoel José Vinhaes, Hernani Hardman, Geraldo Aquino, Honório Keler, Amaral Penna, Gilberto Menezes, Franklin Rocha, Parreiras Horta e Lincoln Torres.

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

MODELO BRASILEIRO DE DESENVOLVIMENTO

CEL AV LUIZ CARLOS ALIANDRO

Em 15 de setembro de 1971, o Congresso Nacional recebeu a Mensagem nº 343 do Presidente Médici, encaminhando o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (PND), para o período de 1972 a 1974, havendo sido aprovado, com ressalvas, pela Lei nº 5 727, de 4 de novembro de 1971.

Decorrente das Metas e Bases para a Ação de Governo e completado pelo Orçamento Plurianual de Investimentos, o Plano Nacional de Desenvolvimento compõe, com eles, trabalho de programação das atividades governamentais.

Primeiro Plano elaborado para dar cumprimento ao que dispõe a Constituição Federal: define, em sentido global, a estratégia do desenvolvimento brasileiro, capaz de assegurar a continuidade do crescimento a taxas entre 8% e 10% ao ano, e de construir, no País, uma sociedade desenvolvida; delineia as concepções e os meios para a consolidação de economia moderna, competitiva e dinâmica, com setor público eficiente e com estruturas empresariais sólidas, tecnológica e financeiramente; estabelece bases para efetivar a Integração Nacional, visando, principalmente, a desenvolver o Nordeste e conquistar a Amazônia, a fim de que o

País possa valer-se, convenientemente, de seus recursos humanos e da sua dimensão continental; e traça as linhas para a Integração Social. Favorece, ainda, maior integração do País na economia mundial, para que o Brasil cresça mais rapidamente, tirando proveito da expansão acelerada do comércio internacional.

AS REALIZAÇÕES NACIONAIS

O elenco das realizações nacionais para o período 1972/1974 oferece uma visão global do que a Nação ditou a si própria como tarefa básica.

Tais realizações compreendem:

I — Consecução dos objetivos nacionais de desenvolvimento e transformação social, mediante processo de competição capaz de assegurar níveis internacionais de eficiência aos setores público e privado; e processo de integração, com articulação harmônica entre Governo e setor privado, União e Estados, entre regiões desenvolvidas e regiões em desenvolvimento, entre empresa e trabalhadores.

II — Implantação de novos instrumentos para modernizar a empresa nacional, fortale-

cendo-lhe a capacidade competitiva e eliminando as condições de desigualdade em que opera, relativamente à estrangeira.

III — Atuação eficiente do Governo, na administração direta, autarquias ou empresas governamentais, definindo suas tarefas com clareza e preservando a viabilidade e o dinamismo do setor privado. O setor público procurará operar mediante estruturas simples e modernas, aperfeiçoando-se os sistemas de coordenação e acompanhamento da execução.

IV — Mobilização ainda mais intensa do sistema financeiro nacional e do mercado de capitais, para maior participação no financiamento da formação real de capital do setor privado e na criação de sólidas estruturas das empresas; e ainda garantia de acesso da pequena e média empresas a sistemas que permitam a melhoria de sua estrutura financeira, bem como utilização dos instrumentos financeiros já criados, no BNDE e em outros organismos oficiais, para a grande empresa ou grandes empreendimentos nacionais.

V — Implementação de Política Tecnológica Nacional, que permita a aceleração e a orientação da transferência de tecnologia, para o País, associada a forte componente de elaboração tecnológica própria. O Brasil ingressará na era nuclear, com a construção da Primeira Central Nuclear, e com a realização do ciclo do combustível atômico, para exploração e processamento de urânio em escala ampla. O programa de pesquisa de urânio nos colocará como o segundo ou terceiro país, no mundo, nesse campo.

VI — Política de aproveitamento dos recursos humanos do País (que em 1973 ultrapassarão os 100 milhões de habitantes), como fator de produção e de economia.

VII — Efetivação de certo número de grandes programas de investimentos, cada um deles de valor superior ao equivalente a um bilhão de dólares, em cinco anos, em consonância com o propósito de consolidar a infraestrutura econômica e as indústrias básicas. Entre esses programas se encontram: o Programa de Expansão da Siderurgia; o Programa de Petroquímica; a Implantação dos Corredores de Transportes; o Programa de Construção Naval; o Programa Básico de Energia Elétrica,

nos moldes da Primeira Central Nuclear e do conjunto de usinas hidrelétricas acima de 500 000 KW cada uma; o programa de Comunicações, com ênfase no Plano de 1 000 000 de telefones; o Programa de Mineração, abrangendo, além do minério de ferro, um conjunto de projetos de grande dimensão para a lavra e industrialização.

VIII — Realização de Estratégia Regional para efetivar a Integração Nacional.

O Brasil realizará, no período, um dos maiores programas de desenvolvimento regional em todo o mundo.

IX — Abertura social, para assegurar a participação de todas as categorias sociais nos resultados do desenvolvimento, bem como a descentralização do poder econômico, com a formação de capitalismo de grande número e a difusão de oportunidades.

X — Estratégia Econômica Externa para, no tocante às exportações, assegurar o crescimento da receita acima de 10% ao ano, a criação de duas categorias capazes de competir com a posição do café (a de manufaturados e a de minério/produtos agrícolas não tradicionais).

MODELO BRASILEIRO DE DESENVOLVIMENTO

O modo brasileiro de organizar o Estado e moldar as instituições para, no período de uma geração, transformar o Brasil em nação desenvolvida, constitui o modelo brasileiro de desenvolvimento.

Esse modelo nacional deve, por um lado, criar economia moderna, competitiva e dinâmica, e, por outro lado, realizar democracia econômica, social, racial e política, consoante a índole brasileira.

A modernização implica, notadamente, mudança de concepção, no Governo, na empresa privada e nos demais agentes econômicos, e não simplesmente saltos quantitativos.

Mediante esse processo, a comunidade brasileira constituirá forma de organização social dotada de alta criatividade e capacidade de realização, atenta, ao mesmo tempo, às opor-

tunidades de desenvolvimento em todos os campos, e à necessidade de consolidar um modelo de competição e integração.

Três são os grandes objetivos nacionais de desenvolvimento brasileiro:

Primeiro — colocar o Brasil, no espaço de uma geração, na categoria das nações desenvolvidas.

Segundo — duplicar, até 1980, a renda per capita do Brasil (em comparação com 1969), devendo verificar-se, para isso, crescimento anual do Produto Interno Bruto equivalente ao dos últimos três anos.

Terceiro — elevar a economia, em 1974, às dimensões resultantes de um crescimento anual do Produto Interno Bruto entre 8 e 10%.

Para conferir auto-sustentação e caráter integrado ao processo, o desenvolvimento pressupõe:

— Ampla disseminação dos resultados do progresso econômico, alcançando todas as classes de renda e todas as regiões.

— Transformação social, para modernizar as instituições, acelerar o crescimento, distribuir melhor a renda e manter uma sociedade aberta.

— Estabilidade política, para realizar o desenvolvimento sob regime democrático.

— Segurança nacional, interna e externa.

A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

A estratégia de desenvolvimento procurará realizar ao máximo o potencial de crescimento representado pelos fatores básicos de que dispõe o País, em três principais aspectos: 1) expandindo a fronteira econômica, para tirar partido da nossa dimensão continental; 2) aproveitando ao máximo os recursos humanos, particularmente pela sua melhor qualificação; 3) consolidando a experiência havida com o desenvolvimento do núcleo básico do Centro-Sul e com a industrialização do Nordeste, reveladora da nossa capacidade de criar a base do mercado interno para a expansão da economia.

A estratégia do desenvolvimento mobiliza o País para fortalecer a competição nacional, dotando os principais setores de estruturas novas e mais eficientes, compatíveis com a moderna tecnologia industrial. Por outras palavras, realiza a integração nacional, não permitindo ficarem à margem do processo de desenvolvimento regiões como o Nordeste e a Amazônia.

Os setores diretamente produtivos — Indústria e Agricultura — acionam o processo desenvolvimentista, aumentando os investimentos, a produção e o emprego, e comunicando igual impulso à infra-estrutura econômica e social.

O retardamento da agricultura e da infra-estrutura é assim evitado, para resguardo do crescimento industrial e a expansão do Produto Interno Bruto. Impactos deliberados se devem produzir, ora na Indústria, ora na Agricultura, para que estes setores liderem o processo e levem o sistema a garantir infra-estrutura conveniente. O planejamento é o instrumento que permite evitar capacidade ociosa nos setores de infra-estrutura e redução da eficiência e rentabilidade nos setores diretamente produtivos.

Ao considerar o desenvolvimento integrado, cumpre atentar ainda para a criação de amplo mercado interno, com maior contingente de população em níveis satisfatórios de produtividade e de renda. Expandir o mercado interno depende da dimensão do Produto Interno Bruto e do número de pessoas em nível de renda superior ao da economia de subsistência.

A ampliação desse mercado se efetivará: 1) na produção, reduzindo a parcela de subempregados em zonas urbanas e eliminando a agricultura de subsistência; 2) na demanda, mediante política de distribuição de renda, que assegure, por meio do salário real, transferência aos trabalhadores dos aumentos de produtividade, e, por outros instrumentos, ampla disseminação dos resultados do progresso econômico, sem prejuízo das metas nacionais de crescimento.

Para consolidar o poder de competição nacional, o Governo atua sobre os fatores básicos que condicionam os níveis de eficiência das empresas privadas e governamentais.

Tais fatores concernem, primeiro, à garantia de suprimento e ao custo dos insumos industriais básicos; e, em seguida, aos problemas do empresário nacional, notadamente: 1) insuficiência de capital fixo ou de giro que o leva a alto índice de endividamento; 2) inadequada escala de operação, associada, freqüentemente, à tecnologia desatualizada; 3) baixo nível de "management".

A estratégia a seguir-se compreende, pois:

I — Desenvolvimento do núcleo de expansão básica, pelo qual o Governo, a preços que se aproximem dos de competição internacional, assegura o suprimento dos insumos essenciais, tais como: Energia Elétrica, Petróleo (derivados), Transportes, Comunicações, Siderurgia, matérias-primas industriais básicas.

II — Política de capitalização capaz de desenvolver sistema financeiro e mercado de capitais que desempenhem papel mais destacado na formação do capital real das empresas e na melhoria de sua estrutura financeira.

— Criação de modelo brasileiro de capitalismo industrial, que institucionalize o Programa de Promoção de Grandes Empreendimentos Nacionais, destinado a criar a grande empresa nacional, ou a levar a empresa brasileira a participar em empreendimentos de grande dimensão, em setores de alta prioridade.

IV — Política de Modernização da Empresa Nacional, privada e pública, quer quanto à tecnologia, quer quanto à capacidade gerencial, equacionando-se aí os problemas de inovação tecnológica, de custos e de novos métodos de gestão e controle.

A estratégia industrial visa a:

I — Fortalecer o poder de competição da indústria nacional, a fim de o setor industrial atingir taxas de crescimento superiores a 10% ao ano, tendo condições de concorrer, pela redução de custos e pelo avanço qualitativo do produto final, com os produtos do exterior.

II — Fortalecer a empresa privada nacional, equiparando as condições em que opera, em face da empresa estrangeira, notadamente quanto à estrutura financeira, atualização tecnológica e desenvolvimento gerencial.

III — Acentuar o papel da indústria como instrumento de transformação tecnológica dos demais setores.

A estratégia de desenvolvimento agrícola, orientada para a conquista de capacidade competitiva e destinada a permitir crescimento anual acima de 7%, orientar-se-á no sentido de:

I — Na região Centro-Sul: desenvolver agricultura moderna, de base empresarial, que alcance condições de competitividade internacional em todos os principais produtos, até mesmo o trigo e outros, cujas importações só recentemente pôde o País substituir.

II — Na área do Programa de Integração Nacional: 1) transformar a agricultura do Nordeste, na forma do Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulos à Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA); 2) expandir a fronteira agrícola, para incorporar os vales úmidos do Nordeste, notadamente o do São Francisco, e novas áreas na Região Amazônica e no Planalto Central.

III — Modernizar as estruturas de comercialização e distribuição de produtos agrícolas.

A estratégia de desenvolvimento regional consistirá, especialmente, na política de integração nacional, em sentido amplo.

A integração nacional, com significado primordialmente econômico-social, destina-se, do ponto-de-vista da demanda, a criar mercado interno, capaz de manter crescimento acelerado e auto-sustentável, e, do ponto-de-vista da produção, a permitir a progressiva descentralização econômica. Isso se fará pelo estabelecimento de pólos regionais no Sul e no Nordeste, de sentido integrado agrícola-industrial, assim como no Planalto Central e na Amazônia, notadamente agrícola-mineral, complementando-se dessa forma o grande pólo do núcleo São Paulo-Rio-Belo Horizonte.

Além da integração de sentido Norte-Sul, entre áreas menos desenvolvidas e mais desenvolvidas, realizar-se-á a integração de sentido leste-oeste, principalmente para permitir a associação destes fatores, relativamente abundantes nas duas áreas: no Nordeste, mão-de-obra não qualificada, e na Amazônia-Planalto

Central, terra e outros recursos naturais. Isso implica reorientação dos fluxos migratórios, a fim de evitar que se dirijam para os núcleos urbanos do Centro-Sul.

Na década de 70, a região Centro-Sul, pelo nível de renda já alcançado, enfrentará os problemas típicos da sociedade moderna: crescimento explosivo de aglomerados urbanos como o Grande São Paulo e o Grande Rio, com população, cada um, já na ordem de 8 milhões de habitantes, comparável à das maiores concentrações humanas em áreas desenvolvidas: poluição, já crítica em inúmeros centros urbanos; revolução tecnológica, com seus efeitos sobre a atividade econômica e social; intensificação das relações com o exterior.

A Política de Integração Nacional, em cujo âmbito se situam o PIN e o PROTERRA, repele a limitação regional, a curto e médio prazos, do processo econômico brasileiro.

Rompem-se dois tabus, na política econômica brasileira: o de ser possível tirar proveito, racionalmente, da dimensão continental do País, encarada, outrora, como verdadeiro ônus; e o de constituir a alta densidade populacional de certas áreas da zona rural do Nordeste elemento não suscetível de modificação, para efeito de melhor combinar os fatores produtivos nacionais.

Para se tornar compatível com a consolidação do desenvolvimento do Centro-Sul e com o crescimento nacional, deve a expansão da fronteira econômica:

1) Efetivar-se pela utilização, principalmente, dos fatores de produção relativamente abundante: a mão-de-obra, a terra e os recursos naturais, ao lado dos incentivos fiscais, já existentes, sem desvio maciço do fator capital, do Centro-Sul para essas regiões.

2) Realizar-se com prioridades definidas, por meio de programas de baixo custo de capital, em áreas delimitadas, para produtos de certo valor econômico e com recursos previstos.

Ao lado das políticas relativas ao Nordeste e Norte, e das medidas em relação ao Centro-Oeste, a Política de Integração Nacional criará a Região Geo-econômica de Brasília, integrando-a no processo de crescimento do Planalto Central e permitindo a sua articulação com as demais macro-regiões do País.

Reafirma o Brasil, na sua estratégia econômica externa, a sua solidariedade com as nações em desenvolvimento, mantendo-se fiel ao conjunto de instituições do sistema interamericano, no empenho de acelerar o progresso da América Latina. Tudo será feito, por conseguinte, para consolidar os órgãos econômico-financeiros criados para aquele fim, tais como a CECLA, o BID, a ALALC e o CECON.

O Brasil continuará a crescer, tirando melhor proveito de sua dimensão continental, em consonância com a sua tradição de expandir-se dentro das próprias fronteiras. Procurará, por outro lado, instituir novos processos para intensificar a cooperação comercial, financeira, técnica e cultural com todos os países amigos da América Latina.

A manutenção do crescimento, a taxas anteriormente definidas, exige, na área externa, no período 1972/74:

— Ampliação das importações para atender às necessidades, principalmente de bens de capital e de matérias-primas industriais, significando isso perspectiva de crescimento das importações acima de 8% ao ano.

— Expansão da receita total de exportações a taxas superiores a 10% ao ano, com aumento das de manufaturas a taxas anuais acima de 20%.

— Limitação do hiato de recursos reais, no balanço de pagamentos, ao nível anual de US\$ 200 a US\$ 300 milhões, para evitar o excessivo endividamento externo.

— Manutenção de nível adequado de reservas externas atualmente já na ordem de US\$ 1 400 milhões.

INTEGRAÇÃO SOCIAL

A Política de Integração Social opera no sentido de:

I — Assegurar a participação do trabalhador na expansão da renda nacional.

II — Democratizar o capital das empresas, permitindo o acesso a ele das pessoas de renda média.

III — Impedir os abusos do poder econômico pela contínua melhoria da distribuição de renda, sem prejuízo de eficiência que garanta às empresas o poder de competição.

IV — Expandir os programas de desenvolvimento social, notadamente da Educação e Habitação.

V — Valorizar as categorias vitais para o desenvolvimento: a mocidade universitária, o magistério, o servidor público.

VI — Apoiar as categorias de renda mínima mediante a criação da Central de Medicamentos e do Programa de Assistência Social ao Trabalhador Rural.

VIII — Recuperar as populações marginalizadas — nas zonas rural e urbana — assim entendidas as de níveis de produtividade muito baixos ou que dispõem de oportunidades de trabalho apenas em tempo parcial.

CONCLUSÃO

Embora o Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social seja do mais alto nível, deve ser traduzido em linguagem simples e divulgado para angariar a colaboração de todos os brasileiros, evitando que seja um documento tecnocrático, mas um compromisso sincero do Executivo e uma plataforma que mobilize a vontade da Nação.

Este foi o escopo do presente resumo.

1974: DIMENSÕES DA ECONOMIA BRASILEIRA

MAGNITUDES GLOBAIS	1970	1974	Aumento no Período (%)
Produto Int. Bruto (PIB) (Cr\$ milhões de 1972)	222.857	314.581	41
População (1 000 pessoas)	93 204	104 130	12
PIB Per Capita (Cr\$ de 1972)	2 391	3 021	26
Produto Industrial (Cr\$ milhões de 1972)	53 384	78 160	46
Investimento Bruto Fixo (Cr\$ milhões de 1972)	37 885	59 770	58
Taxa de Investimento Bruto Fixo (%)	17	19	—
Consumo Global (Cr\$ milhões de 1972)	185 015	251 224	36
População Economicamen- te Ativa (1 000 Pessoas)	29 195	32 987	13

A EXECUÇÃO DA ESTRATÉGIA PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PERÍODO 1972/1974

	Cr\$ milhões de 1972	
EDUCAÇÃO	31 200	17,5
SAÚDE - SANEAMENTO	15 200	7,8
DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO	1 750	0,9
AGRICULTURA - ABASTECIMENTO	15 600	8,8
ENERGIA	24 400	13,8
TRANSPORTES	20 100	11,3
COMUNICAÇÕES	3 120	1,9
DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL	30 400	17,0
MINERAÇÃO	3 690	2,1
HABITAÇÃO	17 500	9,8
INTEGRAÇÃO NACIONAL	10 550	5,9
INTEGRAÇÃO SOCIAL	5 730	3,2
TOTAL	179 240	100%

Parada Militar do Sesquicentenário - 4 000 homens da FAB desfilam em São Paulo

Mais de 4 mil homens da Aeronáutica desfilaram na Grande Parada Militar de São Paulo, no encerramento das comemorações do Sesquicentenário da Independência, diante do Presidente Emílio Garrastazu Médici, do Presidente do Conselho de Ministros de Portugal, Prof. Marcelo Caetano, do Alto Comando das Forças Armadas, do Corpo Diplomático acreditado junto ao Governo Brasileiro, do Governador Laudo Natel, e de altas autoridades eclesiásticas.

O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, acompanhado de seus Oficiais de Gabinete, assistiram ao desfile, do Palanque Presidencial, erguido na Avenida Paulista, sob o vão livre do Museu de Arte Moderna.

Aviões e foguetes desfilaram

Na Grande Parada Militar, em São Paulo, tomaram parte aviões "Xavante" e "Bandeirante", ambos fabricados no Brasil, com recursos e financiamentos da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), empresa de economia mista, cuja implantação permite ao País contar, hoje, com uma nova indústria de sólidas perspectivas no processo de seu desenvolvimento. Também desfilaram em carretas, pela primeira vez, dois tipos de foguetes de fabricação nacional e que estão sendo lançados na Barreira do Inferno, em Natal, Rio Grande do Norte.

Aviões

O Bandeirante foi projetado para atender às peculiaridades brasileiras. Versátil, pode operar como avião executivo, de carga, plataforma para pesquisas, evacuação aeromédica, além de outras missões, sejam elas de caráter militar ou civil. Concebido para operar em

pistas não-pavimentadas, decola de distâncias reduzidas, aliando sua boa velocidade de cruzeiro a um alcance vantajoso para aparelhos de sua classe. Os testes estruturais e de voo, a que foi submetido, garantem-lhe plena segurança para operar com recursos próprios, mesmo em locais desprovidos de facilidades de apoio. São estas as suas características principais: peso máximo de decolagem, 5 100 quilos; velocidade de cruzeiro, 420 quilômetros por hora; distância de decolagem e aterragem, 460 a 530 metros, respectivamente; capacidade de passageiros, 12; tripulação, 2 pilotos; carga útil, 2 200 quilos.

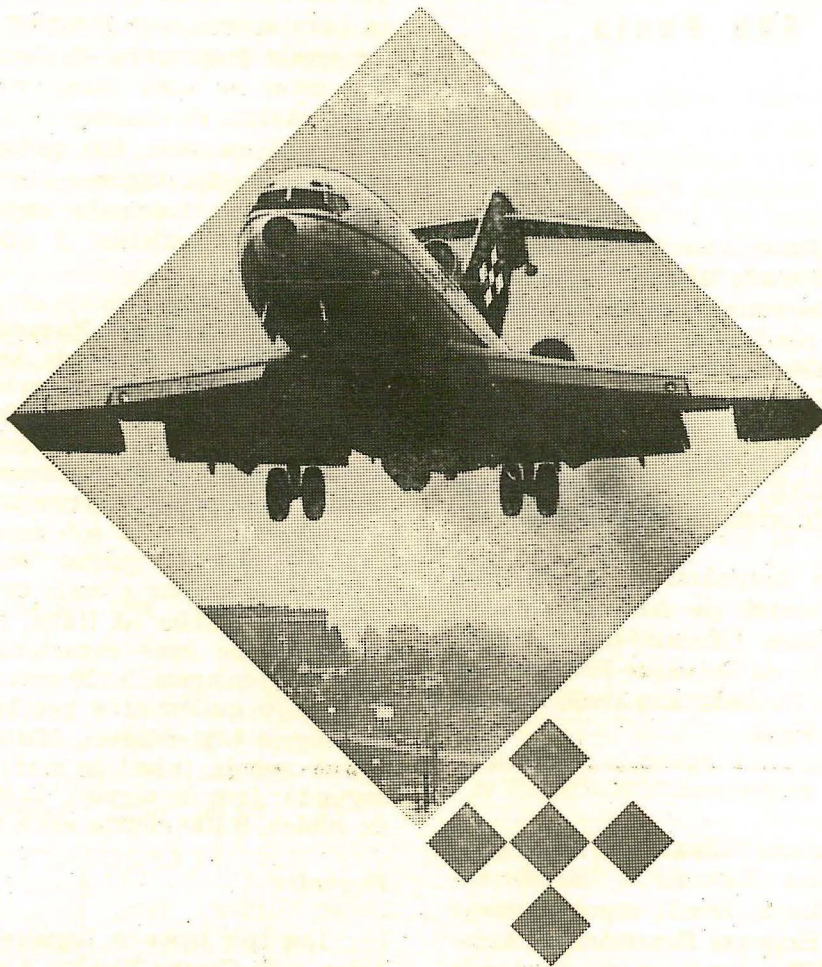
Enquanto isso, o Xavante, fabricado pela EMBRAER, sob licença da Aeronáutica Macchi SA (Varese, Itália), é um avião concebido para executar, com grande eficiência, missões de treinamento e emprego militar. Designado AT-26 pela Força Aérea Brasileira, é um avião biplace, que pode transportar cargas externas em diferentes pontos sob suas asas, com capacidade para 2 500 quilos. Foi selecionado por oito forças aéreas e mais de 500 unidades já foram construídas na Itália, Austrália e África do Sul. São suas características principais: peso na decolagem, 5 220 quilos; velocidade máxima, 870 quilômetros por hora; distância de decolagem e aterragem, 560 e 715 metros; razão de subida (nível do mar), 28,5 metros por segundo; teto de serviço, 14 000 metros, tempo de subida, 9 100 metros em 8 minutos.

Foguetes

Dos três tipos de foguetes, dois foram exibidos, pelo Centro Técnico Aeroespacial, na Parada Militar de São Paulo, os Sonda I e Sonda II, que já estão sendo lançados pelo Brasil na Barreira do Inferno, Natal, Rio Grande do Norte.

O terceiro — Sonda III — já foi projetado e está sendo desenvolvido em São José dos Campos, tendo sido ensaiado em voo o seu segundo estágio, com sucesso. Será totalmente fabricado com matéria-prima nacional. Trata-se de um foguete de sondagem bi-estágio a propulente sólido, que tem como objetivo uma carga útil de 50 quilos a 500 quilômetros de altura, e faz parte, como os demais, do Programa de Pesquisas e Desenvolvimento do Ministério da Aeronáutica.

JET POWER



A MAIOR FROTA DE JATOS OPERANDO NO BRASIL

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



O BRASIL
É NOSSO

VOE
CRUZEIRO
A EMPRESA AÉREA DO ANO ★★

POLÍTICA NACIONAL DE SEGURANÇA E POLÍTICA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO

Objetivos e Interdependência

TEN CEL AV NEWTON DE GÓES ORSINI DE BASTOS

Historicamente, todas as atividades humanas convergiram sempre para a obtenção do bem-estar, com um máximo de segurança.

Desde a mais remota antigüidade, quando o Homem vivia aglutinado em tribus, em primitiva forma de convívio social, já o problema da segurança comunitária se fazia sentir, face às ameaças providas do âmbito exterior.

No decurso dos milênios que separam o mundo civilizado daquelas sociedades embrionárias, não se encontrou, desafortunadamente, solução para o antagonismo entre nações, não obstante as tentativas feitas, neste sentido, pelos organismos criados para tal fim.

Afirmava o pensador norte-americano **James Lowell**, nos pródromos da independência do seu país (citação):

“Aquele que esteja firmemente investido no Governo compreende que a **Segurança**, e não o **Progresso**, é o verdadeiro esteio do **Poder**”.

Cem anos depois, desenvolvia-se, fundada no Positivismo, então florescente, a idéia de **Segurança**

Nacional associada a uma força armada, capaz de garantir a inviolabilidade das fronteiras.

Hoje em dia a **Segurança Nacional** não se cinge ao domínio das relações internacionais, abrangendo também a preocupação com os antagonismos e as pressões de qualquer natureza que se manifestem no âmbito interno, em oposição aos **Objetivos Nacionais**.

Parece oportuno, afinal, transcrever conceito que o Sr. **MacNamara**, até bem pouco Secretário da Defesa dos Estados Unidos, emitiu:

“Na sociedade moderna, segurança significa desenvolvimento. **Segurança** não é equipamento militar, embora possa abrangê-lo. Não é força militar, ainda que possa envolvê-la. Não é atividade militar tradicional, mesmo que possa contê-la. **Desenvolvimento** significa progresso econômico, social e político. **Segurança** é desenvolvimento, porque sem desenvolvimento não há segurança”.

POLÍTICA NACIONAL

A **Política Nacional** compete aplicar o **Poder Nacional** na conquista e manutenção dos **Objetivos Nacionais**. Compreende um planejamento integra-

do que se realiza em todos os campos da atividade nacional (político, econômico, psicossocial e militar), acionando todos os meios dispositivos em cada um desses campos.

A **Política Nacional** desdobra-se em **Política de Desenvolvimento** e **Política de Segurança**, cujas conceituações são a seguir apresentadas:

Política Nacional é a ciência e a arte de fixar os **Objetivos Nacionais**, mediante a interpretação dos interesses e aspirações nacionais, e orientar a conquista ou a preservação daqueles objetivos.

“**Política de Desenvolvimento** integrado na **Política Nacional** é o conjunto de normas, diretrizes, planos e programas, que se traduzem em ação dinâmica, capaz de propiciar a sobrevivência nacional”.

“**Política Nacional de Segurança**, integrada na **Política Nacional** é o conjunto de normas, diretrizes, planos e programas que visam à garantia de consecução ou manutenção dos **Objetivos Nacionais**”.

SEGURANÇA NACIONAL

A **Segurança Nacional** caracteriza-se pela preservação da estabilidade das instituições políticas, econômicas e jurídicas, pela conservação da paz social, pela manutenção da soberania nacional, pelo resguardo da integridade territorial, enfim, pela defesa e proteção de tudo quanto represente patrimônio nacional.

Com tais características, a **Segurança Nacional** pode ser assim conceituada:

“**Segurança Nacional** — é o grau relativo de garantia que, através de ações políticas, econômicas, psicossociais e militares, o Estado proporciona em determinada época, à **Nação** que jurisdiciona, para a consecução ou manutenção dos **Objetivos Nacionais**, a despeito dos antagonismos ou pressões existentes ou potenciais”.

Os efeitos dos antagonismos e pressões poderão manifestar-se, ou virem a manifestar-se, tanto no âmbito interno do país — e nesse caso interessam à **Segurança Interna** — como no domínio das relações internacionais, interessando, então, à **Segurança Externa**.

Tanto a **Segurança Interna** como a **Segurança Externa** estão no quadro amplo da **Segurança Nacional**. Daí resultam os conceitos transcritos abaixo:

Segurança Interna — Integrada na **Segurança Nacional**, diz respeito aos antagonismos ou pressões,

de qualquer origem, forma ou natureza, que se manifestem ou produzam efeito no âmbito interno do País.

Segurança Externa — Integrada na **Segurança Nacional** diz respeito aos antagonismos e pressões de origem externa, de qualquer forma ou natureza, que se manifestem ou possam manifestar-se no domínio das relações internacionais.

— **Objetivos da Política Nacional e da Política Nacional de Segurança.**

Na estreita correlação entre os objetivos da **Política Nacional**, através dos seus diferentes aspectos — o **Político**, o **Psicossocial**, o **Econômico** e o **Militar** — e os objetivos da **Política de Segurança Nacional**, o que vem corroborar o sentido amplo que se atribui à **Segurança**:

— A expressão **Política**, representando a própria estrutura do Estado, a legislação, as instituições e a orientação quanto às relações internacionais, necessariamente influirá no grau de **Segurança** a ser obtido.

— A **Psicossocial**, dizendo respeito a população, higidez, padrões culturais, condições e previdência do trabalho, refere-se, ainda, à opinião pública e ao Moral Nacional, constituindo-se, assim, em um elemento decisivo a ser considerado no estabelecimento da **Política de Segurança Nacional**.

— A expressão **Econômica** reflete-se nas demais. Trata dos recursos materiais e financeiros necessários ao trato das questões de saúde, educação, previdência, equipamento de modo geral e armamento.

— A expressão **Militar** é, em última análise, função das demais expressões do **Poder**.

O relacionamento entre os objetivos da **Política Nacional** e os objetivos da **Política Nacional de Segurança**, através das diferentes expressões do **Poder**, reforça a existência de relações de interdependência entre **Segurança** e **Desenvolvimento**.

DESENVOLVIMENTO NACIONAL E SEUS OBJETIVOS

Vamos partir dos dois conceitos básicos de **Desenvolvimento** e **Desenvolvimento Nacional**, para, a seguir, através do exame mais aprofundado do significado dos mesmos, procurar chegar a uma visão mais clara.

Desenvolvimento é o processo global de crescimento acelerado das diversas expressões do **Poder Nacional**, objetivando o Bem Comum. **Desenvolvimento Nacional** é o processo de desenvolvimento específico de uma **Nação**, corporificado em modelo representativo da realidade conjuntural.

O que ressalta, à primeira vista, nos dois conceitos, é que, por um lado, **Desenvolvimento** não é simples e mero crescimento material ou quantitativo: ao contrário, essencial para o seu exato significado a idéia qualitativa de crescimento rápido ou acelerado "sine qua non", para que haja um autêntico desenvolvimento, pois, o puro e simples crescimento pode ocorrer mesmo numa sociedade atrasada, entendendo-se crescimento como fenômeno meramente físico ou natural. Há, portanto, uma conotação qualitativa, essencial, inerente ao conceito de desenvolvimento.

Por outro lado, usa-se o termo desenvolvimento em sentido amplo e geral; não se trata, pois, de desenvolvimento econômico, como até há bem pouco tempo costumava-se dizer. O sentido da palavra engloba, não apenas a expressão econômica do **Poder Nacional**, mas, também, todas as demais.

É o desenvolvimento de uma **Nação**, por conseguinte, o acelerado crescimento e o rápido aperfeiçoamento de todas as suas riquezas, tanto materiais: comunicações, transportes, equipamentos militares, industriais, por exemplo, como espirituais: educação, moral, cultura, ciência, consciência etc. Se apenas se desenvolvessem os aspectos materiais ou físicos, a população poderia alcançar um alto grau de bem-estar, mas não se estaria alcançando o nível ainda mais elevado do Bem Comum, do completo e harmônico desenvolvimento do Homem em todas as suas possibilidades de aperfeiçoamento espiritual e material que colima o objetivo final do autêntico **Desenvolvimento Nacional**.

INTER-RELACIONAMENTO DA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURANÇA COM A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO E DEPENDÊNCIA DA POLÍTICA NACIONAL

Lembremos as palavras pronunciadas na **Escola Superior de Guerra** pelo insigne Marechal **Humberto A. Castello Branco**: "**Desenvolvimento e Segurança** estão ligados por uma relação de mútua causalidade". Acrescentou, ainda, que "a verdadeira segurança pressupõe um processo de desenvolvimento quer econômico, quer social".

Se a **Política Nacional de Segurança** implica em alguma coisa, requer um mínimo de medidas de ordem e estabilidade. Sem desenvolvimento interno, fruto da **Política Nacional de Desenvolvimento**, um grau mínimo de ordem e estabilidade não é possível.

Conforme visto anteriormente, a dinamização da **Política de Desenvolvimento** para o fortalecimento do **Poder Nacional** se exerce através da diferenciação de seus elementos que se caracterizam pela sua integração num conjunto uno, cujas partes agem e reagem uma sobre as outras, constituindo um mecanismo vivo, essencialmente dinâmico, porém de caráter indivisível.

Como a **Política Nacional de Segurança** se exerce também através de ações políticas, econômicas, psicossociais e militares, provenientes da ação do desenvolvimento, irá, por efeito interativo, contribuir para um correspondente aumento da segurança.

Do mesmo modo, o desenvolvimento terá melhores condições de se exercer se lhe for oferecido um ambiente propício de segurança e de confiança nas instituições, tanto políticas, como econômicas e jurídicas. Só assim será conseguida a tranqüilidade necessária para a garantia de eficácia dos investimentos, quer privados, quer do Estado.

Competindo ao Estado promover, através do emprego dos elementos das expressões integradas do **Poder Nacional**, a conquista e manutenção dos **Objetivos Nacionais**, é seu dever, por conseguinte, incentivar e desenvolver atividades nas quatro expressões **Psicossocial, Econômica, Militar e Política**, todas elas básicas e importantes na estruturação da **Segurança Nacional**.

Várias dessas medidas de caráter de segurança se identificam como nítidas ações de desenvolvimento e com elas se completam.

Assim, a adoção de uma adequada política de saúde e educação, de transportes e energia, o fortalecimento de uma sólida moral nacional, reflete-se, benéficamente, tanto sobre a **Segurança** como sobre o **Desenvolvimento**.

Caberia, ainda, registrar que a realização do desenvolvimento e a obtenção de um clima de maior segurança — indispensáveis ao fortalecimento do **Poder Nacional** — de muito dependem do relevante papel da Ciência e da Tecnologia que, nos dias atuais, são os elementos impulsionadores e condicionantes do progresso material da humanidade.

É desnecessário realçar a influência desse fator econômico do **Poder Nacional** sobre toda a estrutura econômica, haja vista sua atuação sobre a utilização dos recursos materiais e da força de trabalho, no aumento da produtividade e no melhor aproveitamento dos fatores de produção.

No que diz respeito diretamente à **Segurança Nacional**, sua ação é também de grande relevo, não só pela contribuição ao fortalecimento da economia de modo geral, como também por sua participação no aperfeiçoamento e inovação técnica do material bélico e na produção de itens críticos, em caso de guerra.

Entretanto, a hipertrofia desse fator poderá apresentar aspectos negativos, pois “nunca os homens estiveram tão ameaçados de serem despojados da essência de sua humanidade” — declarou certa vez o Prof. **Milton Campos**; mas, **Henry Bergson** aponta, cheio de fé e de esperança, o desenvolvimento das ciências morais — conforme a denominação preferida em França — como sendo o grande recurso científico capaz de produzir o verdadeiro desenvolvimento pela correção do desequilíbrio já existente entre o progresso material e o cultural-espiritual.

“A tarefa é grande e bela, e o futuro da humanidade dependerá, sem dúvida, da maneira como ela se realizar”.

CONCLUSÃO

Política Nacional é a arte de estabelecer os **Objetivos Nacionais**, mediante a interpretação dos interesses e aspirações nacionais, e de orientar a conquista ou a preservação daqueles objetivos.

O **Desenvolvimento** é um fenômeno amplo e infinitamente importante que consiste na tecnificação global de todas as atividades humanas, e não se limita, apenas, em substituir as normas tradicionais de trabalho.

Em consequência, é necessário que hábitos anacrônicos, que muitos confundem com tradições, e a rotina, não impeçam que o processo de **Desenvolvimento** seja estudado face aos aspectos tecnológico, histórico e social. Se assim não for, deixaremos de lado os efeitos sociais da tecnificação e perderemos a visão das suas possíveis consequências na vida humana.

Deste modo, não se justificam as conclusões que pretendem apresentar o **Desenvolvimento** unica-

mente como tarefa **Econômica**. **Desenvolvimento**, é, da mesma forma, atividade **Política**, **Psicossocial** e **Militar**.

Por outro lado, vimos que a **Segurança** não é representada, somente, pelo **Poder Militar**. **Segurança** é, também, infra-estrutura econômica, tecnologia, educação e espírito cívico.

Assim vemos presentes na **Segurança** e no **Desenvolvimento**, simultaneamente, as atividades militares e civis, e as materiais e espirituais. Constituem-se num binômio representativo de todas as forças vivas da **Nação**.

Consequentemente, podemos afirmar que a **Segurança e o Desenvolvimento** surgem da necessidade de compor um novo quadro, conjugando possibilidades com interesses nacionais, buscando um denominador comum para o esforço em defesa do que representa **Objetivo Nacional, Atual ou Permanente**.

Os objetivos da **Política Nacional de Segurança** traduzem-se no índice de estabilidade das instituições políticas do Estado e ordem social, numa resultante da atuação coordenadora de todas as atividades do País, promovendo o necessário equilíbrio dinâmico entre as diferentes formas do **Poder Nacional**. Cabem-lhes o papel fundamental de prever, por meio das expressões do **Poder Nacional**, a defesa da nação contra atividades contrárias aos interesses do Estado, externa ou internamente.

Os **Objetivos Nacionais de Desenvolvimento** só podem ser alcançados num ambiente de segurança e estabilidade, isto é, dependem de um satisfatório índice de **Segurança Nacional**. Por outro lado, como o **Desenvolvimento** fortalece, pela criação de novos recursos, o **Poder Nacional**, “ipso-facto”, será influenciada a própria **Segurança Nacional**.

Assim sendo, podemos concluir que a única solução, que torna um Estado capaz de uma ação política eficiente, que atende as necessidades nacionais e propicia a consecução dos **Objetivos Nacionais** é aquela coerente com a realidade crítica, caracterizada por um processo de associação entre **Desenvolvimento e Segurança**.

Diretamente, portanto, **Desenvolvimento e Segurança**, como todos os processos de associação, em estratégia, têm um sentido finalístico — a realização de um modelo nacional, considerado face às conjunturas interna e externa, e fundamentado na cultura de seu próprio povo.

◆ POTÊNCIA DE MIL CARROS DE CORRIDA NO CONCORDE

"A energia desenvolvida pelos quatro reatores Olympus, do Concorde, fabricados pela Rolls-Royce e SNECMA, representa 350 mil cavalos, ou seja, a potência aproximada de mil carros do tipo dos que participam da famosa corrida de 24 horas de Le Mans". Com essa comparação, o engenheiro Raymond Marchal, diretor científico da SNECMA, quis dar uma idéia da obra dos fabricantes dos propulsores do supersônico franco-britânico.

◆ PRODUÇÃO DO TRIJATO 727 AUMENTA

Grças aos melhoramentos introduzidos na versão "Advanced" do Boeing 727, a The Boeing Company vai acelerar seu ritmo de produção, a fim de atender ao aumento da demanda. O 727, no início do próximo ano, estará sendo produzido à razão de oito por mês, e, dez meses mais tarde, no ritmo de dez mensalmente. Atualmente a produção mensal é de cinco aparelhos.

O aumento da carga útil e do alcance, os novos interiores e a redução do ruído dentro da cabina estão entre os melhoramentos conseguidos sem elevação de custos, graças ao aumento da produtividade.

◆ VENDIDOS MAIS DE MIL TRIJATOS 727

A venda dos trijatos Boeing 727 ultrapassou a casa dos mil aparelhos, com a recente compra de 14 "Advanced" 727-200. Com essa transação, a Boeing Company acaba de estabelecer um recorde de vendas de aviões comerciais de um único tipo básico.

O total de vendas de todas as versões do 727 é agora de 1 001 aparelhos: 778 vendidos a clientes dentro dos Estados Unidos e 223 a companhias fora do país. O valor total das vendas, incluindo os sobressalentes iniciais, atingiu a seis bilhões e meio de dólares (39 bilhões de cruzeiros).

O trijato da Boeing foi desenvolvido nos dias difíceis do final da década de 50, quando estava entrando em serviço comercial o Boeing 707. Ele foi projetado para atender às necessidades das companhias que desejavam um avião capaz de enfrentar as demandas de uma alta densidade de tráfego, em rotas relativamente curtas, permitindo bom lucro às empresas.

◆ SHOW AÉREO DE FARNBOROUGH

O Farnborough Air Show deste ano, realizado na Ingla-

terra, entre os dias quatro e dez de setembro, contou com a presença da Rolls-Royce que apresentou: a turbina RB 211, uma turbofan de três eixos que equipa o TriStar da Lockheed; a turbina Olympus 593 do Concorde, produzida em colaboração com a SNECMA da França; a turbina Pegasus, uma turbofan de empuxo dirigido (vectored thrust), que equipa o Harrier, avião VSTOL de combate da Hawker Siddeley; a turbina Rolls-Royce/Turbomeca/Adour, turbofan do Jaguar, um jato de ataque e treinamento da BAC/Breguet, e o T-2, um avião japonês de treinamento; a turbofan/Spey que equipa o Trident, BAC 111, Fokker/VFW fellowship, Gulfstream II, HS Nimrod, HS Buccaneer e o Phantom II; o reator Gnome, mostrado nas versões turbo-hélice e turbo-eixo, cuja versão turbo-eixo, H1400, foi escolhida para utilização no helicóptero Sea King da Westland.

◆ ROLLS-ROYCE BRASILEIRA EXPORTA Cr\$ 6 000 000,00

A Motores Rolls Royce S.A. de São Bernardo do Campo, São Paulo, "exportou" serviços em 1971 no valor de US\$ 1 milhão (Cr\$ 6 milhões), segundo informou oficialmente a empresa.

Essa cifra se refere, entre outros itens, a reparos e revisões feitos nas turbinas Allison 250 de helicópteros em operação em países da América do Sul.

CAMPO DE AÇÃO

A Motores Rolls Royce presta semelhantes serviços a FAB, Forças Aéreas de outros países e a companhias de aviação. Seus clientes fora do País estão localizados na Argentina, Bolívia, Chile, Equador, Peru e Uruguai. Atualmente a Motores Rolls Royce S.A. emprega 275 funcionários, entre técnicos e funcionários burocráticos.

◆ **HELICÓPTERO LYNX ESTABELECE RECORDES DE VELOCIDADE**

Um helicóptero Westland Lynx, equipado com uma turbina Rolls-Royce BS 360, acaba de estabelecer dois recordes de velocidade, em Somerset, na Inglaterra. O primeiro deles de 321 quilômetros por hora, foi atingido na classe das corridas retas de 15 a 25 km; e o segundo, de 318 km/h, nos circuitos fechados de 100 quilômetros.

O helicóptero utilizado nas provas foi um protótipo, do tipo utilitário, semelhante aos encomendados pelo Exército Britânico. Sua turbina, desenvolvida pela Rolls-Royce, fornece uma potência de 850 shp. O Lynx é produzido para as Forças Armadas da Inglaterra e França, nos termos do Programa Anglo-francês de Helicópteros, assinado em 1967 pelos governos de ambos os países. Ele foi especialmente projetado para atender às necessidades da Marinha Britânica.

◆ **A ESCALADA MUNDIAL NOS PREÇOS DO ARMAMENTO (USA)**

"Na data de hoje, custa 8 000 vezes mais caro abater um avião do que custava no conflito coreano. O custo das armas/armamento atingiu um tal ponto que a defesa nacional está sendo ameaçada". Estas declarações foram feitas recentemente por um analista-pesquisador de assuntos militares ao Congresso americano que justificou suas conclusões demonstrando que, entre a Guerra da Coreia e o conflito no Sudeste asiático, um tanque passou a custar 10 vezes mais e um avião de combate atingiu o fator 100 vezes mais!

◆ **A RÚSSIA E SEUS TRANSPORTES SUPERSÔNICOS**

Três "Concordovsky" (TU-144) estão voando agora. Recentemente a URSS adicionou mais dois TU-144 à sua frota de aeronaves de transporte supersônico (em ensaio). As três aeronaves atingiram um total de apenas 200 h de voo (os CONCORDE já ultrapassaram 450 h).

O programa de testes concluirá em 1974 e as aeronaves entrarão em serviço em 1975. O preço unitário será "comparável ao do CONCORDE", dizem seus construtores.

◆ **YAK-40: HOMOLOGAÇÃO EUROPEIA**

O Registro Aeronáutico Italiano concedeu certificado de navegabilidade ao tri-reator russo YAK-40 que recentemente visitou o Brasil.

Para o mercado do mundo livre, a aeronave será conhecida como YAK-40 EC, significando versão de exportação com equipamento Nav/Com Collins, americano.

Os instrumentos de voo russos também serão substituídos por equivalentes ocidentais, antes de a aeronave entrar em serviço.

Ao mesmo tempo, a North American Rockwell noticia seus planos para avaliar uma versão melhorada do reator AI-5 que equipa o YAK-40, tendo em vista seu possível emprego em aeronave americana.

◆ **MISSÃO SKYLAB EM PAUTA**

A última missão SKYLAB poderá manter os astronautas em visita espacial por tempo superior a 56 dias.

A missão SKYLAB consistirá em 4 lançamentos (sendo 3 tripulados), iniciando com a entrada do laboratório em órbita em abril de 73.

As tripulações para a missão já atingiram 2 000 horas de treinamento em um ano de trabalhos.

◆ OS MOTORES "SEM-FUMAÇA" ENTRAM EM SERVIÇO

A Rolls-Royce passará a entregar os seus motores OLYMPUS 593 (que equipam os CONCORDE) ainda este mês, com os melhoramentos que eliminam a produção de fumaça da queima.

Boa notícia para os "Garis-da-Atmosfera"...

◆ AS MISSÕES DO PIONEER

O sucesso ou falha da espaçonave PIONEER (da NASA) no atravessar a faixa habitada por asteróides (em número de 1735) e pelos cinturões de intensa radiação em torno de Júpiter, terá importante significação para o prosseguimento da exploração do espaço sideral.

O PIONEER, lançado em março deste ano, chegará ao ponto mais próximo de Júpiter em Dezembro de 1973.

Essa missão tem como objetivos:

No campo interplanetário

- "mapear" o campo magnético solar;
- estudar o vento solar (estrutura, flutuações e gradiente radial);
- investigar as relações entre o vento solar, o campo magnético e os raios cósmicos;

- determinar o limite da heliosfera;
- determinar a densidade do hidrogênio neutro;
- determinar as propriedades da poeira interplanetária;
- determinar tamanho, massa, fluxo, velocidade e características orbitais dos asteróides e meteoróides.

No campo de Júpiter

- "mapear" o campo magnético;
- medir as características dos elétrons de alta-energia nos cinturões de radiação;
- encontrar as bases para interpretar as emissões-rádio de Júpiter;
- investigar o balanço térmico e a distribuição de temperatura na atmosfera exterior de Júpiter;
- medir a razão hidrogênio-hélio na atmosfera;
- medir brilho, cor e polarização da luz refletida;
- investigar as características do satélite.

◆ MERCADO HELICOPTERISTA

Cinco indústrias helicópteras americanas exportaram 224 novos helicópteros para diversos países, em 1971.

Desse total, 23 unidades vieram para a América do Sul, com um valor de US\$ 2,5 milhões.

◆ O AVRO 748 NA AMÉRICA DO SUL

A Colômbia acaba de adquirir quatro aeronaves Avro 748 para a Empresa SATENA que é parte do Serviço de Transporte da Força Aérea Colombiana.

O Avro 748 é um turbo-hélice extensamente usado na América Latina.

◆ REEQUIPAMENTO DA FORÇA AÉREA VENEZUELANA

Com um contrato de US\$ 10 milhões, a Venezuela acaba de assinar contrato com a British Aircraft Corp (UK), para revitalizar 15 Camberra de bombardeio e ataque (comunicações, armamento e revisão geral) em um prazo de dois anos. O trabalho será feito na Inglaterra e Venezuela.

Além disso, em um contrato com o Canadá (US\$ 35 milhões), foram adquiridos 18 CF-5 A e 2 CF-5 D (biplaces), aeronaves de caça diurno.

◆ O ESTRONDO SÔNICO E O CONGRESSO AMERICANO

Senadores americanos propuseram a interdição dos aeroportos americanos aos aviões de transporte supersônico estrangeiros.

Alegando que o CONCORDE (franco-britânico) e o TU-144

(russo) são "perigosamente barulhentos", um parlamentar declarou que os aviões supersônicos tornarão os aeroportos simplesmente intoleráveis com seus ruídos e que o estrondo sônico causará prejuízos da ordem de US\$ 160 milhões para cada voo costa-a-costa dos EUA.

◆ A BRANIFF E O CONCORDE

Um time de avaliação da Braniff iniciou seus trabalhos junto à British Aircraft Corp e a Rolls-Royce, a fim de conduzir um estudo de viabilidade técnico-operacional de emprego do SST europeu, em sua frota.

Após essa primeira fase, um grupo de manutenção entrará em contato com os fabricantes.

A Braniff fez opção para 3 CONCORDE. Pretende utilizar a aeronave 10 hs/dia com um "breack-even" de 50-55% de fator de carga em 108 passageiros, com as atuais tarifas.

Pretende empregá-los nas rotas Los Angeles—Lima, New York—Bogotá, Rio—B. Aires—Santiago.

◆ O JUMBO (BOEING 747) COM NOVAS HABILIDADES

Um programa de conversão dos B-747 JUMBO está em curso, criando um mais amplo emprego com a versão C e F.

Com os motores mais potentes (45 500 lb), terá um peso máximo de decolagem de 775 000 lb (352 t) e uma carga paga de 250 000 lb (117 t).

Um novo sistema de freio reduzirá em 250 m a corrida no solo após o pouso.

Além disso, a instalação de trilhos, elevadores e plataformas e nariz dobrável admitirá cargas em massa.

◆ NOVIDADES SOBRE O G8 (MIRAGE DE GEOMETRIA VARIÁVEL)

O protótipo do MIRAGE G8 (geometria variável) continua com vôos de ensaios com os pilotos-de-provas da AMD e do centro de Ensaios em Voo da França. Já totalizou 64 vôos e 70 horas, tendo, seus construtores, considerado como terminada a primeira faixa de ensaios principais.

O G8 já atingiu a velocidade de Mach 2.1 e a altitude de 15 000 m.

◆ "ESCALADA DE CUSTO" DOS ARMAMENTOS E O ARSENAL AMERICANO

É bem possível que as restrições orçamentárias americanas conduzam as Forças Armadas daquele país ao uso dos produtos desenvolvidos e produzidos em continente europeu, e que são mais baratos, principalmente no campo das telecomunicações e eletrônica.

Acredita-se na possibilidade de entrarem no acervo do arsenal americano: o míssil francês mar-mar EXOCET; o radar de campo franco-germânico RATAAC; o míssil francês terra-terra CROTALE; o míssil alemão ROLAND; o sistema de aterragem por instrumento inglês MADGE; o míssil mar-mar franco-italiano OTOMAT; o helicóptero franco-britânico LYNX, etc.

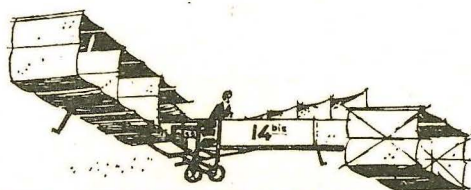
O Pentágono admitiu que o custo da pesquisa e desenvolvimento dos sistemas, na Europa, custa 50% de preço nos USA e "apesar disso, os sistemas são muito bons e nossos serviços armados estão muito bem impressionados com seus desempenhos".

◆ TURBINA RB.211 TERÁ MAIS EMPUXO

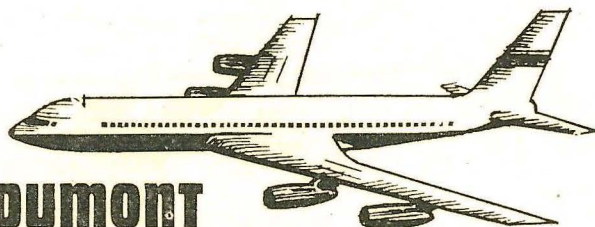
Uma versão da turbina RB.211, com 45 mil (20 toneladas e meia) de empuxo, encontra-se presentemente em desenvolvimento na Rolls-Royce. A nova RB.211-24 destina-se a equipar o L-1011-2, um TriStar de maior alcance, sendo também adequada a jatos comerciais de duas turbinas, com capacidade entre 180 e 200 passageiros.

A RB.211-24 será externamente igual à turbina Rolls-Royce RB.211, atualmente em serviço, mas fornecerá cerca de dez por cento mais de empuxo, nas subidas e vôos de cruzeiro, além de ter consumo de combustível relativamente menor. Sua entrada em atividade comercial está programada para 1975.

**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**



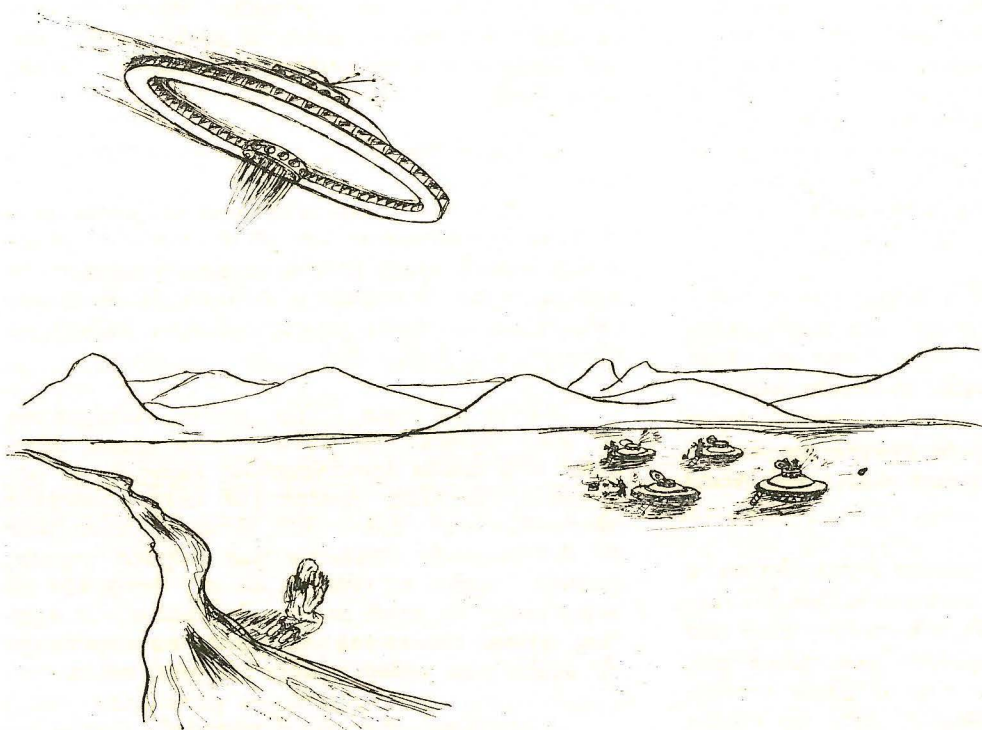
Na mitologia o voo do homem fracassou. Era a aspiração delirante de um pretencioso. O homem, através dos anos, permaneceu colado ao chão - ou, quando no ar, desgovernado. Até que, em 23 de outubro de 1906, Alberto Santos Dumont lhe entregou a fórmula de dominar o espaço. De lá até aqui, foi o desenvolvimento. 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 aos festejos da “Semana da Asa”*





Os Querubins

1º TEN ADM MANOEL JOSÉ DA SILVA

"A visão que este vê é para muitos dias. Ele profetiza acerca dos tempos que ainda estão longe".
(Ezequiel, Cap 12, Vers. 27)

Ezequiel, personagem bíblico, era filho de Buzi, sacerdote judeu. Caído em desgraça, ele e os seus foram levados para as terras da Caldéia. Lá, então, o profeta viveu vários anos sob o cativeiro do rei Joaquim.

Corria a pleno, pelo Calendário Antigo, o quinto dia de um mês qualquer. O céu da Caldéia estava lindo, porque sem nuvens. A região se mostrava ensolarada, havendo, apenas, acidentalmente, uma ligeira brisa, que soprava e amenizava o calor local.

O judeu, não conseguindo esquecer a sua condição de cativo, vivia triste em terras alheias. E lamentava, pois, naquele dia, como de costume, às margens do rio Quebar, o seu infortúnio no exílio.

De repente, como que convidado pelo acaso, Ezequiel levantou as vistas para o céu; e viu, por conseguinte, padecendo de um susto enorme, que uma nuvem estranha, vinda do norte, se dirigia para ele. Ora, à distância, lá no horizonte ainda, aquilo parecia o início de

uma tormenta. De perto, porém, a coisa mudou de aspecto. Continuava, não obstante, sendo uma espécie de nuvem negra. Mas, diferente das demais nuvens que o profeta estava acostumado a ver, aquela se mostrava um tanto estranha. Era densa, negra e achatada nos extremos, havendo, apenas, em seu centro, pela parte superior, uma saliência ovalada. E tudo revolvido por algo como fogo.

Próxima dele, afinal, a massa ígnea parou de se mover, descendo, apenas, um pouco mais, da altura em que estava, sem tocar no chão. Ficou, pois, a determinada distância do solo caldeu, ocasião em que dela desceram à terra quatro seres fantásticos, de aparências humanas, apesar de envolvidos por vestes um tanto bizarras.

À primeira vista, aqueles seres deram a Ezequiel a impressão de possuírem quatro rostos e quatro asas, ou seja, um rosto e uma asa para cada indivíduo, enquanto que, pelos pés, os mesmos se pareciam com o gado bovino. No entanto, porque polidas de fato, as vestes daqueles seres estranhos, reluzindo à luz solar, agradavam às vistas humanas.

* * *

Agora, sim, lá estavam eles, pisando a terra firme, todos, porém, caminhando em atitude ereta. Mas, à proporção que andavam, eles não voltavam o olhar para lado nenhum, a não ser para a frente. E porque desceram à terra sobre rodas, lá iam eles, servindo-se daquelas, pelo chão afóra.

Ora, Ezequiel foi apenas um homem rude do seu tempo, isto é, uma pessoa provida de pouca, talvez nenhuma instrução. Não obstante, ele se tinha na conta de um bom judeu. Como tal, orientava os seus passos sob as palavras de Moisés. Enfim, Ezequiel temia a Jeová. Por conseguinte, lá estavam, segundo ele, bem à sua frente, explorando a terra firme, os Mensageiros de Deus. Dotados, também, de asas, como os anjos celestes, por que, pois, não chamá-los de querubins?

Mesmo assim, restava algo que, acontecendo dentre tudo aquilo, continuava intrigando o profeta cativo. As rodas, aquelas que

desceram do céu, por exemplo. Para que tanta altura em todas elas? E mais, ainda: por que motivo era necessário encaixar-se assim, uma dentro da outra?

Meros sofismas!

Melhor seria, no caso, que o judeu procurasse aproximar-se um pouco mais do fenómeno, aquele que, descido repentinamente da nuvem negra a vigiar o terreno lá de cima, estava acontecendo agora, sobre a superfície terrena, não longe dali.

Assim foi feito. Não, porém, inteiramente, mas, apenas em parte. Com medo, Ezequiel não ousou aproximar-se, como seria necessário, daqueles fantásticos acontecimentos vindos do céu. Não. Ele ficou apreciando-os de determinada distância que julgara segura, quando, então, se colocou de pé, tangendo as mãos entre si, pelas pontas dos dedos. E aguçou, afinal, as vistas cansadas, na esperança de vê-los um pouco melhor do que antes.

Mas afinal, que viu Ezequiel?

Na verdade, o profeta viu uma porção de coisas, das quais, no entanto, não entendeu coisa alguma. Talvez que o fenómeno, porque descera diretamente do espaço celeste, não pudesse ser descrito fielmente pela linguagem costumeira do homem daquela época.

Sei lá!

O certo, no entanto, é que Ezequiel, apavorado como ficara, começou logo a rezar:

— Senhor, eu vos peço! Explicai-me o que está havendo lá longe!

O Senhor, aquele que, escondido no interior da massa incandescente, lá ficara à espera dos seus querubins, ouviu as suas preces. Mas, ao invés da resposta que o terreno esperava, o Ser das Alturas deu-lhe simplesmente uma ordem:

— Filho do homem, eu te envio aos filhos de Israel, às nações rebeldes que se levantaram contra mim!

Em seguida, desceu a nuvem estranha um pouco melhor; levantou-se, afinal, no interior daquela protuberância ovalada, a qual, às vis-

tas de Ezequiel, agora mais se parecia a um trono de safira, passando às mãos do terreno um rolo de algo que se assemelhava ao papel, feito o que lhe ordenou:

— Coma-o !

Que dívida !

Ezequiel comeu-o ali mesmo. Comeu-o e logo se sentiu mais lúcido, isto é, mais sábio do que antes. Tanto assim que, uma vez ingerindo a substância estranha, o profeta judeu, antes um elemento obscuro e rude, começou a enxergar mais claramente as coisas ao seu redor. Estava, pois, apto para espalhar, como queria o Senhor das Alturas, a sua palavra aos quatro ventos. Por isso que lá se foi ele, Ezequiel, obediente e pio, a espalhar a boa nova pela terra afora.

Mas, qual ! Nem todos aceitariam as palavras de Ezequiel. Resultado: os incrédulos foram dizimados impiedosamente pelas armas mortíferas, aquelas que, ao descerem à terra, os querubins traziam às mãos. Ao que parece,

o Senhor das Alturas já havia declarado, de antemão, uma guerra de extermínio aos seus inimigos terrenos cá embaixo.

Por fim, o silêncio !

Os querubins, entes automáticos aos quais o Século Vinte chamaria robôs, haviam cumprido maquinalmente a sua terrível missão junto à face terrena. Por isso que, silenciando as armas perigosas de que se serviram para o histórico massacre, lá se foram eles, de volta, à massa ígnea a esperá-los lá em cima.

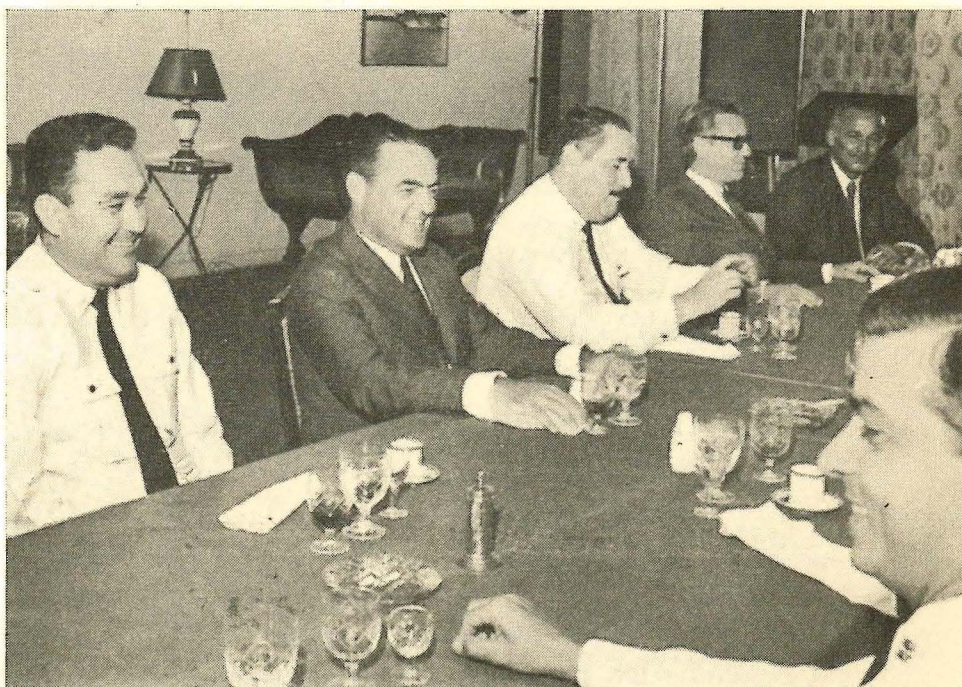
Novamente a bordo; lá se foi ela, a nuvem negra, estranha e cruel, a perder-se pelos céus afora, sumindo, finalmente, das vistas do judeu boquiaberto, como se fora, aliás, o próprio relâmpago e não, como era, uma simples nave espacial alienígena.

No entanto, eles continuariam voltando à Terra pelos séculos adiante. Ao que parece, aquela gente estranha ainda não conseguiu explicar, convenientemente, ao "homo sapiens" dos tempos de agora, porque razão a nossa vida tanto interessa aos seres que vivem nos mundos de lá, de onde vieram os querubins !

◆ OFICIAL DA FAP DESPEDE-SE DO BRASIL

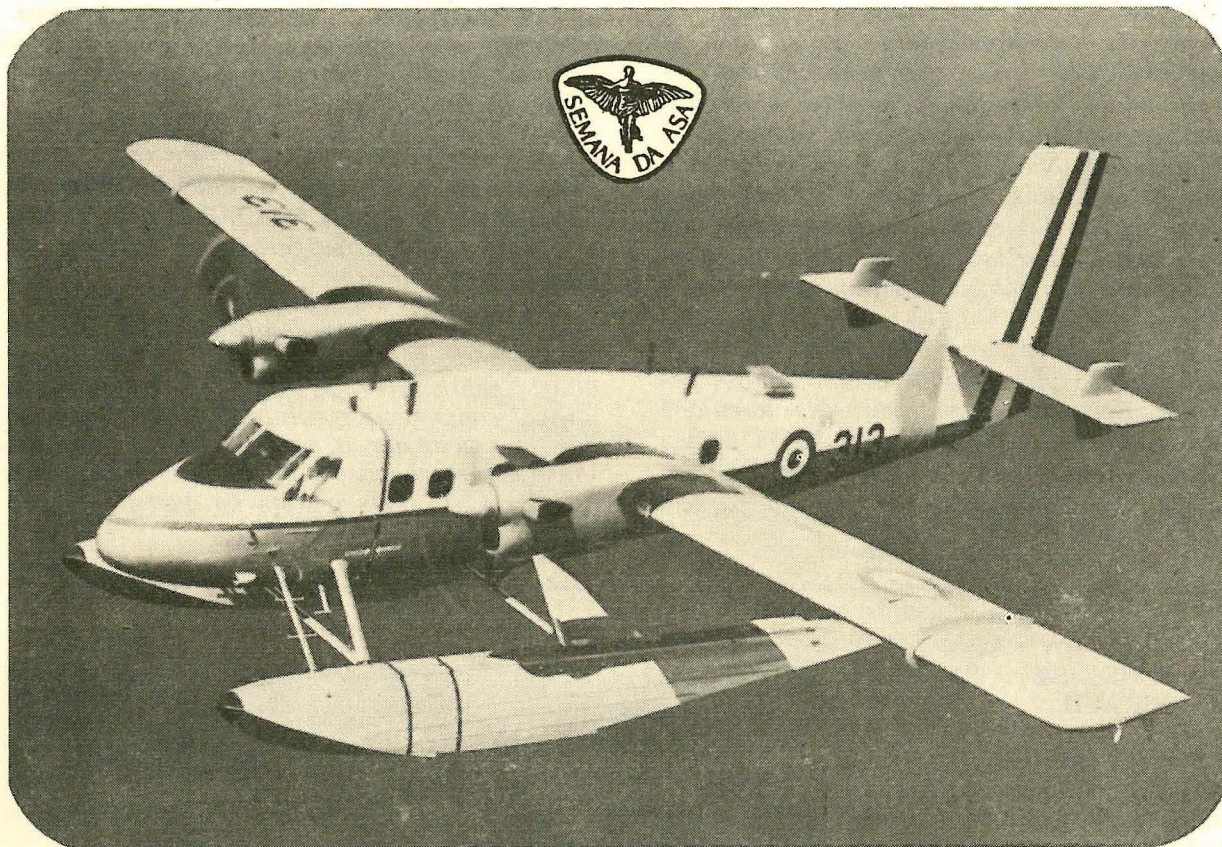
O Coronel Antônio Celorico Borba da Silva, da Força Aérea Portuguesa, despediu-se, dia 16 de outubro, no Ministério da Aeronáutica, de seus colegas brasileiros, uma vez que está prestes a deixar as funções de Adido Aeronáutico de Portugal no Brasil, por ter sido designado para outra missão.

Na foto ao lado, vemos o distinto oficial da Força Aérea Portuguesa, entre colegas da FAB, Coronel-Aviador Octávio Júlio Moreira Lima e Tenente-Coronel-Aviador Ivan Bernardino da Costa, que também estão fazendo suas despedidas, pois se acham designados para missões no exterior.



NA "SEMANA DA ASA"

*Cumprimentamos a todos os que
contribuem, com o seu trabalho
e abnegação, para o progresso da
Aviação do Brasil.*



**TWIN OTTER COM FLUTUADORES
SEGURANÇA NA ÁGUA!**

**TRANSPORTANDO MAIS DE 2 TONELADAS DECOLA EM 1.050 PÉS
E POUSA EM 600 PÉS.**

Fabricante: THE DE HAVILLAND AIRCRAFT OF CANADA LTD.

Maiores informações:

Representante no Brasil: ERASCA IND. COM. LTDA.

Av. Presidente Wilson, 165 - Grupo 1009 — Rio de Janeiro (GB)

THOMSON - CSF

Rua Conselheiro Saraiva, 28/1003
Telefs.: 243-4018 - 243-1916
RIO DE JANEIRO (GB)

No seio do grupo THOMSON-BRANT, complexo industrial francês com 100 000 pessoas e um faturamento anual de 7,8 bilhões de francos, um conjunto de 52 000 pessoas, com faturamento de 3,8 bilhões de francos, dos quais 1/3 corresponde à exportação, uma implantação industrial e comercial em 70 países estrangeiros, uma atividade que, em quatro grandes setores, abrange todo o campo da eletrônica profissional, tal é a descrição sucinta da THOMSON-CSF, a mais importante firma francesa de eletrônica.

No setor da Aeronáutica, cerca de 200 aeroportos no mundo são equipados com sistema de pouso por instrumentos (ILS) da THOMSON-CSF, que realizou e ajustou uma gama de materiais, tanto para o balizamento das rotas aéreas, como para a guiação das aeronaves na aproximação para o pouso, seja em pequenos quanto em grandes aeroportos.

A posição de vanguarda da THOMSON-CSF no domínio dos ILS foi confirmada pela cessão de licença para fabricação a várias firmas estrangeiras. Apoiando-se na correspondente experiência técnica e tecnológica adquirida, foi que a THOMSON-CSF conquistou dois

freqüência nos laboratórios da THOMSON-CSF, realizado simultaneamente com a participação muito ativa em grupos de trabalho internacionais encarregados de definir as especificações técnicas dos sistemas futuros. O segundo objetivo visado correspondeu à apresentação imediata de vários equipamentos novos: um ILS de categoria I, um VOR simples, um DME e um radiogoniômetro UHF.

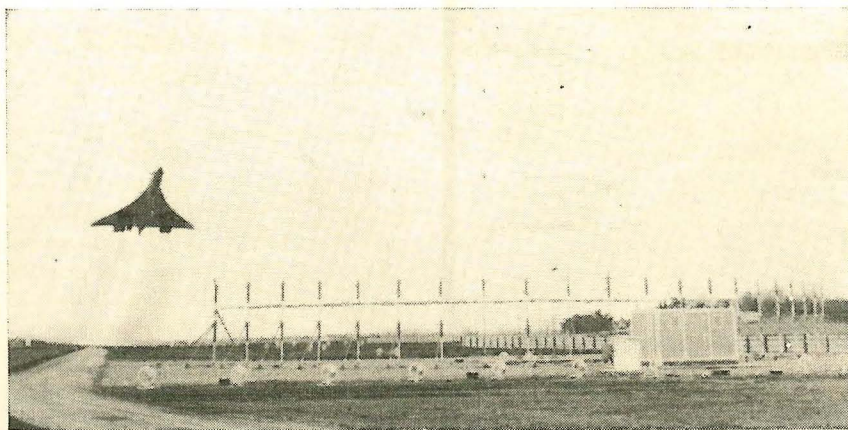
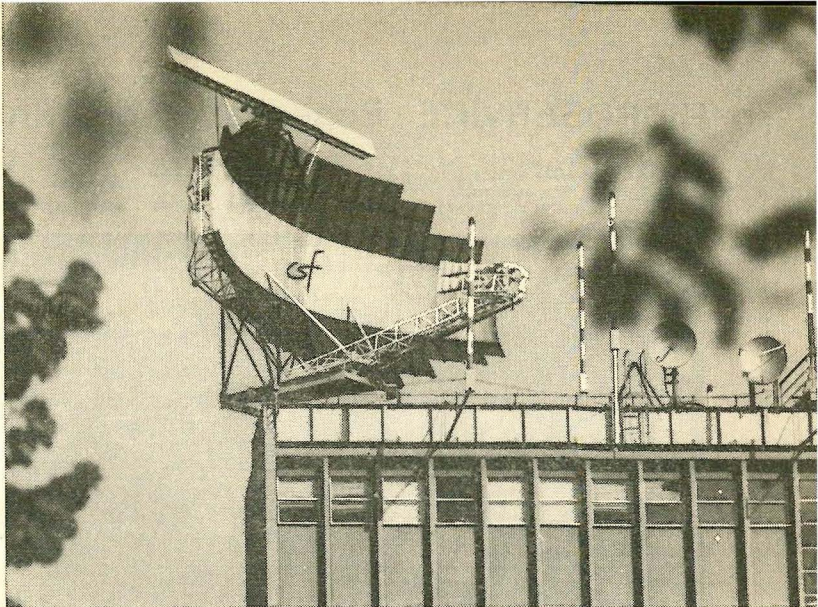
Por intermédio de sua filial T-VT (THOMSON-CSF VISUALIZAÇÃO E TRATAMENTO DAS INFORMAÇÕES) a THOMSON-CSF reúne a panóplia completa dos meios eletrônicos necessários ao controle de tráfego aéreo: radares primário e secundário, equipamentos de transmissão em linhas telefônicas e consoles de visualização. A cada dia

As informações fornecidas pelos radares são exploradas em centros de controle de tráfego aéreo dotados, não só de consoles de visualização, mais igualmente de possantes meios de tratamento da informação, constituídos por materiais específicos, tais como: extratores radar, geradores de imagens sintéticas ou transformadores de imagens de televisão, ao quais vêm juntar-se, cada vez com maior freqüência, os computadores. Assim são criados os sistemas complexos capazes de oferecer aos controladores uma representação sintética da situação aérea, a partir das informações recolhidas pelos vários radares primários e secundários e da comparação com as dos planos de voo previstos. Cada operador recebe, exatamente, as informações concernentes à posição, à identidade e à altitude dos aviões de que está encarregado, responsabilidade que pode transferir, sem riscos de ambigüidade, quando o avião sai da zona que lhe é afetada.

A THOMSON-CSF instalou ou está atualmente realizando todos estes sistemas para os aeroportos de Orly, Roissy, Bordeaux e Aix-on-Provence, na França; Oslo, Amsterdam, Shannon, Copenhague, Genebra, Zurique, Buenos Aires, Bogotá e na Austrália.

Além disso, no âmbito de um consórcio europeu, a THOMSON-CSF recebeu da EUROCONTROL a responsabilidade do conjunto do sistema de visualização radar que entrará em serviço em 1973 em Maasticht, na Holanda, para controlar todo o tráfego no espaço aéreo superior sobre a parte norte da Europa.

No Brasil, através de um contrato com o Ministério da Aeronáutica, a THOMSON-CSF instalará o sistema DACTA, sistema integrado de CTA e DA, no triângulo RIO—SÃO PAULO—BRASÍLIA.



objetivos novos: a preparação das futuras gerações de ILS e a extensão de sua gama de materiais de auxílio à navegação, tudo isso para responder em particular às necessidades da aeronáutica em geral.

O primeiro objetivo correspondeu ao estudo do sistema ILS hiper-

que passa, mais freqüentemente eles se integram em sistemas de controle automatizado do tráfego aéreo concebidos pela T-VT, que em certos casos recorre aos computadores da Companhia Internacional para a Informática (CII), para o tratamento das informações.

HIDROSERVICE · Engenharia de Projetos Ltda.

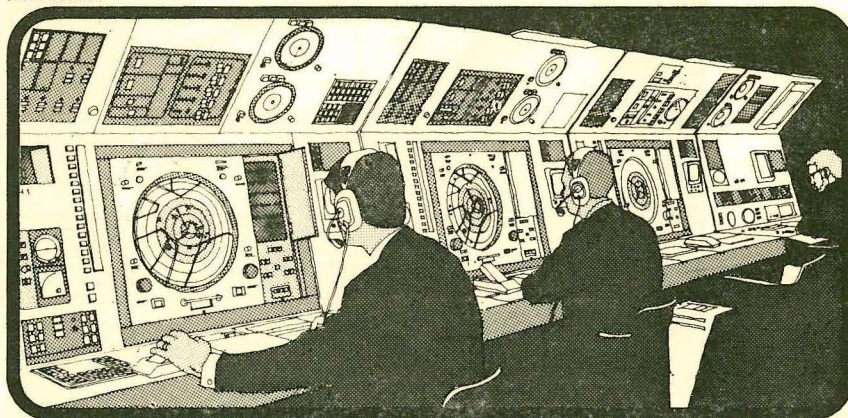
Engenharia

Arquitetura

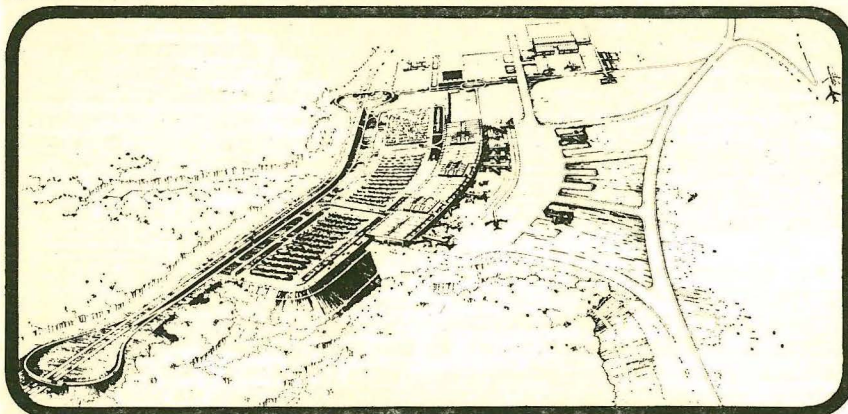
Planejamento

Rua Afonso Celso, 235 São Paulo
Telefones: 71 1171 - 71 1106 (PABX)
Telex 021.304

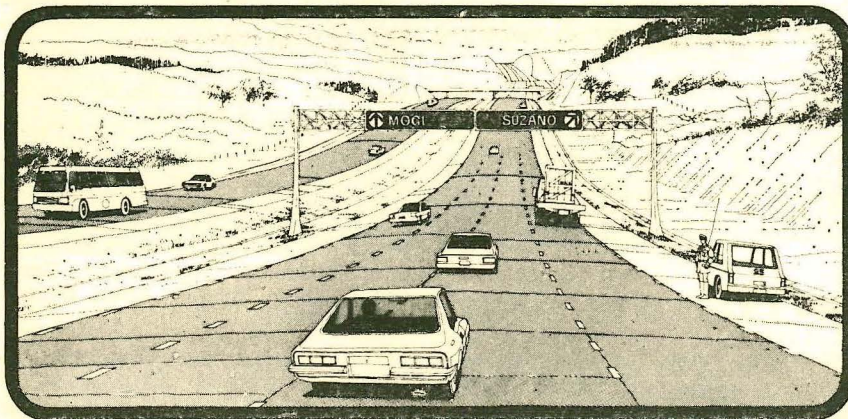
RIO DE JANEIRO - RECIFE - BELO HORIZONTE - SALVADOR



ANTEVISÃO DO CENTRO DE CONTRÔLE DE APROXIMAÇÃO
DE AERONAVES - AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS



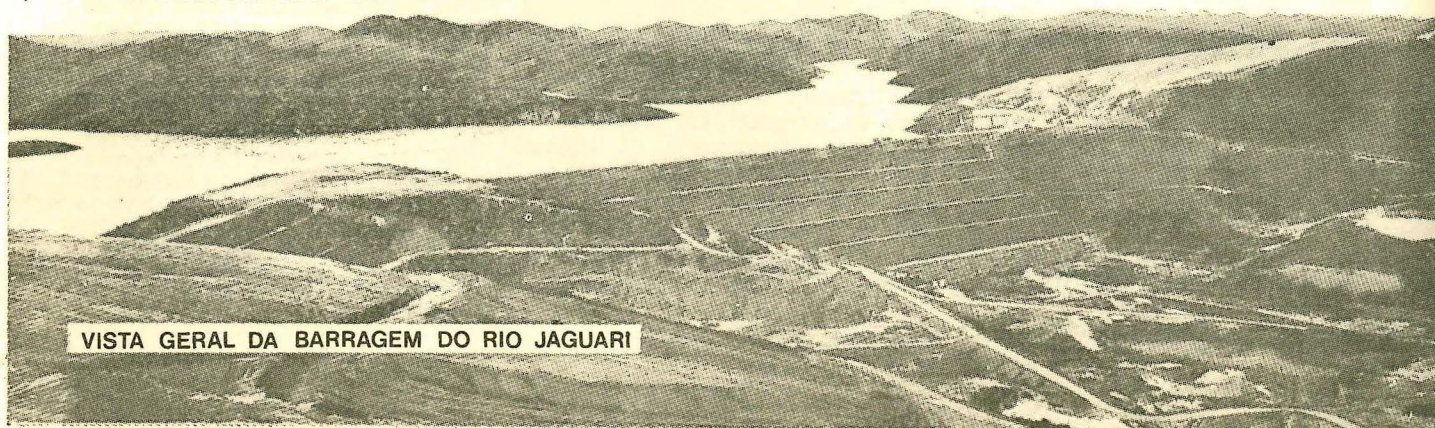
VIA EXPRESSA SÃO PAULO - MOGI DAS CRUZES

Barragens
Usinas Elétricas
Linhas de Transmissão
Redes de Distribuição
Eletrônica e Telecomunicações
Eletrificação Rural

Recursos Naturais
Hidrologia
Geologia
Geotécnica
Fundações
Sistemas de Abastecimento
Saneamento

Agricultura
Irrigação
Economia
Desenvolvimento Regional
Contrôle de Enchentes
Cidades
Indústrias

Transportes
Estradas
Pontes
Túneis
Aeroportos
Portos e obras Marítimas
Obras Subterrâneas



VISTA GERAL DA BARRAGEM DO RIO JAGUARI

◆ ELEGANCIA DE BORDO VENCE

A VASP foi uma das empresas vencedoras do Concurso "Uniforme do Ano", promoção realizada no Rio de Janeiro, pela Secretaria de Turismo do Estado da Guanabara, "Churrascaria Gaúcha e jornal "O Globo".

Com muita elegância, as comissárias Lucimar e Soraia representaram a VASP no desfile, de onde saíram com um lindo troféu, que bem caracteriza a vitória do uniforme da VASP, idealizado pela equipe da própria empresa.

Além de prático e elegante, tem sido admirado não só pelos passageiros, mas por quantos o observam pelo Brasil afora nos aviões da empresa.

◆ "SWISSAIR" CONTINUA OPERANDO NO BRASIL

O Ministro da Aeronáutica concedeu permissão à "Société Anonyme Suisse Pour la Navigation Aérienne" (SWISSAIR), com sede em Zurique, para continuar a operar no Brasil. A nova autorização tornou-se necessária, em vista de a Swissair haver introduzido modificações em seus estatutos sociais e que consistem no aumento de capital de 14 milhões de francos para 386 238 300 francos.

A concessão sujeita a empresa suíça de transporte aéreo ao cumprimento de legislação bra-

sileira, no que lhe for aplicável, segundo estabelece a portaria ministerial.

◆ TRÁFEGO DA S.A.S. SUBIU 25% EM JUNHO

O tráfego da S.A.S. subiu 25%, atingindo 92.7 milhões

de toneladas-quilômetros, em junho, em relação ao mesmo mês no ano passado.

A capacidade da frota subiu 14%, atingindo 158 milhões de toneladas-quilômetros disponíveis, e a conseqüente utilização de assentos/carga/correio foi de 58,5%, o que significa um aumento de 4,8% sobre junho do ano passado.



Os melhores índices de utilização de assentos/carga/correio foram registrados na rota transpolar (75,2%), na rota Los Angeles/Seattle (71,4%) e na rota transiberiana (71,2%).

O tráfego de passageiros aumentou 20%, atingindo 759,9 milhões de passageiros-quilômetro. A utilização de assentos oferecidos subiu de 57,1% para 62,0%, significando um aumento de capacidade de 11% e atingindo 1 226 milhões de assentos-quilômetros disponíveis.

O tráfego de carga e correio também subiu. A carga chegou a subir nada menos do que 41%, atingindo 22,9 milhões de toneladas-quilômetro, enquanto que o correio cresceu 9%, atingindo 2,4 milhões de toneladas-quilômetro.

◆ QUEROSENE DE AVIAÇÃO BAIXA DE PREÇO

O Presidente da República, levando em consideração as razões constantes de uma exposição de motivos dos Ministros da Aeronáutica, Minas e Energia, e do Planejamento e Coordenação Geral, aprovou a redução do preço do querosene de aviação (Q Av-I) ao nível médio da América Latina.

O preço deste combustível, no Brasil, atualmente, é o mais alto do mundo e constitui um dos fatores de encarecimento do transporte aéreo no País, pois contribui com mais de 20% dos custos operacionais das empresas de aviação.

Assim que as novas tabelas ex-refinaria forem aprovadas pelo Conselho Nacional de Petróleo, cumprindo a determinação do Presidente da República, o Departamento de Aeronáutica Civil procederá ao reajuste das tarifas aéreas, a fim de transferir aos usuários do transporte aéreo os benefícios colimados pelo ato governamental.

◆ COMISSÁRIO-CHEFE DA S.A.S. ESCALA O MONTE FUJI

Os passageiros da S.A.S. percorrendo a rota Copenhague-Brasil-Copenhague já diversas vezes viajaram com o chefe de serviços de bordo da companhia, o sueco Ake Dufback. Além de suas funções como inspetor de bordo, procurando aprimorar cada vez mais o serviço durante os vôos, o Sr. Dufback tem como "hobby" o alpinismo. Após subir a pé o Kilimanjaro há alguns meses atrás, Dufback mandou avisar seus amigos no Rio que no dia 14 de setembro escalou o Monte Fuji, no Japão, situado a 100 km de Tóquio.

Durante a subida, Dufback foi surpreendido por uma tempestade de neve. Depois de enfrentar muitas dificuldades, acabou chegando ao cume.

Dufback promete em breve exibir seus fantásticos filmes aos cariocas e já combinou com os membros do Centro Excursionista Brasileiro a realização de algumas proezas em grupo.

◆ A FAA E AS QUALIFICAÇÕES DO PILOTO PRIVADO

A Administração Federal de Aviação (FAA-USA) prepara uma radical mudança nas qualificações mínimas exigidas para o licenciamento de pilotos. Os pontos mais importantes a modificar serão:

- verificação de proficiência de vôo por instrutor habilitado, cada 24 meses;
- um total de 60 horas de vôo de instrução para a licença de piloto privado, das quais 20 horas, no mínimo, de duplo-comando;
- um mínimo de 12 horas de instrução de vôo por instrumentos;
- recomendação de um instrutor habilitado, antes de submeter-se a qualquer exame escrito;
- qualificação em vôo por instrumentos para a licença de piloto comercial;
- um mínimo de 250 horas de vôo para a habilitação comercial;
- transição de qualificação de aeronaves simples para complexas (trem retrátil, hélice de passo variável, flaps ou mais de 200 HP), através de vôo de cheque com instrutor habilitado.

Charles Astor - o precursor do pára-quedismo no Brasil - falece em Minas Gerais

Charles Astor morreu. A FAB está de luto.

Nascido na Argélia, em 1900, 24 de agosto, filho de pais espanhóis, o "Velho Águia", como era tratado carinhosamente pelos cadetes da antiga Escola de Aeronáutica dos Afonsos — muitos deles hoje oficiais superiores e brigadeiros — Charles Astor foi o precursor do pára-quedismo no Brasil, país que amou, a ponto de se naturalizar brasileiro.

Veio para o Brasil em 1928. Como acrobata, trabalhou em circos em São Paulo, onde, no ano seguinte, foi instrutor de pára-quedismo do Aeroclube Tietê. O "velho" Charles foi um homem dos "sete instrumentos". Era capaz de desempenhar com brilho e entusiasmo qualquer tipo de trabalho. No, seu círculo de amizades, nunca ninguém o viu cabisbaixo. Foi sempre, enquanto viveu, mesmo ao ser colhido pelo peso dos anos intensamente vividos, um otimista. Pode-se mesmo dizer que Charles Astor não conheceu a tristeza. Sua vida foi vivida intensamente.

Vindo para o Rio em 1942, foi ser instrutor dos jovens cadetes dos Afonsos. E foi lá, na antiga Escola de Aeronáutica, onde ele se realizou na integralidade de sua filosofia de vida: estava no seu meio, amava e



Charles Astor

era amado pelos jovens entusiastas da aviação.

Nasceram dele as primeiras idéias, os primeiros passos que inspiraram a criação do Parasar, instituição que hoje é símbolo e tem um lema conhecido

em todo o território brasileiro: *"Socorrer, Resgatar, Desbravar"*, honrando a FAB, servindo ao Brasil.

Em 1959, cercado pelos cadetes, ele contava as previsões maravilhosas sobre as possibi-

lidades de se usar o avião e as equipes treinadas no salvamento de preciosas vidas humanas. Recordava que anos antes, em 1943, conquistara menção honrosa em conferência internacional que pronunciara sobre Segurança de Voo e Missões de Salvamento. Era a chama que resultaria, também no Brasil, na criação do Parasar, que tantos serviços tem prestado às populações de nosso País, e mesmo às de outros países amigos, nos momentos mais difíceis, nas horas de calamidade pública.

MORRE O HOMEM, FICA A MÍSTICA

Charles Astor morreu no hospital da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar, em Barbacena, cercado do carinho de seus jovens alunos. Seu sepultamento foi realizado pela FAB, que ele tanto amou, no Cemitério Nossa Senhora da Boa Morte. Charles Astor "Velho Águia" — morreu. Ficou a mística de tudo que ele representa para o pára-quedismo e para a aviação brasileira.

Seu nome verdadeiro era Achilles Hipólito Garcia. Charles Astor foi pseudônimo adotado. Seu espírito aventureiro levou-o a alistar-se como soldado na Legião Estrangeira, à qual serviu durante 12 anos, de 1915 a 1927. Neste último ano, deixando a Legião Estrangeira, dedicou-se aos esportes em diferentes modalidades, formando, posteriormente, a dupla "les Deux Astors", com Antoine Pisapia. Em 1928, suas exibições impressionaram os brasileiros.

Depois associou-se ao ex-Capitão da RAF, H. S. Rolland, com quem passou a promover

espetáculos de acrobacias aéreas. Suas exibições pautavam-se pela coragem invulgar, ficando Charles Astor sobre as asas do avião, com as pernas para o ar e sem pára-quedas.

A partir de 1932, dedicou-se ao pára-quedismo, sendo recordista mundial de salto à baixa altura, tendo saltado de apenas 51 metros, no Aeroclube de Tietê, em São Paulo.

Falava oito idiomas, e na Livraria Civilização Brasileira, onde, por muitos anos, foi chefe da Seção de Livros Raros, os funcionários e fregueses paravam para ouvir suas "estórias", especialmente suas aventuras quando servia na Legião Estrangeira, que lhe serviram para escrever um de seus livros — "Histórias Rudes".

Charles Astor foi um gênio e como gênio viveu sem ligar

ao materialismo de seu próprio bem-estar. Muito da segurança apresentada hoje nos saltos de pára-quedas de deve a inventos seus.

Por tudo o que foi, por tudo o que representa, Charles Astor recebeu ao longo de sua vida o reconhecimento do povo e do Governo brasileiros, tendo sido agraciado com diversas medalhas e comendas: Medalha Militar do Atlântico Sul, Medalha do Mérito Santos Dumont, Medalha do Mérito Aeronáutico (Grau de Comendador), Medalha do Pacificador, Medalha de Honra ao Mérito (Ministério da Educação e Cultura), Medalha do Mérito do Trabalho (Ministério do Trabalho e Previdência Social). Foi, ainda, o único pára-quedista civil a ser distinguido com o diploma de pára-quedista militar.

◆ MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO DÁ CERTIFICADOS À TURMA DA AERONÁUTICA

Mais uma turma da Aeronáutica concluiu o Curso de Agentes da Reforma Administrativa e recebeu certificados das mãos do Coordenador do Ministério do Planejamento, Sr. Guido de Almeida Emmanuel.

Foi escolhido como patrono da turma o Coronel Médico José Guilherme da Silva, Chefe do Gabinete da Diretoria de Saúde da Aeronáutica e a solenidade

foi realizada no auditório do Núcleo do Instituto de Seleção e Orientação (NUISO).

Receberam certificados correspondentes ao curso os funcionários civis: Antônio José Ferreira Serra Pinto, Beatriz Farah Marino, Cecília Barbara Machado Fernandes, Débora Rodrigues, Edy Moução dos Santos, Hélio Nunes Machado, Ivetta Rangel Moreira, José Gomes Martins, Manoel Theodoro de Siqueira Vinhaes, Marisa Ferreira Belém, Marilena Barros Montenegro, Mercedes Amália Favagrossa, Michel Couri, Nilza Linhares Qualharini, Nydia de Figueiró Murce, Paulo Peixoto, Perciliano Vetri Filho, Thiago Luiz Barata Filho, Ylcéia Cardoso Pinheiro e Zélia de Andrade Fontes.

Que bom que o Brasil está com pressa.

A frota de Boeing da VASP existe por causa de gente como você.

É preciso acompanhar a jato os homens que estão produzindo um nôvo Brasil.

Os jatos da VASP ficam à sua disposição, para levar você ao Rio de Janeiro, Campo Grande, Cuiabá, Belo Horizonte, Goiânia, Salvador, Recife, Fortaleza, Natal, São Luís, Teresina, Belém, São Paulo, Manaus, Pôrto Alegre, Brasília.

Talvez você esteja querendo andar 5 anos na frente do seu concorrente. Ande com a VASP.

Talvez você esteja querendo apenas conhecer as maravilhas que êste país apresenta fora do horário de expediente. A VASP leva você. E faz tôdas as suas vontades, com aquêle serviço de bordo de categoria internacional em suas viagens domésticas.

A VASP coloca êste país inteirinho a seus pés.

E com tôda a pressa que você tem de chegar.



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



PAPAI, COMPRA UM DE VERDADE PRÁ GENTE?

Eu gosto muito dêste aqui também, papai.

Só que êle é muito pequenininho. Êle não pode levar você para o trabalho, nem levar mamãe às compras, nem me levar no colégio.

Êle fica o tempo todo dentro de casa...

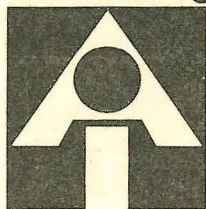
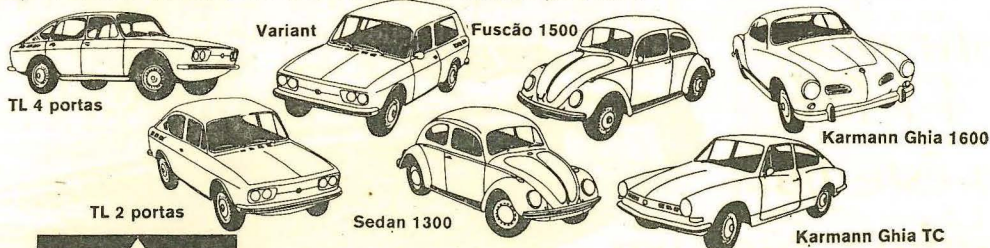
Por que que você não compra um grande, papai?

Eu ia ficar muito contente. A mamãe também.

Eu acho que você ia ficar mais contente do que todo mundo.

A AUTO INDUSTRIAL compreende as crianças. Por isso, criou um plano de financiamento super-facilitado, para você adquirir sem susto qualquer veículo da linha Volkswagen 72. Na cor que você quiser. E pagando como puder.

Faça a vontade de seu filho. Leve um fusca de verdade para casa.



auto industrial

Avenida Princesa Isabel, 186
Tel.: 256-2618 - Copacabana



REVENDEDOR
AUTORIZADO

ESQUINA

INSCREVA-SE

NA COOPERATIVA DE CARROS DO

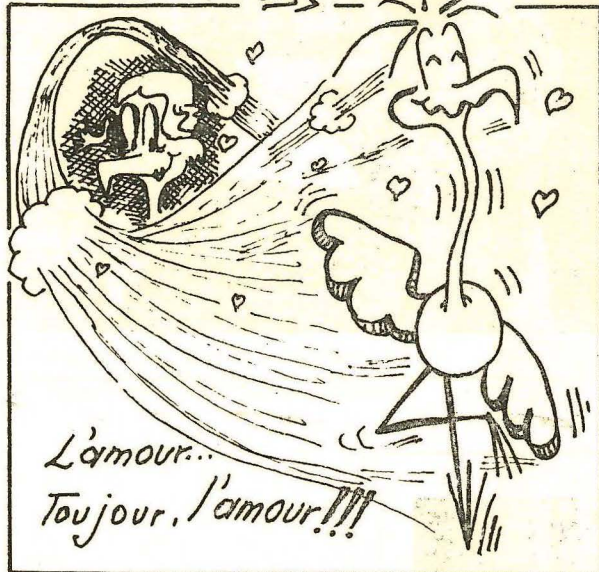
CLUBE DE AERONÁUTICA

BENEDITO²

Do Sipaer Belém - "Ovo do Amado"



Benedito vê Ulla nas nuvens,
no ar, no sol, no sal
do mar, transforman-
do seu corpo num
bólide, arremes-
sado aos céus. voando
alto, como
um foguete
espacial, ao
som de sinos -
Hinos de amor -
Amor da musa
alada, canto do
etéreo -
- Oh! Eis o AMOR!!!



"Nada" de muito grave aconteceu,
porém, Benedito aprende que:
Hora de voar, voar...
... hora de amar, amar.



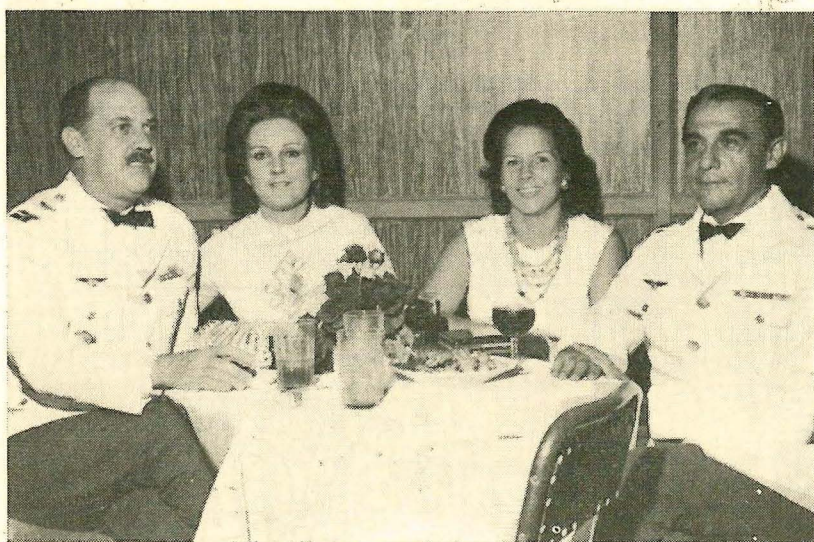
A SEGUIR: Benedito e Ulla resolvem fazer um "pic-nic" e não se importam com peso e....



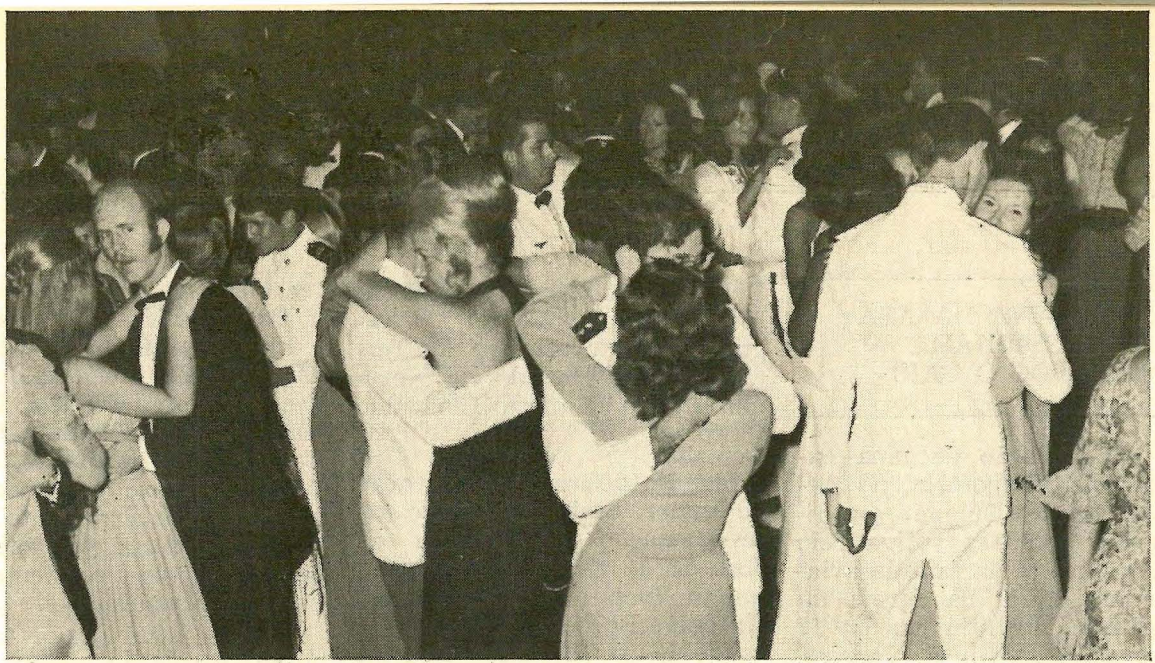
O General Antonio Faustino, Secretário de Segurança Pública da Guanabara, ladeado pelo General Ovídio Neiva e pelo Brigadeiro Bachá acompanhado de seus familiares.



Brigadeiro Eng e Senhora Luiz Felipe Machado de Sant'Ana.

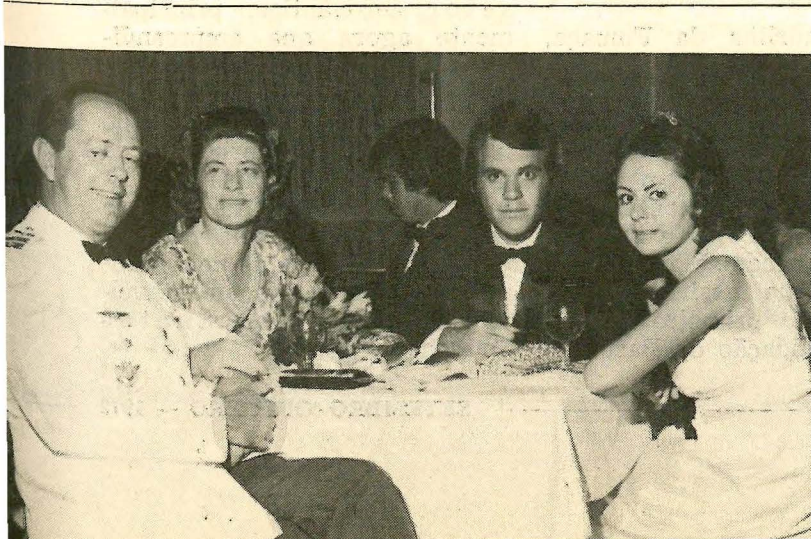


Os Coronéis Belham e Valle na companhia de suas respectivas esposas, ambas bonitas e elegantes.



Aspecto do Baile do Aviador no Clube de Aeronáutica.

O Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, Comandante Geral do Ar, foi a mais alta autoridade da FAB presente ao Baile do Aviador. Na foto aparecem ainda a Senhora Ribeiro Gonçalves e dois filhos do casal.



Coronel-Aviador e Senhora Friedrich W. Derschum na companhia de seus filhos

◆ A SEMANA DA ASA FOI FESTEJADA EM TODO O PAÍS

A inauguração de uma exposição aerodesportiva, no Aeroporto Santos Dumont, e a celebração da missa votiva pelo conagração da família aviação brasileira, na Igreja da Candelária, abriram, no dia 17 de outubro, no Rio de Janeiro, os festejos da Semana da Asa de 1972.

Este ano, por determinação do Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo, a fim de que as festividades atendessem às peculiaridades locais, cada Zona Aérea e, na medida do possível, cada Unidade fizeram a programação de sua respectiva competência. Além das solenidades militares, houve, em todos os Estados, exposições, concursos escolares, palestras sobre as atividades da Aeronáutica brasileira em todos os setores, bem como a respeito da personalidade de seu patrono, Alberto Santos Dumont.

Em Brasília, a Semana da Asa foi iniciada com o hasteamento da insígnia de Marechal-do-Ar, em homenagem a Santos Dumont, e colocação de uma palma de flores no busto do Pai da Aviação, seguindo-se a abertura de uma exposição aeronáutica, no Aeroporto Internacional da Capital da República.

A 2ª Zona Aérea iniciou os festejos da Semana da Asa com a inauguração do Terminal de Passageiros do Aeroporto do Território Federal de Fernando de Noronha. Um avião da FAB transportou a comitiva de 70 pessoas, entre as quais o Governador de Pernambuco, Dr. Eraldo Gueiros, e o Comandante da 2ª Zona Aérea, Major-

Brigadeiro Joléo da Veiga Cabral. Esteve presente à inauguração o Governador do Território de Fernando de Noronha, Senhor Ruperto Clodoaldo Pinto.

Em Mato Grosso, a inovação de maior destaque dentro da programação da Semana da Asa de 72 foi a missa aérea que o Bispo Diocesano, Dom Antônio Barbosa, celebrou a bordo de um "Buffalo", da Base Aérea de Campo Grande, sobrevoando as principais cidades matogrossenses. Cinco mil orações em louvor a Nossa Senhora do Loreto, padroeira dos Aviadores, foram distribuídas para que o povo pudesse rezar em conjunto.

Às seis horas do dia 17 houve alvorada festiva, repique de sinos das igrejas de Campo Grande, salva de tiros por baterias de canhões de 75 mm, do 10º G Can, toques de cornetas e clarins por elementos do 4º BC, Polícia Militar e Base Aérea de Campo Grande, fanfarras estudantis e revoada de aviões.

Enquanto isso, em São José dos Campos, Estado de São Paulo, teve início a disputa desportiva do troféu Universal, com a participação de equipes de basquete e volei do Instituto Tecnológico da Aeronáutica e estabelecimentos de nível universitário de todo o Vale do Paraíba.

A Esquadilha da Fumaça, que participou das festividades do 25º aniversário da Força Aérea Argentina, em Buenos Aires, já na Semana da Asa esteve inicialmente em Santa Maria, onde fez demonstrações de perícia e arrojo de seus pilotos, integrando-se nas comemorações que assinalaram a passagem do primeiro aniversário da fundação da Base Aé-

rea local. No dia 18 de outubro, a Esquadilha da Fumaça foi a Florianópolis e, a 19, a Curitiba. Dia 21, ainda como parte das comemorações da Semana da Asa, fez demonstrações em Copacabana; no dia 23, Dia do Aviador, esteve em Pirassununga, para o encerramento da Semana da Asa, em solenidade presidida pelo Presidente Emílio Garrastazu Médici.

No Rio de Janeiro, como acontece todos os anos, foi cumprido extenso programa de comemorações, incluindo: Homenagem do Aeroclube do Brasil aos mortos da aviação civil; Sessão Solene na Assembléia Legislativa; Jantar no Iate Clube; Almoco no Jôquei Clube Brasileiro; Coquetel oferecido pela Boeing à Imprensa, no Clube de Aeronáutica; Homenagem a Santos Dumont na Praça Salgado Filho. Encerrando as comemorações na Guanabara, o Comando da 3ª Zona Aérea promoveu o Baile do Aviador, no dia 23 de outubro, nos Salões do Clube de Aeronáutica, com o comparecimento de altas autoridades civis e militares, além de grande número de oficiais da Força Aérea Brasileira acompanhados de seus familiares.

O fato é que de ano para ano as festividades da Semana da Asa crescem de conteúdo, pois sem dúvida elas traduzem também o avanço do nosso País no setor aeronáutico, principalmente agora que empreendimentos como o da EMBRAER realmente confirmam que o Governo brasileiro tem acertado plenamente no cumprimento de uma política aeronáutica ajustada às aspirações do nosso povo, em consonância com as principais conquistas nos domínios da aviação incontestavelmente obtidas por Santos Dumont.

◆ ALMOÇO OFERECIDO PELA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA GB E CENTRO INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO

No dia 19 de outubro, a Força Aérea Brasileira foi homenageada com um almoço realizado na Escola Euvaldo Lodi, tendo o Major-Brigadeiro Ewerthon Fritsch, em nome do Ministro da Aeronáutica, pronunciado o seguinte discurso de agradecimento:

“É com imensa satisfação que, em nome do Ministro da Aeronáutica, externo os agradecimentos da Força Aérea Brasileira à Federação das Indústrias do Estado da Guanabara e ao Centro Industrial do Rio de Janeiro.

Este almoço significa, além da demonstração de amizade e apreço, algo ainda mais profundo. Sim... mais profundo. A união de duas forças que trabalham para a segurança nacional.

Este almoço pode ser comparado a uma continência de apresentação da indústria da Guanabara e do Estado do Rio, como fazem os militares, quando estão assumindo grandes responsabilidades, prontos para o serviço. É a demonstração de que os responsáveis pela indústria conhecem os árduos deveres que lhes competem na segurança nacional. É a demonstração de conhecer, como os militares, a necessidade de uma união indissolúvel.

Antigamente, a segurança nacional de uma nação era obtida quase exclusivamente pela for-

ça direta dos exércitos nos campos de luta. Nos dias em que vivemos, com a marcha acelerada da ciência e da tecnologia refletindo profundamente no campo social, é impossível a segurança de uma nação sem o suporte firme de sua economia industrial.

Não é somente na fabricação dos equipamentos sofisticados para a defesa que o peso da indústria, na conduta da guerra, deve ser medido. A elevação do índice de bem-estar da população e o aumento do número de empregos são, no mundo moderno, mais importantes que os equipamentos bélicos para deter os que lutam pelos interesses de outras nações, sob a máscara de ideologias.

O valor da indústria como fator de segurança nacional já foi claramente reconhecido no Brasil, quando a Câmara dos Deputados de 1947 a 1951 designou o Deputado Euvaldo Lodi, o batalhador da Federação Nacional das Indústrias, do SENAI e do Sesi, como Membro da Comissão de Segurança Nacional. Com esta indicação também prestigiou a livre empresa, pois o Deputado Lodi foi sempre seu incansável defensor.

Como este almoço traduz uma união, entre a Indústria e a Força Aérea Brasileira, podem os brasileiros confiar em que a anarquia não voltará a perturbar nosso progresso nem destruir nossa liberdade.

Em nome do Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Araripe Macedo, agradeço a gentileza desta homenagem, de grande valia nos tempos de hoje, em que os computadores eletrônicos começam a comandar com maior velocidade as transformações sociais.

◆ O DIA DO AVIADOR NA ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

Sem dúvida a solenidade mais relevante da Semana da Asa de 1972 transcorreu em Pirassununga, na Academia da Força Aérea, com a presença do Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, do Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, assim como de altas autoridades civis e militares, inclusive de outros países amigos. Na ocasião, foram agraciados com a Ordem do Mérito Aeronáutico ilustres personalidades do Brasil, dos Estados Unidos e da França, como reconhecimento de assinalados serviços prestados ao nosso País e particularmente à Força Aérea Brasileira.

No imponente cenário do Campo Fontenelle, aconteceu, pois, a cerimônia oficial de encerramento de mais uma Semana da Asa, cuja significação foi perfeitamente sintetizada na primorosa Ordem-do-Dia baixada pelo Ministro Araripe Macedo, abaixo transcrita para a merecida divulgação:

“O mundo vislumbrou uma nova dimensão.

O dia 23 de outubro de 1906 abriu as portas do céu para a humanidade. Estava desenhado um novo processo histórico. A utilização do mais pesado que o ar influenciava a economia, a política, a sociedade de todos os povos. Um novo homem surgiria para adequar toda uma estrutura, em transformação. Um tipo até então desconhecido passaria a viver num ambiente que inspirava nova concepção intelectual, científica e artística — o aviador.

No Campo de Bagatelle, na França, um brasileiro, identificado com o seu avião — o 14 BIS — assombrava o mundo com uma nova concepção tecnológica: Santos Dumont que, pela força do gênio, dissimulava tabus, transformava a mitologia em história, o sonho em realidade.

Hoje vemos cruzar nos céus de todas as Pátrias o fruto da vocação brasileira — o avião.

Homem e avião passavam a constituir-se imagem una e indivisível, ganhando pouco a pouco a alma de todas as criaturas. Cada dia que passava era uma página de glória nesta epopéia de progresso. Desenvolveram-se sociedades que se modernizavam, passando a fundamentar suas economias, a decidir suas bases políticas e a implantar suas reformas culturais, apoiadas nas possibilidades que o avião oferecia.

O Brasil sentiu desde logo os reflexos benéficos da aviação.

A Força Aérea Brasileira, nascida em plena convulsão da II Guerra Mundial, herdou do nosso Exército e Marinha o acendrado espírito combativo, demonstrado nos campos de batalha do Velho Mundo, em defesa da Liberdade dos povos.

A dura experiência por que passou a Força Aérea Brasileira em seus primeiros anos de vida moldou seu crescimento, voltado principalmente para o fator segurança. Segurança na acepção mais ampla da palavra, ou seja, segurança em todos os sentidos. Desenvolvimento requer paz. Paz pressupõe segurança e segurança é ter as Forças Armadas equipadas, adestradas e coesas. Segurança é

integração, é saúde, educação e cultura. Segurança é tecnologia e pesquisa. Segurança é indústria, é dinamização. Segurança, enfim, é participação, é construir.

Dentro desse conceito também ressalta o sistemático trabalho da Força Aérea Brasileira na manutenção da ordem interna.

O combate ao terrorismo é enfrentado com energia e determinação, pois não é admissível que o clima da ordem vigente seja abalado covardemente por uma minoria que tenta, no desespero do fracasso, contestar a autoridade constituída, fomentar a violência e desrespeitar a lei.

As forças que estimularam este espírito devotado à causa

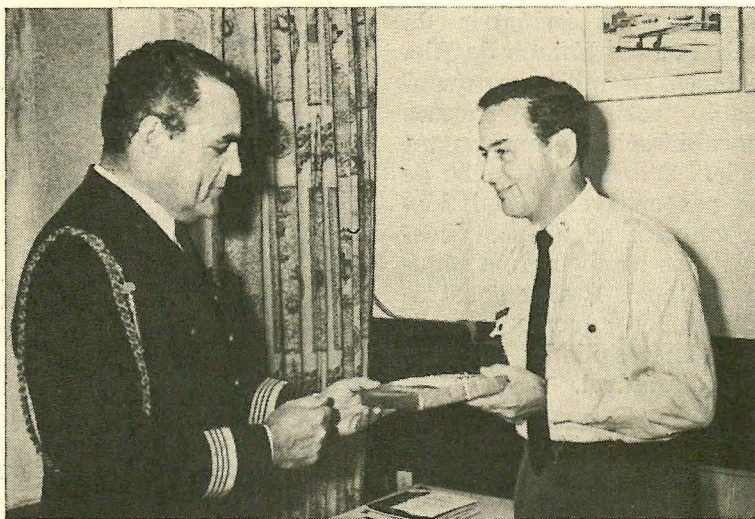
da evolução humana tomaram vida no coração de homens, que, desafiando a lei da gravidade, souberam ser humildes e, na simplicidade do contato com tantas criaturas, ganhavam sabedoria e pela sabedoria, que a experiência lhes transmitiu, subjugaram emoções nefandas, triunfando os sentimentos nobres. Esta a imagem do aviaador brasileiro e as virtudes que a Força Aérea Brasileira deve cultivar, para que o seu vôo, cada vez mais amplo e elevado, o seja na técnica e nas conceituações morais que a consciência cristã inspira.

Seja esta a Ordem do Dia, para a família aviatória brasileira, que teve o seu berço em Alberto Santos Dumont, cujo amor se transformou num legado de confraternização entre os homens de todos os povos".

◆ MAIS UM AMIGO

Em solenidade realizada no Salão Nobre do Comando, o Major-Brigadeiro Faber Cintra, Comandante da 3ª Zona Aérea, faz entrega ao Coronel-Aviador Antonio Celorico Borba da Silva, da Força Aérea Portuguesa,

e Adido Aeronáutico de seu país, acreditado junto ao Governo brasileiro, da placa Amigo da 3ª Zona Aérea", lãurea com que foi distinguido pelos altos serviços prestados à FAB, através da 3ª Zona Aérea.



Novo adido Aeronáutico do Brasil na França

No dia 20 de setembro, em Paris, França, com a presença do nosso Embaixador naquele país amigo, General Aurélio de Lyra Tavares, o Brigadeiro Protásio Lopes de Oliveira passou as funções de Adido Aeronáutico do Brasil na França ao Coronel-Aviador Alberto Bins Neto

Na mesma data, naquela Capital, em cerimônia realizada na Maison de l'Amérique Latine, foram entregues as condecorações concedidas pelo Governo Brasileiro às seguintes personalidades agraciadas com a Medalha do Mérito Santos Dumont:

— O Coronel da Força Aérea Francesa Hubert Couteau, Comandante da Base Aérea de Dijon, na qual os pilotos brasileiros fizeram o Curso de Transformação para o Mirage-III;



O General Lyra Tavares, Embaixador do Brasil na França, quando condecorava o Cel Couteau



— o Capitão Firmin Emmanuel Fernandez, da OFEMA, Setor da América Latina;

— a Senhorita Liliane Dubois, Relações Públicas da agência da VARIG em Paris.

Após a entrega das condecorações, foi servido um coquetel, ocasião em que foi apresentado à sociedade francesa o novo Adido Aeronáutico do Brasil naquele país.

A Sra. Alberto Bins Neto é cumprimentada pelo nosso Embaixador na França. À direita o novo Adido Aeronáutico naquele país

◆ FAB VAI DAR MAIS APOIO AS MISSÕES NA AMAZÔNIA

O Ministro Araripe Macedo determinou que os comandos da Força Aérea Brasileira se empenhem em dar todo apoio às atividades dos que atuam na Amazônia. A medida tem grande alcance social e visa, sobretudo, a contribuir para que os religiosos, com o apoio de infra-estrutura — recursos em pessoal e meios de transporte aéreo — tenham condições de desempenhar, com maior presença e rendimento, o trabalho de assistência a que se propõem na Região Amazônica, área que o Governo considerou prioritária aos planos de desenvolvimento e de integração nacionais.

Essa filosofia está acentuada no aviso que o Ministro Araripe Macedo dirigiu aos Comandantes Geral do Ar, de Apoio, de Transporte Aéreo e das Zonas Aéreas.

Pelo documento em apreço, o Ministro da Aeronáutica resolve:

I — Autorizar os Comandantes das Zonas Aéreas que, independentemente de consulta ao Gabinete do Ministro e ao COMGAR (Comando Geral do Ar), com as operacionalidades dos Esquadrões de Transporte Aéreo que lhe são empenhados, sem prejuízo das missões especificamente atribuídas a essas Unidades Aéreas, atendam suas próprias demandas orgânicas, como também as solicitações de transporte executivo emanadas

das autoridades das demais Forças Armadas sediadas nas áreas sob suas respectivas jurisdições.

II — Recomendar aos Comandantes de Zonas Aéreas que só encaminhem ao Gabinete do Ministro solicitações de meios aéreos que impliquem emprego de aeronaves do GTE (Grupo de Transporte Especial) e do 1º/2º GT, de acordo com o previsto na Portaria nº 44/GMRP, de 7 de junho de 1972, e somente recorram ao COMGAR para missões de Segurança Interna ou quando suas demandas extrapolarem seus recursos.

III — Autorizar ao Comandante do Comando Geral do Ar e ao Comandante da Primeira Zona Aérea que, excepcionalmente, sempre que se justificar, colaborem com as Missões Religiosas que labutam na Amazônia, concedendo-lhes facilidades de transporte aéreo de que necessitarem para a consecução da obra, em prol do desenvolvimento da região que, comprovadamente, ali realizam.

◆ AVIÃO DA FAB CONCLUI “OPERAÇÃO FARTURA”

Um avião “Hercules” C-130, pertencente ao 1º/1º GT, do Comando do Transporte Aéreo (COMTA), transportou 340 toneladas de adubos e sementes para o Governo do Estado do Amazonas e asfalto para o campo de pouso de Cachimbo.

A missão, que recebeu o nome de “Operação Fartura”, foi realizada em sete dias consecuti-

vos de onze horas e trinta minutos de trabalho diário. Além da “Operação Fartura”, aquela unidade da FAB transportou mais de 20 toneladas de material do MOBRAL para o Amazonas.

◆ EPCAR INAUGURA SERVIÇO DE MICROFILMAGEM

A Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), sediada em Barbacena, Minas Gerais, iniciou a microfilmagem de sua documentação, através de um novo serviço inaugurado naquele estabelecimento de ensino da FAB, utilizando o seu próprio equipamento.

Inicialmente serão microfilmados documentos oficiais desde 1949, constituindo com os demais, que passarão por esse moderno processo, o arquivo daquela Unidade.

Além da EPCAR, conta também com esse novo processo de arquivamento o Serviço Geral de Expediente e Arquivo da Aeronáutica (SGEAAER).

◆ FAB VAI COOPERAR COM PROGRAMA DE PESQUISA ATMOSFÉRICA

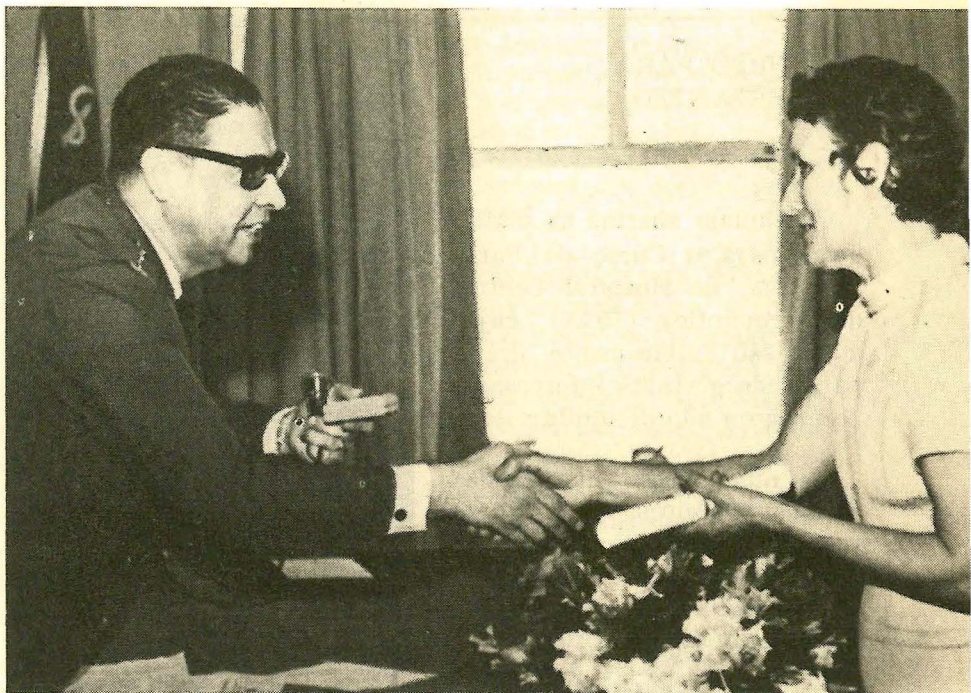
A FAB vai cooperar com o Programa de Pesquisa Atmosférica Global (GARP), durante as experiências que se realizarão sobre o Oceano Atlântico Equatorial, visando à obtenção de dados técnicos. Serão empregados neste levantamento

aviões RC-130, turbo-hélice, quadrimotores, do 1º/6º Grupo de Aviação, sediado em Recife.

O projeto foi instituído pela Organização Meteorológica Mundial (OMM) em conjunto com o Conselho Internacional de Uniões Científicas (CIUC), e contará com a participação de vários países.

◆ ANIVERSÁRIO DO HOSPITAL CENTRAL DA AERONÁUTICA

A passagem do 30º aniversário do Hospital Central da Aeronáutica, ocorrido no dia 27 de agosto, foi devidamente comemorada nesse conceituado estabelecimento do Serviço de Saúde da Aeronáutica. Vários servidores que ali prestam assinalados trabalhos há 20 e 30 anos receberam medalhas, tendo sido especialmente homenageado o falecido Brig Med Dr. Fernando Luiz Martins Ribeiro, cuja lembrança permanece muito viva, não somente naquele Hospital, mas em toda parte onde esteve presente, conquistando sempre admiração e respeito. Muitos, aliás, foram os integrantes do Serviço de Saúde da Aeronáutica que deixaram seus nomes indelevelmente gravados nas memórias do Hospital Central da Aeronáutica, em face de suas atuações marcadas pelo vigor da capacidade profissional e pela extrema dedicação ao serviço, acompanhada de profundo sentimento de solidariedade e de amor ao próximo. Sob a inspiração de exemplos tão fecundos,



O Coronel-Médico Dr. Sylla Macedo Germano entrega à esposa do cientista Zerbini o "Prêmio HCAer", ganho pela equipe médica dirigida pelo seu esposo

uma nova equipe, nos dias de hoje, mantém o Hospital Central da Aeronáutica na alto padrão técnico adequado às suas finalidades. Atendendo cada vez mais a um contingente que não para de crescer, constituído de pessoal da ativa e da reserva, além de familiares, a organização tem superado a escassez de recursos materiais com a capacidade e a dedicação de seus quadros técnicos e administrativos. Assim, pois, ao ensejo das comemorações do 30º aniversário do Hospital Central da Aeronáutica, esta REVISTA cumprimenta o Cel Med Aer Dr Sylla Macedo Germano e seus ilustres auxiliares, fomulando os melhores votos de sucesso a essa distinta organização hospitalar que tem sido motivo de justo orgulho para o Ministério da Aeronáutica.

◆ AVIÃO DA FAB BATE RECORDE

O avião B-26 nº 5157, pertencente ao 1º/10º Grupo de Aviação, estabeleceu novas marcas de tempo de permanência no ar e de distância percorrida sem escala, no trecho Cum-bica—Fortaleza.

A aeronave realizou missão de apoio à Esquadrilha de Reconhecimento e Alarme (ERA-2), gastando 09:10 horas de voo, para percorrer 2881 km de distância.

O voo foi realizado de acordo com as normas de tráfego aéreo em vigor e dentro das aerovias, estabelecidas no plano de voo.

◆ CURSO PARA GESTANTES

Continuam abertas as matrículas para o Curso de Parto Sem Dor, no Hospital Central de Aeronáutica (HCA), cujas aulas são inteiramente grátis para toda gestante interessada, parenta ou não de militar.

As aulas serão ministradas às quartas-feiras, às 9:00 horas, no Auditório daquele nosocômio.

◆ ADIDO AERONÁUTICO DO BRASIL EM PORTUGAL

Por decreto presidencial, foi nomeado o Coronel-Aviador Alfredo Henrique de Berenguer Cesar para o cargo de Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil em Portugal.

◆ ADIDO AERONÁUTICO DO BRASIL NA ITÁLIA

O Ministro Araripe Macedo assinou Portaria dispensando, por necessidade do serviço, o Coronel-Aviador Edílio Ramos Figueiredo do cargo de Vice-Diretor do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), por ter sido nomeado para o cargo de Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil na Itália.



O Tenente-Brigadeiro Wanderley pronunciando sua conferência perante um auditório interessado e distinto

◆ CONFERÊNCIA DO TEN BRIG WANDERLEY NO PALÁCIO MONROE SOBRE "A AERONÁUTICA MILITAR BRASILEIRA"

A união das Forças Armadas na conjugação de esforços pela integração e desenvolvimento do País foi um dos aspectos importantes que o Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley destacou, na conferência que pronunciou no Palácio Monroe, promovida pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

A conferência focalizou, a bem dizer, todos os aspectos da História da nossa Aeronáutica Militar, salientando que,

nos seus trinta anos, a Força Aérea Brasileira, o Ministério da Aeronáutica e a Aviação Comercial consolidaram seu próprio processo de desenvolvimento, prestando valiosos serviços à Nação: "Ao lado do Exército e da Marinha" — ressaltou — "a Força Aérea Brasileira tem estado presente nos momentos importantes da vida do Brasil e tem participado das medidas relacionadas com a Segurança Nacional".

Pormenorizando os feitos de Santos Dumont e os atos posteriores que contribuíram para a criação da Aviação Naval e da Aviação do Exército, destacou 1931 como o Ano do Correio Aéreo Nacional, nascido da inspiração de um grupo de oficiais idealistas, entre os quais citou Eduardo Gomes, Lemos Cunha e Casemiro Montenegro Filho.

"O mérito do Correio Aéreo Nacional foi o de canalizar, em tempo de paz, as energias dos aviadores militares para uma missão de grande interesse nacional".

A criação do Ministério da Aeronáutica e a participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial, quer no patrulhamento da costa do País, quer no teatro de operações da Europa, foram também destacadas pelo conferencista, perante a selecionada assistência que se encontrava no plenário do Palácio Monroe.

◆ MINISTRO REGULAMENTA REVISTA DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS

Em benefício da segurança de passageiros, tripulantes e equipamentos de voo e, ainda, com a finalidade de prevenir possíveis tentativas de ação terrorista em aeronaves civis de transporte aéreo regular, o Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, baixou portaria regulamentando a revista dos passageiros nos aeroportos brasileiros, bem como o transporte de armas, munições, explosivos, produtos químicos agressivos e matérias-primas correlatas.

A medida destina-se a reunir, na mesma norma de serviço, instruções diversas anteriormente baixadas e, o que é mais importante, enquadra-se na política global de segurança e ação antiterrorista do Governo, cuja posição, nos âmbitos nacional e internacional, foi exposta pelo Chanceler Mário Gibson Barbosa, Ministro das Relações Ex-

teriores do Brasil, em pronunciamento feito em Nova Iorque, perante a Organização das Nações Unidas.

IDENTIFICAÇÃO E REVISTA

O passageiro é obrigado a identificar-se no aeroporto, antes do embarque, no balcão da empresa. Quanto à revista, por autoridade devidamente autorizada, o passageiro terá conhecimento dessa exigência, por ocasião da revista ou da aquisição da passagem.

Na falta de documento hábil, o passageiro será identificado na presença de autoridade legalmente habilitada ou por pessoa portadora de carteira de identidade, que assinará um termo de responsabilidade.

Os passageiros, uma vez identificados, serão submetidos à revista pessoal e de seus pertences de mão. Esta providência tem a finalidade de evitar o ingresso na aeronave de objetos que possam servir à prática de atos ilícitos ou danosos aos passageiros; aos tripulantes e às próprias aeronaves.

Os menores desacompanhados, segundo a portaria baixada pelo Ministro da Aeronáutica, só poderão viajar com autorização escrita do Juizado de Menores, ou com permissão do Juiz de Direito local, anotando-se, no respectivo bilhete, os dados mais importantes: número, data, natureza e procedência do documento.

ARMAS E EXPLOSIVOS

Ninguém poderá ingressar em aeronave portando armas de fogo, armas brancas, munições, explosivos, produtos químicos agressivos, artefatos ou materiais incendiários ou matérias-

primas correlatas. As pessoas que tenham autorização legal para portar armas, entregá-las à empresa, que as transportarão descarregadas, em recipiente fechado, devolvendo-as no aeroporto de destino do passageiro.

Altas autoridades, oficiais da ativa, membros de organizações oficiais de informações e de segurança, e os elementos de órgãos oficiais e estabelecimentos bancários — os dois últimos quando a serviço — serão dispensados da revista e poderão viajar armados.

O Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo atribuiu ao DAC poderes para instruir sobre os tipos de embalagens que deverão ser utilizados no transporte dos produtos controlados, os quais, em virtude das suas características intrínsecas, não possam ser transportados sem causar sérios riscos à segurança do voo.

As instruções baixadas visam à segurança de quantos se utilizam do avião, como meio de transporte regular, e dos equipamentos aéreos.

◆ CONVÊNIO CENTRAL DE MEDICAMENTOS - FAB

A Diretoria de Saúde da Aeronáutica vai fornecer à Central de Medicamentos (CEME), da Presidência da República, remédios para distribuição a preço de custo, fabricados pelo Laboratório Químico Farmacêutico da Aeronáutica.

Convênio com essa finalidade foi firmado no Ministério da Aeronáutica, pelo Major-Briga-

deiro Médico George Guimarães, diretor de Saúde, e o Dr. Wilson Aguiar, presidente da Central de Medicamentos.

A distribuição dos remédios, segundo os termos do acordo, será feita nos locais indicados pela Central de Medicamentos, que se compromete a financiar os produtos fabricados pelo Laboratório Químico Farmacêutico da Aeronáutica, e, a par disso, fornecer, quando julgar necessário, a matéria-prima indispensável, bem como, dentro de suas possibilidades, assistência técnica de planejamento global.

◆ OFICIAL DA FAB DESIGNADO INSTRUTOR NO PANAMÁ

O Presidente da República assinou decreto na Pasta da Aeronáutica designando o Tenente-Coronel-Aviador Ivan Bernardino da Costa para ficar à disposição da "Inter American Air Force Academy (IAAFA)", no Panamá, Zona do Canal, pelo prazo de dois anos, a fim de exercer o cargo de Instrutor naquele estabelecimento de ensino.

◆ COMANDANTE DA "FUMAÇA" O MAIS NOVO "CIDADÃO" DO RIO

... "Aqui o sonho de voar, que preencheu cada minuto e cada instante de minha vida, tornou-se realidade".

Com estas palavras o Major-Aviador Antônio Arthur Braga, comandante da Esquadilha da



Flagrante colhido no momento em que falava o Major Braga, agradecendo a homenagem que lhe prestou a Assembléia Legislativa da GB

Fumaça, agradeceu o título de "Cidadão Carioca" que lhe concedeu a Assembléia Legislativa, atendendo a requerimento do Deputado Edson Guimarães. A solenidade de entrega do título foi presidida pelo Deputado Pascoal Citadino, presidente da Assembléia, presentes familiares do homenageado, os pilotos da Esquadilha e a aviadora Anésia Pinheiro Machado.

Na saudação ao homenageado, o deputado Edson Guimarães mencionou que as tarefas que fizeram ressaltar as qualidades de cidadão e de líder do Major-Aviador Antônio Arthur Braga "constituem a missão do professor, a missão do companheiro, a missão de liderança, as quais ensinam e exortam a criatura humana a buscar mais conhecimentos científicos, melhorando sua ferramenta de trabalho, a buscar entender e ser entendido, a expandir sua capacidade de catalizar em torno de

seus atos, de suas idéias, aqueles que se colocam em contato com seus pensamentos e suas ações".

◆ EDUARDO GOMES: UMA VIDA DE AMOR A FAB E AO BRASIL

Completo 76 anos o Marechal Eduardo Gomes. Sua vida, toda ela, pautada pela retidão de caráter, por um acendrado amor ao Brasil, é um exemplo para os jovens de todas as gerações. Tendo ingressado na carreira militar em 1916, na antiga Escola Militar do Realengo, o Marechal Eduardo Gomes foi sempre, ao longo de sua vida, um revolucionário no seu sentido mais autêntico, nunca se curvando a interesses subalternos, que contrariassem sua filosofia de vida, votada à defesa de princípios democráti-

cos. Foi assim, no episódio épico dos "18 do Forte", quando, ainda jovem Tenente, combateu nas areias de Copacabana em defesa daquilo em que acreditava.

Hoje, em seus 76 anos de existência, conserva a mesma retidão de caráter. Por tudo que significa como exemplo, seus companheiros da Força Aérea Brasileira enviaram-lhe, na data de seu aniversário, a seguinte mensagem:

"O encanto da vida está na força da nossa vontade e na graça da nossa crença interior. Pela fé, o homem realiza, e se torna útil aos outros homens. Pelo amor, as suas obras se perpetuam. Estes foram os ensinamentos que os seus 76 anos de vida legaram aos homens da Força Aérea Brasileira, agradecida àquele que exemplificou como voar com as asas da sabedoria e do sentimento. Parabéns".

◆ FAB VENCE ATLETISMO EM CURITIBA E BATE RECORDE

A Força Aérea Brasileira venceu, com brilhantismo, o VII Campeonato das Forças Armadas, realizado na pista do Colégio Estadual do Paraná, demonstrando alto grau de preparo físico. Quem mais se destacou da equipe da Força Aérea foi o atleta Joaquim de Moraes, conseguindo superar o recorde brasileiro, na modalidade de lançamento de martelo, atingindo a marca de 60 metros e 84 centímetros.

Os resultados finais das competições de atletismo programadas pelo Estado-Maior das

Forças Armadas, em cumprimento ao calendário militar, foram os seguintes:

Aeronáutica — 26 868 pontos; Exército — 25 286 pontos; Marinha — 18 405 pontos.

◆ AERONÁUTICA CONTARÁ COM MODERNO SISTEMA DE PROCESSAMENTO DE DADOS

O Ministério da Aeronáutica e os órgãos da administração direta e indireta que lhes são vinculados contarão, brevemente, com um moderno Sistema de Processamento de Dados. Portaria que o instituiu foi assinada e nela o Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo define os seus objetivos: desenvolver, disciplinar e controlar as atividades no âmbito da Aeronáutica, relacionadas com o processamento de dados e a automação em geral.

A dinamização do serviço público, com o emprego de modernos métodos de trabalho, inclusive da automação, tem sido uma das prioridades perseguidas pelo Governo. Com esse tipo de recurso, quer também o Ministro Araripe Macedo prover os meios para que o Ministério da Aeronáutica ganhe mais flexibilidade e dinâmica, em favor do rendimento administrativo.

◆ FAM PLENAMENTE INTEGRADA NA PESQUISA AEROESPACIAL

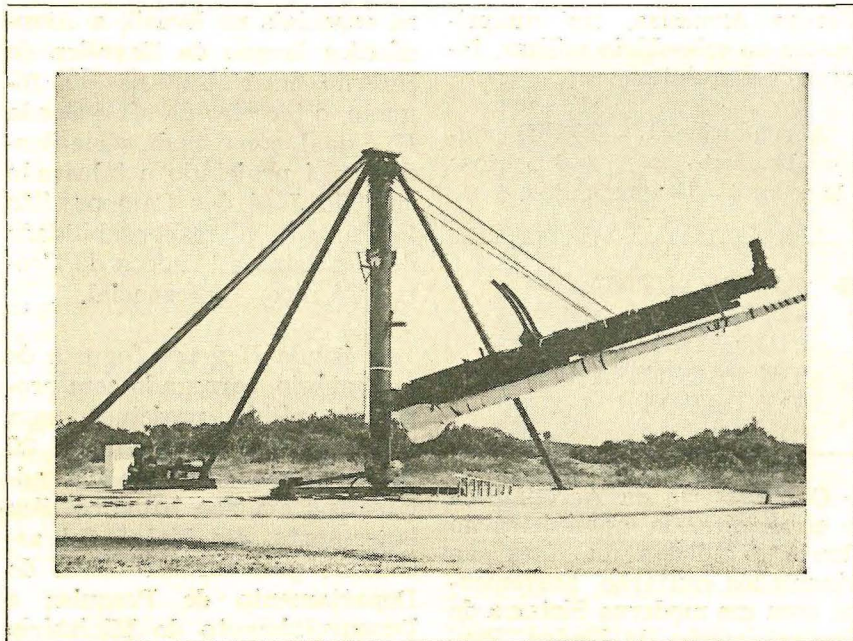
De magnitude indiscutível para o processo de desenvolvimento da ciência e da pesqui-

sa espaciais no Brasil, a Aeronáutica lançou da Barreira do Inferno, em Natal, seu 500º foguete, o terceiro da série Sonda II, o qual, como os da série Sonda I, foi projetado e fabricado em São José dos Campos, São Paulo, sob a responsabilidade de cientistas e técnicos do Centro Técnico Aeroespacial.

O Sonda II é um foguete de um estágio, carregado com propelente sólido, projetado para elevar uma carga útil de 20 quilos a uma altura de 100 quilômetros em vôo balístico. Seu lançamento, em Natal, foi assistido: pelo diretor Geral do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento do Ministério da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Agemar da Rocha Santos; pelo diretor do Centro Técnico Aeroespacial, Brigadeiro Paulo Victor da Silva; e por expressivo número de oficiais-generais e superiores da Força Aérea Brasileira.

O programa de pesquisa no espaço, que o Ministério da Aeronáutica vem desenvolvendo, conta com a colaboração de Governos de vários países e do Conselho Nacional de Pesquisas, abrangendo toda a década de 70. Até agora a cooperação de outros países a este programa tem-se materializado com a participação de cientistas dos Estados Unidos, Alemanha e Canadá.

Embora esse tipo de cooperação internacional seja indispensável ao processo de desenvolvimento da ciência, em todos os seus aspectos, foguetes de sondagens, projetados e executados no Brasil, no Instituto de Atividades Espaciais, do Centro Técnico Aeroespacial,



O "Sonda II" quando, da Barreira do Inferno, era preparado para o lançamento

são de grande importância para nosso País, pois nos permitirão participação mais efetiva nesse campo de atividade. A par disso, na medida que se vêm utilizando foguetes mais sofisticados, maiores são as solicitações à indústria nacional, o que lhe possibilita melhorar o nível técnico de sua produção.

O primeiro lançamento de Barreira do Inferno foi de um "Nike-Apache", em 16 de dezembro de 1965. Em menos de 7 anos, outros se sucederam, para experimentos de pesquisas meteorológicas, científicas e de desempenho (aerodinâmica, estruturação e propelente), realizados do campo brasileiro de lançamento de foguetes, tais como: *Estrangeiros 148*, assim distribuídos: Nike-Apache 8; Javelin 5; Aerobee 5; Hasp 73; Arcas 17; Nike-Cajun 25; Nike-Iroquois 6; Nike-Tomahawk 1; Black-Brant IV 7; e Black-

Brant VC 1. *Nacionais* — 352, assim distribuídos: Sonda I 73; Sonda 1/A 43; Sonda II 16; Sonda V 4; SBAT 37 - 24; SBAT 70 - 120; SBAT 89 - 44; SBAT 127 - 23; 159 mm - 2; e Sonda II - 3.

◆ OBRAS DO AEROPORTO DE MANAUS SEGUEM CRONOGRAMA

A Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional de Manaus, por delegação do Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo, contratou, com a firma Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A, a execução da pavimentação das pistas de pouso e rolamento do novo aeroporto da capital amazense.

A informação é do presidente da comissão, Brigadeiro En-

genheiro Luiz Felipe Machado Sant'Anna, para quem o cronograma de obras está sendo cumprido à risca. Como parte desse contrato, a mesma firma se responsabilizará pela pavimentação do pátio de estacionamento de aeronaves e do sistema viário do Aeroporto Internacional de Manaus, e ainda pelas obras de edificações e instalações complementares. O projeto de viabilidade do Aeroporto foi executado, levando em conta um processo de crescente expansão da cidade dentro dos próximos vinte anos.

Na recente visita que fez ao local, em companhia do Governador do Estado, do prefeito da cidade, do comandante do Comando Militar da Amazônia, do comandante da 1ª Zona Aérea, Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro, e do presidente da Comissão — Major-Brigadeiro Engenheiro Luiz Felipe Machado Sant'Anna — o Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo mostrou-se satisfeito com o andamento dos trabalhos.

PASSARELAS TELESCÓPICAS

Segundo disse o presidente da Comissão, o novo aeroporto de Manaus terá, quando concluído, características que o situam em condições operacionais semelhantes aos dos mais modernos do mundo, na mesma categoria. Um exemplo é que não há manipulação manual de bagagens. Estas serão conduzidas aos aviões por meios mecânicos, e o embarque e o desembarque de passageiros processar-se-ão por passarelas telescópicas.

A par disso, o terminal de passageiros proporcionará aos usuários padrão e eficiência de

serviços encontrados nos mais modernos aeroportos internacionais. No seu interior, serão encontrados, além de instalações próprias do Aeroporto, restaurante panorâmico, lojas de "souvenirs", produtos locais e estrangeiros, salão de exposição, telefone público, correios e telégrafos, balcões de empresas hoteleiras, turismo, transporte, enfim tudo o que possa facilitar o atendimento de turistas e passageiros das linhas aéreas nacionais ou estrangeiras.

◆ CTA APERFEIÇO A SONTA III

Com o Sonta I já em produção pela Indústria privada, mediante contrato com o Centro Técnico Aeroespacial, deu-se início à produção nacional de Foguetes de Sondagens.

Na continuidade do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento de Foguetes de Sondagens, o Centro Técnico Aeroespacial (CTA), localizado em São José dos Campos — SP, projetou e está aperfeiçoando o SONTA III, cujo vôo de ensaio do seu II estágio, foi coroado de êxito.

Este foguete de dois estágios usa propelente sólido e será capaz de elevar uma carga útil de 50 kg a 500 km de altura.

O Sonta III será totalmente fabricado com matéria-prima nacional e os seus futuros lançamentos serão feitos do Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, situa-

do a um e meio grau do Equador Magnético, em Natal, Rio Grande do Norte.

◆ FAB ENDOSSA ADVERTÊNCIA SOBRE SEGURANÇA DE VÔO

O Ministro da Aeronáutica endossa advertência recente da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), no sentido de que pessoas que viagem de avião não aceitem presentes de última hora, nem atendam pedidos para transportar volumes ou objetos, vindos de estranhos ou conhecidos circunstanciais, para levar como bagagem. Este procedimento visa a eliminar a possibilidade de ação criminosa a bordo de aeronaves, capaz até de destruí-las.

No interesse de preservar a segurança do usuário do transporte aéreo, sugerimos aos passageiros recusarem-se a transportar tais volumes, pois conforme se tem notícia pela imprensa, na Europa, num gravador de som dado de presente, havia sido colocada uma bomba de alto poder explosivo.

◆ FAB LEVA JORNALISTAS AO PARQUE DO XINGU

Jornalistas do Vale do Paraíba e de São Paulo visitaram o Parque Nacional do Xingu, em viagem programada, como parte das comemorações da Semana da Asa deste ano, pela Escola de Especialistas da Aeronáutica.

O avião conduzindo a comitiva de jornalistas partiu de Guaratinguetá, no dia 2 de outubro pela manhã, para fazer escalas em Aragarças, Posto Leonardo Vilas Boas, Xingu, Diauarum, Caximbo e Xavantina.

◆ REVISTA MÉDICA DA AERONÁUTICA DO BRASIL

Muito substanciosa a edição Jan/Jun 1972 da "Revista Médica da Aeronáutica do Brasil". Sob a direção do Major-Brigadeiro Médico George Guimarães e contando com um Conselho e uma Comissão de Redação constituídos de nomes já consagrados no âmbito da Aeronáutica Brasileira, a publicação em apreço contém 191 páginas e um noticiário na parte final sobre acontecimentos importantes ocorridos na FAB durante o semestre.

◆ MAIS DE TRÊS MIL OPERÁRIOS NAS OBRAS DO AEROPORTO PRINCIPAL

Três mil e duzentos homens estão operando nas obras do Aeroporto Internacional Principal do Brasil, no Galeão. Assim, foi vencida mais uma etapa para a sua construção e término no prazo previsto pelo cronograma de obras, com a concretagem do bloco que sustentará a Torre de Controle, de 53 metros, destinada a orientar, disciplinar e dirigir o tráfego

de aviões e veículos nas pistas e pátios do aeródromo.

A localização do Aeroporto no Rio resultou de uma série de estudos, em que todos os aspectos foram exaustivamente examinados: concorrência entre os vários meios de transportes, volume de passageiros previsto para 1990, custo dos transportes, tempo entre o centro da cidade e o aeroporto, as condições meteorológicas e o efeito da altitude sobre a performance dos aviões. Em São Paulo foram estudados vinte e dois locais e no Rio, nove. Pesquisas realizadas demonstraram que, dos passageiros internacionais que chegam ou saem do Brasil, 65 por cento embarcam ou desembarcam no Rio.

COMO SERÁ

O bloco que suportará a torre do Aeroporto Principal terá uma estrutura apoiada em oito tubulões de 9 metros de altura e 1,50 metros de diâmetro. A base sobre a qual será erguida, situada a 13 metros abaixo do nível do mar, dará maior segurança à construção.

Suas dimensões — 20,30 x 11,44 x 3,00 — corresponderão a uma concretagem de aproximadamente 700 metros cúbicos. Já foi realizada a escavação necessária, com a retirada de 12 mil metros cúbicos de terra e o rebaixamento do lençol d'água, em que se usaram ponteiros filtrantes. Na estrutura do bloco serão utilizados 35 mil quilos de aço especial.

Sessenta homens trabalham nesse setor, em que são empregados uma bomba de lançamento de 60 m³ por hora, abastecida por caminhões bitoneiras (80

metros cúbicos por hora), e um guindaste sobre rodas, com capacidade para 35 mil quilos.

Para esse tipo de construção, normalmente seria necessário um maior número de operários. Face, entretanto, aos modernos equipamentos que estão sendo utilizados, o efetivo pode ser diminuído. A torre, uma vez concluída, terá 53 metros, a partir da base, altura correspondente a um edifício de 18 andares, e o volume de concreto a ser empregado será igual ao necessário para um prédio de quatro ou cinco andares.

◆ SANTOS DUMONT: TAMBÉM O INVENTOR DO HANGAR

Muito pouca gente sabe: os hangares que hoje servem à guarda de aviões foram também invenção de nosso patricio Santos Dumont. Em 1899, o jovem Alberto projetou o primeiro de que se tem notícia. Era um hangar-garagem de 30 metros de comprimento por 11 de altura e 7 de largura. Possuía gerador de hidrogênio e serviu-lhe para a construção do balão nº 4, que ficou concluído em 1º de agosto de 1900.

Depois esse tipo de construção ganhou corpo em todo os países, especialmente naqueles mais adiantados, onde o desenvolvimento dos meios de locomoção do homem com a utilização de "meios aéreos" era uma constante.

Com o decorrer do tempo, o avanço e a sofisticação da tecnologia aeronáutica levaram-no

à modificação estrutural de seu invento.

Quem visita Santa Cruz surpreende-se com o tamanho do hangar ali construído e que serve, inclusive, à guarda dos aviões S-2F, da Força Aérea Brasileira. Sua construção foi autorizada pelo decreto n.º 24.069, de 31 de março de 1934, pelo qual o Governo brasileiro contratou com a Dufts Chiffbau Zeppelin o estabelecimento de linha regular de dirigíveis entre a Europa e o Brasil. Pelo contrato, o hangar deveria ter um mínimo de 270 metros de comprimento, 50 a 52 metros de altura livre, além de instalações adequadas, como tanques para o depósito de combustíveis líquidos, redes de telefones, luz e força, etc. O prazo dado para o término da obra foi de 15 meses. Contudo ela só ficou pronta em 1936, sendo inaugurada, em área da antiga Fazenda de Santa Cruz, a 26 de dezembro, com o nome de Bartolomeu de Gusmão.

◆ O COMANDO COSTEIRO NO SEU NOVO PRÉDIO

O Comando Costeiro instalou-se no novo prédio, recentemente construído.

Iniciado pelo Major-Brigadeiro Deoclecio Lima de Siqueira, então Comandante daquela Grande Unidade, tendo como Chefe do Estado-Maior o Coronel-Aviador Thales de Almeida Cruz, continuado pelo Major-Brigadeiro Clovis Labre de Lemos, foi agora inaugurado pelo Brigadeiro Alberto Costa Mattos.



A foto mostra, o Governador da Bahia, Dr. Antonio Carlos Magalhães; o Vice-Governador, Dr. Menandro Menahim; o Pre-

feito, Dr. Clériston de Andrade e S. Exa. Revma. o Arcebispo D. Avelar Brandão, em um almoço com o Comandante e Ofi-

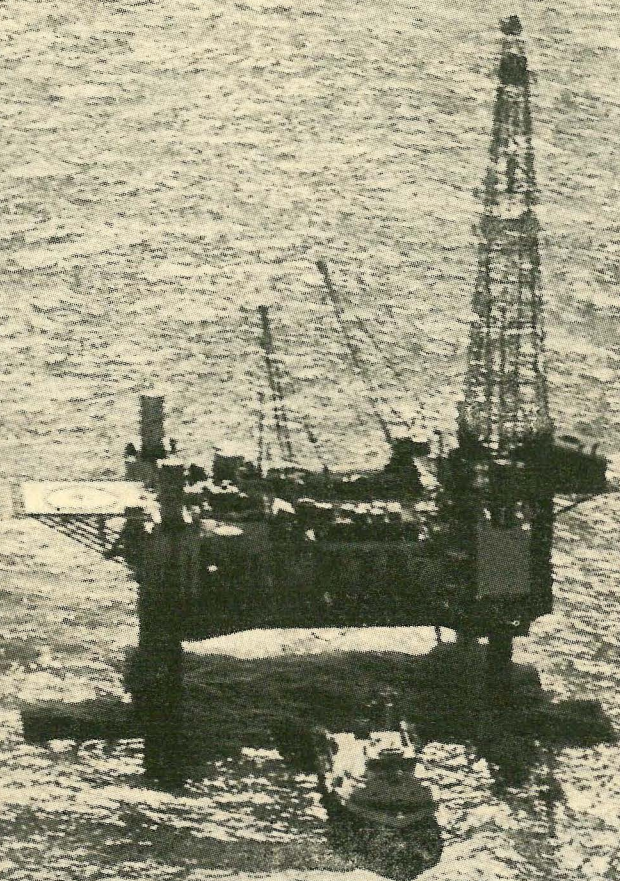
ciais, após visita ao novo prédio que foi bento em cerimônia realizada perante os militares do Comando Costeiro.

◆ CHEFE DO ESTADO- MAIOR DA USAF VISITA O BRASIL

A convite do Governo brasileiro, esteve no País, durante as comemorações da Semana da Asa, o Chefe do Estado-Maior da USAF, General John Dale Ryan. O ilustre visitante compareceu, inclusive, às solenidades realizadas em Pirassununga, na Academia da Força Aérea, no dia 23 de outubro. Também no cumprimento do extenso programa elaborado pelo Ministério da Aeronáutica, o General Ryan visitou São José dos Campos, percorrendo as instalações do Centro Técnico Aeroespacial e teve ocasião de conhecer a Base Aérea de Santa Cruz.

Na foto ao lado,
o General John Dale Ryan





O Brasil começa no mar.
Mar de peixe, jangada e saveiro.
Mar de petróleo, navio e petroleiro.
Mar de sal, praias e duzentas milhas.
Nosso mar tem isso e muito mais.
Tem Marinha e Petrobrás.

PETROBRÁS

1º Seminário de Estatística na Aeronáutica



O Tenente-Brigadeiro Vinhaes, quando falava

O Ministro da Aeronáutica fez realizar este ano, através de Serviço de Estatística da Inspetoria Geral da Aeronáutica, um importante conclave denominado 1º Seminário de Estatística da Aeronáutica. A finalidade foi estabelecer um debate entre o SESTA e representantes de diversas organizações do Ministério da Aeronáutica, produtoras e usuárias de estatísticas, visando a alcançar, por meio de racional coordenação de esforços, o melhor atendimento das necessidades da Aeronáutica no campo das atividades estatísticas. O encontro revelou-se muito proveitoso, como bem o demonstra o impresso de 156 páginas, contendo o Relatório do Primeiro Seminário de Estatística da Aeronáutica. Cabe, aliás, fazer um parêntese para registrar que a Inspetoria Geral da Aeronáuti-

ca teve um período bastante fecundo sob a liderança do Tenente-Brigadeiro Manoel José

Vinhaes, assessorado por uma equipe dedicada e competente. O Relatório acima citado contém matéria do mais alto interesse, haja vista a transcrição das conferências proferidas durante o conclave, envolvendo assuntos como "Sistemas", "Fatores de Planejamento, Decisão e Controle", "Plano Básico de Análises Estatísticas", "Estatística no Comando Geral do Pessoal", "Sistema de Processamento de Dados" e outros temas vinculados à Estatística nos altos escalões do Ministério da Aeronáutica.

Esta REVISTA aproveita o ensejo para congratular-se com o Serviço de Estatística da Inspetoria Geral da Aeronáutica, ao mesmo tempo em que aponta o Relatório em apreço como leitura necessária a todos quantos detêm qualquer parcela de responsabilidade no trabalho constante de aprimoramento na elaboração e na utilização dos dados estatísticos na Aeronáutica.



Um aspecto da assistência, quando do encerramento do 1º Seminário, em Brasília

INSTRUÇÕES PARA ADMISSÃO

A REVISTA AERONÁUTICA, no propósito de contribuir de certa forma para a divulgação de noticiário de interesse da Força Aérea Brasileira, publica na íntegra as Instruções para o Concurso de Admissão ao Centro de Formação de Pilotos Militares.

“O CENTRO DE FORMAÇÃO DE PILOTOS MILITARES é um Estabelecimento de Ensino de nível superior do Ministério da Aeronáutica, situado na cidade de Natal — Rio Grande do Norte, com a finalidade de fornecer, aos seus alunos, habilitação básica em Pilotagem Militar.

Os Alunos concludentes do curso poderão continuar a carreira militar na ativa, mediante prosseguimento de estudo na Academia da Força Aérea em Piracununga — São Paulo — ou optarem pela reserva da Aeronáutica, mediante a realização de estágio, na situação de Aspirante-a-Oficial-Aviador da Reserva, convocado conforme legislação em vigor.

DAS CONDIÇÕES PARA INSCRIÇÃO

Art. 1º — Poderão inscrever-se no Concurso de Admissão ao Centro de Formação de Pilotos Militares alunos da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar (EPCAR), Colégio Naval, Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EPCEX), Colégios Militares e outros candidatos militares ou civis, de acordo com o estabelecido nas presentes Instruções, desde que satisfaçam aos seguintes requisitos:

1 — Ser brasileiro, na forma do item I do Art 145 da Constituição do Brasil.

2 — Ter, na data da matrícula, no mínimo 17 e no máximo 22 anos; se cursando Escola Preparatória de Cadetes, Colégio Naval ou sendo Sargento das Forças Armadas, o limite será de 24 anos.

3 — Ser solteiro ou viúvo sem filhos e não servir de arrimo.

4 — Estar pelo menos no “Bom Comportamento” ou ter bons antecedentes, conforme seja, respectivamente, militar ou civil.

§ 1º — Para os militares, além do requisito constante deste inciso, deverá possuir conceito favorável do respectivo Comandante; para os civis, a comprovação será por meio de atestado assinado por 2 Oficiais da Aeronáutica em Serviço Ativo, ou por folha corrida fornecida por autoridade competente.

§ 2º — Na verificação da comprovação dos requisitos constantes deste inciso, serão observados os aspectos éticos do candidato, e que não professe doutrinas nocivas às Instituições Sociais e Política vigentes no País.

5 — Ter concluído, ou estar cursando, no ano da inscrição, o último ano do 2º Ciclo do Ensino Médio, da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar (EPCAR), de Estabelecimentos congêneres da Marinha de Guerra e do Exército, ou estabelecimento de ensino reconhecido, de acordo com a Legislação Federal vigente.

6 — Para civis menores de 18 anos, ter autorização do pai, mãe viúva, tutor ou responsável.

7 — Estar com a situação militar regularizada, de acordo com a Lei do Serviço Militar e sua regulamentação.

§ 1º — É vedada a inscrição de candidatos civis possuidores de Certificado de Isenção Militar por motivo de saúde.

8 — Efetuar o pagamento e a remessa da taxa de inscrição, no valor estipulado para cada concurso, exceto se aluno da EPCAR.

9 — Encaminhar requerimento solicitando inscrição ao Comandante do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), entre 01 de setembro e 30 de outubro do ano anterior à matrícula.

§ 1º — É vedada a inscrição de candidatos que tenham sido desligados da EPCAR, EPCEX, Colégio Naval, AFA e CFPM, em virtude de falta de conceito, saúde ou em pilotagem.

Art. 2º — O candidato submete-se, de forma irrestrita, às normas e exigências fixadas pela autoridade responsável pelo Concurso de Admissão, sem qualquer direito a compensações, tendo em vista indeferimento do requerimento, anulação de inscrição, eliminação do concurso, ou não aproveitamento por falta de vagas.

DOS DOCUMENTOS PARA INSCRIÇÃO

Art. 3º — O pedido de inscrição no Concurso far-se-á mediante requerimento do candidato ao Comandante do Centro de Formação de Pilotos Militares, ao qual serão anexadas, obrigatoriamente:

1 — 2 fotografias, tamanho 3 x 4, do candidato, de frente e sem cobertura (no verso, escrever nome completo do candidato).

2 — Comprovante do pagamento ou remessa da taxa de inscrição.

3 — Atestado de bons antecedentes, ou folha corrida fornecida por autoridade competente, quando se tratar de civil; a comprovação do "Bom comportamento", para os militares, será a informação prestada quando do encaminhamento do requerimento pelo Comandante respectivo.

Parágrafo Único — No caso de civil, menor de 18 anos, será ainda anexada ao requerimento a autorização do pai, mãe viúva, tutor ou responsável.

Art. 4º — O requerimento e os anexos relativos a Militares serão remetidos por intermédio das respectivas Organizações, diretamente para o Centro de Formação de Pilotos Militares: "Concurso de Admissão".

Art. 5º — Os requerimentos deverão dar entrada no Protocolo do Centro de Formação de Pilotos Militares, impreterivelmente, até o dia 15 de novembro.

Parágrafo Único — A relação dos alunos da EPCAR aprovados no 2º Ciclo de Ensino médio, devidamente informada, deverá ser remetida pelo respectivo Comandante até o dia 31 de janeiro do ano do exame de admissão.

Art. 6º — Os documentos probatórios dos requisitos exigidos para inscrição no Concurso serão entregues pelos candidatos no momento de sua apresentação para a Concentração Intermediária, no Rio de Janeiro, devendo o Oficial representante do CFPM verificar se os referidos documentos preenchem as formalidades previstas e, em caso afirmativo, proceder o seu encaminhamento ao CFPM.

Art. 7º — São documentos probatórios:

1 — Certificado de aprovação no 2º Ciclo do Ensino Médio.

2 — Autorização do pai, mãe viúva, tutor ou responsável, para civis menores de 18 anos, apresentando ainda um dos seguintes documentos, se for o caso de:

a — mãe viúva — certidão de óbito do pai;

b — tutor — termo de tutela;

c — casal desquitado — documento judicial que comprove a responsabilidade pelo pátrio poder, ou pela guarda do menor por parte do cônjuge que tiver assinado a autorização.

3 — Comprovante de que está com a situação militar regularizada por meio de certificado de reservista ou de alistamento.

4 — Atestado de vacina antivariólica.

5 — Certidão de Nascimento.

§ 1º — Todos os documentos poderão ser apresentados em fotocópia, ou equivalente, devidamente autenticados; nenhum documento, após sua apresentação, poderá ser retirado ou devolvido, a não ser por motivo de desligamento antes do término do ano letivo.

§ 2º — As informações referentes aos alunos da EPCAR serão prestadas pelo Comandante da Escola, que também opinará a respeito dos ex-alunos.

DA ORGANIZAÇÃO GERAL DO CONCURSO E DAS RESPONSABILIDADES

Art. 8º — O Concurso, em princípio, será realizado nos seguintes locais:

Manaus, Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Campo Grande, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre.

Parágrafo Único — A designação definitiva dos locais será feita em função do número de candidatos inscritos em cada localidade.

Art. 9º — O Centro de Formação de Pilotos Militares notificará ao candidato, por telegrama ou memorando, o despacho exarado no seu requerimento e enviará aos Comandantes das Organizações constantes do Art. 8º, ou dos locais onde se realizará o Concurso, a relação nominal dos candidatos inscritos.

Art. 10 — O Concurso de Admissão compreende:

Exame Médico Preliminar, Exame Físico, Exame Cultural, Exame Médico Final e Exame Psicológico.

DAS CONCENTRAÇÕES

Art. 11 — Durante o período de inscrição, seleção e matrícula, os candidatos serão submetidos a três tipos de concentração:

1 — Concentração inicial — que se realizará nos locais constantes do Art. 8º, para os exames médico preliminar, físico e cultural.

2 — Concentração Intermediária — que se realizará no Comando de Formação e Aperfeiçoamento — Rio de Janeiro (GB), compreendendo os exames médico final e psicotécnico.

3 — Concentração Final — que se realizará no Comando de Formação e Aperfeiçoamento, para o embarque com destino ao Centro de Formação de Pilotos Militares — Natal (RN).

Art. 12 — Aos candidatos são assegurados:

1 — Alimentação e pousada, em Unidade da Força Aérea Brasileira, para os residentes fora dos locais de exame, nos períodos compreendidos entre:

a) a véspera da Concentração Inicial e o dia posterior à última prova do exame cultural;

b) a data da chegada prevista para a Concentração Intermediária e a data de embarque prevista para matrícula, ou regressão.

2 — Transporte nas datas previstas: dos locais de Concentração Inicial ao de Concentração Intermediária, para os até então aprovados; do local de Concentração Intermediária até os locais de Concentração Inicial, para os reprovados; do local de Concentração Intermediária até o CFPM (Natal) para os que devam ser matriculados.

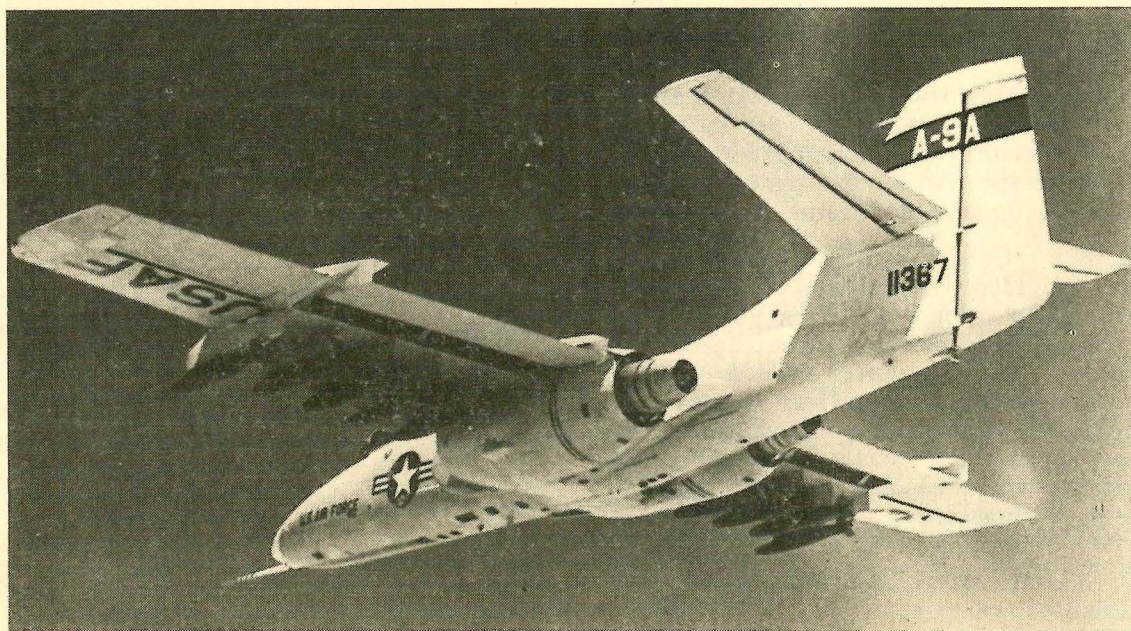
As presentes instruções são um resumo da Portaria n.º 019/COMGEP, de 30 de junho de 1972, publicada no Boletim Externo n.º 44, de 03 de julho de 1972, do Comando Geral do Pessoal.

CAÇA-BOMBARDEIRO A-9A DA NORTHROP

O protótipo do caça-bombardeiro a jato A-9A, da Northrop, realizou teste de voo na Base Aérea de Edwards, Califórnia.

O A-9A leva uma carga de bombas MK82, de 500 libras e pode transportar uma carga

útil variável de 16 000 libras. O aparelho possui equipamento do tipo mais sofisticado e tem uma envergadura de asa de 58 pés de comprimento. Sua velocidade ultrapassa 400 nós.





Essa diferença chama-se experiência em Boeing, que só a VARIG tem. Boeing não é novidade para a VARIG. Há mais de 12 anos, nossas tripulações voam esses magníficos aparelhos sobre o Brasil, o Oriente, a Europa e as Américas. Agora, em suas viagens pelo Brasil, prefira os novos trijatos Boeing 727, da VARIG.

