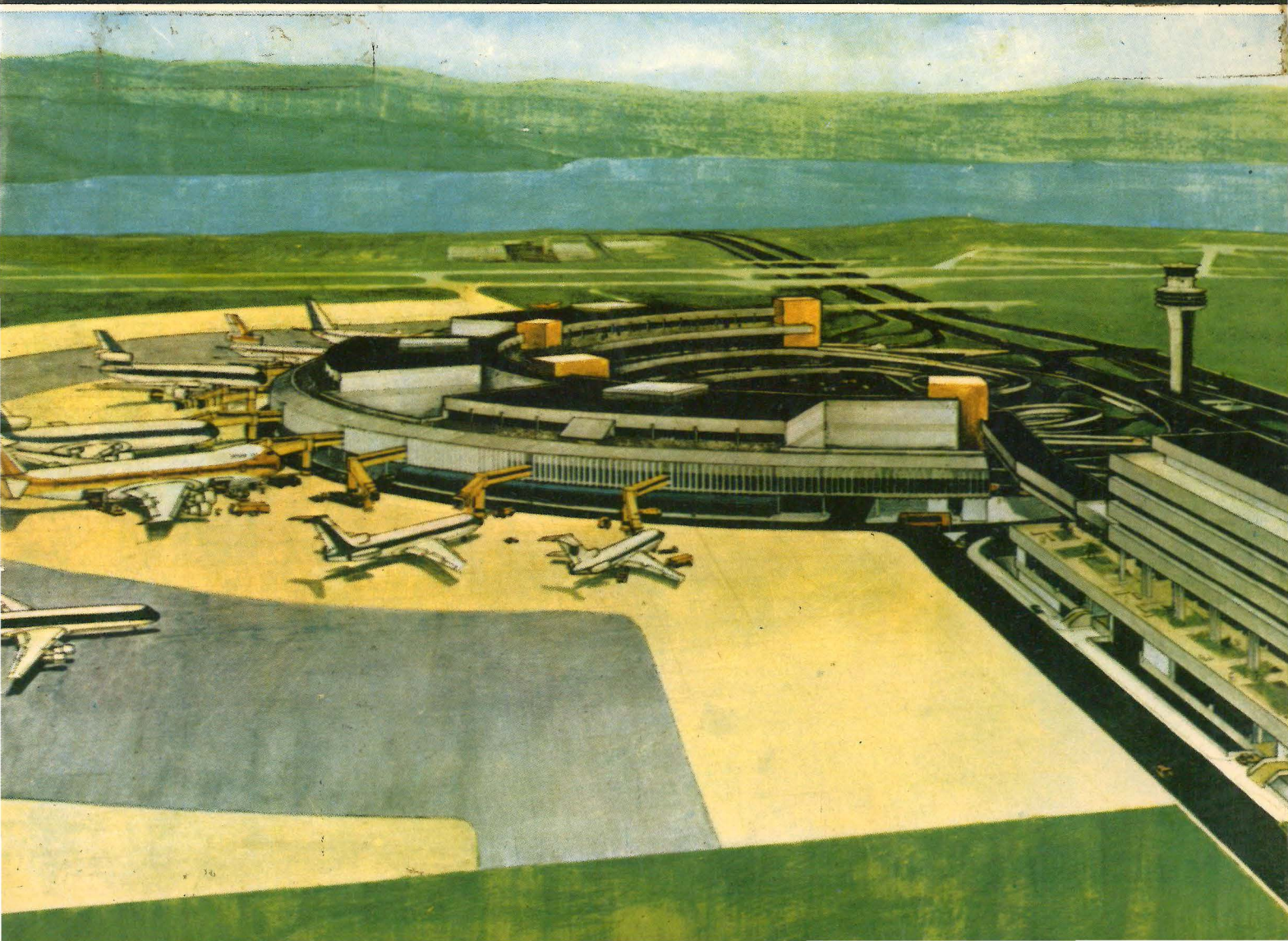


* Estratégia

* Os Deuses da Atlântida

* Principal Aeroporto Internacional do Brasil

* Barreira do Inferno lança o "Black Brant"



REVISTA AERONÁUTICA

JANEIRO-FEVEREIRO - 1973
ANO 16 — N.º 78

Diretor

Major-Brigadeiro R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Redator-Chefe

Major-Brigadeiro R/R
Dr. Wilson de Oliveira Freitas

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.
Aeroporto Internacional do Galeão — A Direção	1
Estratégia — Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley	2
Uma concepção de mentalidade para Forças Armadas — Ten Cel Av Newton de Góes Orsini de Castro	5
Principal Aeroporto Internacional do Brasil — Reportagem	9
Líderes para a Força Aérea — Cap Av Luiz Alberto Costa Cutrim	13
Santos Dumont e a Poluição Sonora — Ten Brig Nelson Freire Lavenère-Wanderley ..	21
Novo Comandante do 1.º GAE — Reportagem	22
Notícias Internacionais	24
PAI - Contribuição Brig Luiz Carlos Aliandro	26
Barreira do Inferno lança o "Black Brant" — Reportagem	28
Notícias da Aeronáutica	32
Aviação Comercial	39
Os Deuses de Atlântida — Manoel José da Silva — 1.º Ten Adm	41
Uma oração para Turistas	45
Da Interiorização à Dimensão do Pudor — Lygia A. Souza Barreto	47
Benedito	48

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

AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO

Em ritmo acelerado prosseguem as obras de construção do novo Aeroporto Internacional do Galeão. Propositadamente não falamos em Super-sônico, de vez que esse adjetivo tem sido usado apenas como força de expressão. Os repórteres, aliás, são levados a usar com frequência o qualificativo para enfatizar que o futuro aeroporto principal do País terá capacidade para receber quaisquer tipos de aeronaves, inclusive, naturalmente, as supersônicas. De nossa parte, manifestamos a idéia de que o nome do aeroporto em questão deverá permanecer o mesmo. Ninguém vai-se acostumar a chamá-lo de outra maneira. Galeão soa muito bem, tanto para nós brasileiros como para os estrangeiros. Mudar a denominação que já está consagrada pelo transcurso de muitos anos é providência tendente a cair no vazio, pois o povo não se acostuma. Temos, a propósito, o exemplo de muitos logradouros que oficialmente mudaram de nome, mas continuaram a ser chamados como antigamente por todos. Não é esta, entretanto, a tônica que pretendemos dar ao presente Editorial. O nosso propósito é bem diferente. Desejamos, isto sim, sublinhar que a obra em curso no Galeão coloca em evidência a nova mentalidade em boa hora cultivada no Brasil. Realmente ficou para trás o velho hábito de construir coisas de vulto sem a indispensável projeção do futuro. Aí estão, como exemplo, tantas instalações acanhadas que, ao término da própria construção, já se mostraram insuficientes às finalidades a que estavam destinadas. Tem muita razão o ilustre Brigadeiro Checchia quando afirma que o Aeroporto Internacional do Galeão está sendo construído com o espírito de Brasil p'ra frente.

Não faz muito tempo sentíamos certa tristeza quando, em viagem pelo exterior, éramos acolhidos num daqueles imponentes aeroportos, sobretudo em Orly. Não podíamos entender por que motivo insistíamos em remendar a velha sala de visitas do Galeão. Agora, porém, graças ao descortino de brasileiros competentes e decididos, vamos ter esse novo aeroporto no Rio de Janeiro, compatível com a pujança deste País. Esta página, pois, é de consagração a esses homens: não somente aos que estiveram colocados no nível de uma decisão assim tão marcante, mas igualmente aos técnicos, autores do projeto, e a todos quantos com o seu esforço intelectual ou físico estão contribuindo para a concretização dessa grande obra.

A REVISTA AERONAUTICA recebeu com muita honra o convite para apreciar os trabalhos em andamento no Aeroporto Internacional do Galeão e todos nós voltamos de lá com a crença fortalecida na capacidade dos brasileiros e no progresso irreversível do País.

NOSSA CAPA

Apresentamos em nossa capa uma visão do que será o Principal Aeroporto Internacional do Brasil (Galeão), depois de concluído.

ESTRATÉGIA

*Conclusão
do número
anterior*

ESTRATÉGIA PARA O FUTURO

Para os povos dos países novos e em desenvolvimento, o importante é ambicionar, com fé e determinação, um futuro melhor; para isso a política do país, para ser viável, deve utilizar a experiência e as lições do passado, mas deve ser moldada nas realidades do mundo presente e, principalmente, na visão clara do futuro.

É por meio de uma estratégia adequada para o futuro que os países poderão obter, ao mesmo tempo, segurança e desenvolvimento.

A estratégia, no seu aspeto moderno, com aplicação integrada em todos os campos do poder nacional e com aplicação tanto na área da política externa como na interna, passou a ser uma técnica indispensável de governo.

Em face da realidade interna do país e do panorama mundial, os governos têm que fazer um exame de situação e traçar uma política, fixando os objetivos da nação; para a execução dessa política, os governos delineam uma estratégia de ação e de aplicação do poder nacional.

No âmbito dos governos, a ação estratégica pode ser intermitente, mas a preocupação estratégica deve ser permanente.

O mundo parece estar tendendo para uma nova forma multipolar de equilíbrio do poder que vai influenciar, para a maioria dos países, a sua estratégia para o futuro.

Para combater o proselitismo da ideologia comunista e para se opor às forças de desagregação das frentes internas dos seus países, o mundo ocidental tem que reviver valores espirituais, morais, éticos e cívicos, alguns eternos, outros adaptados ao mundo atual.

Só se combate uma ideologia com outra ideologia e com justiça entre os homens e as nações.

A estratégia para o futuro, a ser aplicada pelo Brasil, tem que levar em conta o mundo que o circunda e tem que decorrer de uma visão esclarecida dos problemas de política internacional.

Além dos problemas bilaterais com os vários países com quem mantém relações, o Brasil participa, cada vez mais, de problemas do âmbito da comunidade das nações, dos problemas do mundo contemporâneo.

Poucos países detêm as possibilidades de atuação internacional e diplomática que o Brasil possui; pela sua posição e extensão geográfica, pela sua população numerosa e multirracial, pela sua formação histórica e cultural, pelo seu estágio avançado de desenvolvimento, pelo seu comércio externo cada vez mais desenvolvido, pela sua marinha mercante, sua aviação comercial e sua rede bancária e pela sua repre-

sentação na maioria das entidades internacionais, o Brasil possui elementos de negociação e pontos de contato e influência em todos os continentes e com a maioria dos povos.

Temos que planejar a nossa estratégia para o futuro, na comunidade das nações, como um país jovem, vigoroso e cheio de fé no seu futuro de país grande; temos que planejar o nosso futuro com audácia e imaginação, com realismo e pragmatismo, mas sem renúncias e abdições, no que diz respeito aos nossos direitos e interesses.

O Brasil, nas suas relações internacionais, situa-se, inicialmente, como país sul-americano, cercado de numerosos vizinhos com quem mantém boas relações.

Além disso, o Brasil pertence à comunidade latino-americana e ao continente americano e nesse panorama ressaltam suas relações com os Estados Unidos da América.

O Brasil é o país mais importante entre os que se situam no litoral do Atlântico Sul; as suas relações comerciais com os demais países do Atlântico Sul só tendem a aumentar; no Atlântico Sul desenrolar-se-ão as operações militares visando à defesa do Brasil contra a ameaça submarina.

O Brasil situa-se, também, no chamado hemisfério ocidental, que abrange a Europa Ocidental e o continente americano, isto é, na parte do globo onde estão os principais países democráticos que se opõem à ideologia comunista.

Da maior importância para o Brasil, desde a sua descoberta, foram sempre as suas relações políticas, culturais e comerciais com os países europeus.

Há uma característica da situação do Brasil no globo terrestre que tem sido pouco estudada e ressaltada; o Brasil é um país do hemisfério sul.

Os países mais desenvolvidos e poderosos do mundo se situam no hemisfério norte; as relações do Brasil com os países do hemisfério norte serão sempre as mais importantes.

Mas há características geopolíticas e militares do hemisfério terrestre sul que merecem maior estudo e que deverão ser levadas em consideração no futuro.

Não há nenhuma grande nem média potência no hemisfério sul; o Brasil é o país que mais se destaca entre os países em desenvolvimento no hemisfério sul; os outros países mais importantes do hemisfério sul são: a Argentina, o Peru, o Chile, a África do Sul, a Indonésia, a Austrália e a Nova Zelândia.

A porcentagem dos mares e oceanos em relação aos continentes é muito maior no hemisfério sul do que no hemisfério norte; os países sul-americanos do Atlântico Sul, o Brasil e a Argentina, acham-se separados por milhares de quilômetros de extensão oceânica dos países africanos que os defrontam; os países americanos do Pacífico Sul, como o Peru e o Chile, estão separados da Austrália, da Nova Zelândia e dos países da Oceania por extensões oceânicas ainda maiores.

O critério do limite de 200 milhas para as águas territoriais, que não é aplicável no hemisfério norte, tem cabimento dentro das condições geopolíticas do hemisfério sul.

As cinco potências militarmente nucleares atualmente existentes no mundo — os Estados Unidos da América, a União Soviética, a Inglaterra, a França e a China Comunista — localizam-se todas no hemisfério norte.

Os países que poderão tornar-se, num futuro próximo, militarmente nucleares, como a Índia, a Alemanha, o Japão, a Suécia, Israel e mesmo o Egito, localizam-se, também, todos no hemisfério norte.

As centenas de explosões nucleares já realizadas no globo terrestre o foram todas no hemisfério norte, com exceção das poucas explosões nucleares realizadas pela França em linhas do Pacífico Sul.

A circulação na atmosfera do globo terrestre processa-se separadamente nos dois hemisférios — o norte e o sul — de modo que a contaminação radioativa do hemisfério norte tem

poucas probabilidades de se estender, em grandes quantidades, para o hemisfério sul.

As duas grandes regiões do mundo internacionalmente reconhecidas, por meio de tratados, como militarmente desnuclearizadas — a América Latina e a Antártida — situam-se, quase totalmente, no hemisfério sul.

Assim como já existem tratados de proscrição de armas nucleares na América Latina e na Antártida, não seria demais que a Organização das Nações Unidas cogitasse de um tratado para a proscrição de armas nucleares em todo o hemisfério sul; seria um tratado que consagraria a desnuclearização, para fins militares, da metade do globo terrestre, o que já seria uma grande conquista; o hemisfério sul, a longo prazo, poderia-se tornar num santuário, livre pelo menos de alguns dos males que têm afligido a humanidade.

Outra característica do hemisfério sul é a ausência de grandes tensões políticas entre os países nele localizados; nele não existem tensões políticas comparáveis às do hemisfério norte, como as existentes entre os Estados Unidos e a União Soviética, entre a China e a União Soviética, entre a Coréia do Norte e a do Sul, entre o Vietname do Norte e o do Sul, entre o Egito e Israel, entre Cuba e os Estados Unidos, entre a Índia e o Paquistão, entre a China e a Índia.

Os países que se desenvolvem no hemisfério sul, mesmo os que são vizinhos, na grande maioria dos casos não tem antagonismos acentuados e mantêm relações cordiais; os países do hemisfério sul que não são vizinhos acham-se a grandes distâncias uns dos outros e vivem em condições que não conduzem ao desenvolvimento de tensões políticas perigosas.

As maiores tensões políticas na superfície do globo terrestre têm sempre surgido no hemisfério norte, onde se encontra a quase totalidade do poder mundial; também no hemisfério norte se desenrolaram as grandes guerras que, através dos séculos, afetaram a vida da humanidade.

Do ponto de vista da poluição do meio, tema tão em evidência no mundo de hoje, o hemisfério sul possui condições muito mais favoráveis do que os do hemisfério norte; basta

reparar que, enquanto no hemisfério norte vivem 3 190 000 000 de pessoas, no hemisfério sul vivem 360 000 000 de pessoas, isto é, uma população 8,8 vezes menor; mais de 85% da poluição causada pelas indústrias, pelos automóveis, pelas usinas de energia termoelétrica e pelas fontes de aquecimento se localizam no hemisfério norte; a poluição radioativa processa-se quase que exclusivamente no hemisfério norte.

Nessas condições, quando se fala em poluição do meio-ambiente, não se pode generalizar, indistintamente, para o hemisfério sul, onde, de fato, existe poluição, localizada apenas nos grandes centros urbanos; as demais extensões continentais e oceânicas do hemisfério sul estão muito mais livres da poluição.

O hemisfério sul deve ser encarado como uma região do globo terrestre com características geopolíticas próprias.

A verdadeira solução do problema da segurança de um país, em relação a outros países, consiste em resolver os problemas políticos antes que se desenvolvam tensões políticas perigosas que possam resultar em hostilidades ou guerras; o Brasil, na América Latina, no Atlântico Sul e no Hemisfério Sul, tem boas probabilidades de conviver com os demais países, sem provocar o desenvolvimento de perigosas tensões políticas.

Resumindo os pontos principais do que acima foi dito, vimos que a estratégia teve o seu campo de ação ampliado em virtude de a guerra ter-se tornado total e a paz ter-se tornado relativa; vimos que a "estratégia de modo indireto" é a estratégia que a União Soviética vem aplicando, com grande sucesso, nos últimos vinte e cinco anos, quer auxiliando a implantação do regime comunista em vários países, quer incentivando os fatores de enfraquecimento das frentes internas, em outros países.

Vimos alguns aspectos estratégicos da situação mundial e vimos como a guerra pode tomar aspectos clandestinos que devem ser levados em consideração pelos estadistas mesmo nos períodos de paz relativa.

Todos os assuntos acima mencionados devem ser ponderados, ao ser estudada a estratégia do Brasil para o futuro.

Uma concepção de mentalidade para Forças Armadas

Temos por objetivo realizar uma análise puramente doutrinária e, teoricamente, fixar princípios gerais que deverão conduzir as atividades de Forças Armadas de qualquer Nação.

"A história propriamente de um povo começa quando este se eleva à consciência". (Hegel).

O ponto culminante na cultura de um homem é alcançado quando compreende que sempre tem que aprender, modificar e criar.

O amadurecimento proporcionado por novos conhecimentos e pelo ambiente em que vivemos deve permitir aos seres humanos definirem precisamente os seus campos de atividades e mobilizarem-se para a defesa dos interesses das instituições, agindo na formulação de doutrinas que, devidamente divulgadas e conscientizadas, permitirão a aplicação de determinada política de consecução.

Não se pode permitir que se viva em solução de continuidade. Deve haver continuidade administrativa que é obtida através da formulação, mentalização e aceitação de doutrinas básicas, fundamentadas na realidade crítica.

A consolidação de uma doutrina com características operacionais e bélicas para as atividades de Organizações Militares é algo que pode e precisa ser intentado, a partir de uma compreensão da realidade.

As doutrinas são bases de valores que, subordinados a certo sistema cultural e determinados por dada situação, comandam o comportamento social e funcional de uma instituição. Doutrina é, genericamente, um conjunto de valores e de idéias que servem de base para certo sistema de convivência, a partir dos interesses situacionais de determinada coletividade.

São os interesses situacionais, ou seja os que decorrem de uma situação social suficientemente caracterizada e geral, que determinam a sistematização das aspirações da comunidade.

Esse fato condiciona todas as doutrinas e estabelece entre elas e os interesses conjunturais que as suscitaram uma relação de maior ou menor adequação. Na ordem em que uma Organização Militar não se apercebe dessa realidade e tende a não formalizar sua destinação, cria conflitos administrativos e operacionais e perde a oportunidade de organizar a corporação.

Toda doutrina é comandada por duas ordens de princípios: a da representatividade e a da autenticidade.

As doutrinas são representativas quando correspondem aos interesses situacionais que as solicitaram.

São autênticas quando formulam para a comunidade, como um todo, critérios e diretrizes que permitem um melhor aproveitamento das condições presentes em função de valores predominantes no agrupamento humano a que pertencem.

As doutrinas constituem-se em conjuntos coerentes de soluções.

Uma doutrina de uma Força Armada deverá proporcionar a utilização de seu pessoal e material, em função de propósitos bem definidos.

O respeito do agrupamento humano pelo indivíduo é função da criatividade e da coragem aplicada positivamente em benefício das instituições.

POLÍTICA DE PESSOAL

Acreditamos que a Segurança só se efetiva quando é apoiada por um povo com mentalidade coerente com a realidade, a ordem, a justiça e fundamentada em valores independentes de personalismos e de sentimentalismos.

De acordo com a evolução, com a conjuntura e com as estimativas estratégicas, novos padrões de avaliação são criados e incorporados à cultura do povo. Representam a criatividade e relegam a segundo plano as atividades de rotina. Estas não valorizam o homem e devem ser vistas como realizações mínimas para justificarem a existência funcional. O indivíduo deve ser avaliado pelo que cria, pelo que acrescenta ao patrimônio das instituições, pelo que estrutura e consolida para as próximas gerações.

Inegavelmente, quando nações não possuem formação histórica de lutas e de sangue, criam um estado psicológico que conduz as Forças Armadas a uma mentalidade administrativa e burocrática. Deste modo, reflexamente, as suas atividades não são conduzidas bélica e operacionalmente. Instintivamente os militares daqueles países não acreditam na possibilidade de um conflito interno ou externo, e na paz não preparam as Organizações Militares para a guerra.

Dentro de parâmetros sociológicos e militares, partiremos para uma análise doutrinária que esboçará, acreditamos, um pequeno conjunto de princípios que conduzirá uma Força Armada, de qualquer Nação, à sua real destinação.

Toda e qualquer atividade humana nos meios militares devé ter por escopo as hipóteses de Guerra. Filosofia, doutrina, estrutura, infra-estrutura, organização e métodos administrativos terão como causa primária e causa fim as prováveis atividades bélicas.

O homem, razão de todas as coisas, deve ser o ponto de partida para a conveniente racionalização do exercício efetivo das funções. Sua formação terá por objetivo conduzir o indivíduo e a instituição à realização de seus fins. Assim sendo, é necessário que o planejador esteja perfeitamente identificado com os referidos propósitos, para que o seu trabalho tenha validade.

Tomando por exemplo uma Força Aérea, podemos afirmar que a política de pessoal que se materializaria em meta para planejamento e levaria os seus efetivos e a instituição aos seus desígnios seria aquela que se fundamentasse, doutrinariamente, na necessidade de manutenção de treinamento de equipagens de combate.

A realização funcional é alcançada através de uma ação construtiva, intencional e sistemática.

LOCALIZAÇÃO DE UNIDADES

"As Hipóteses de Guerra exprimem a possibilidade de eclosão de conflito, independente da vontade nacional".

A distribuição de Unidades pelo Território Nacional deve ser estruturada tendo-se em mente a necessidade de compor uma estrutura com os elementos existentes e exequíveis. Raciocinaremos com os meios existentes e com aqueles que deverão ser obtidos para serem aplicados em uma Organização dinâmica que acompanhe as necessidades nacionais. Compreendemos que "planejamento é o estabelecimento de planos a longo prazo. Que é um processo de racionalizar a ação determinando objetivos, hierarquizando necessidades e recursos, estabelecendo etapas e alternativas, integrando os elementos, acompanhando a execução, corrigindo e reformulando". Assim, não podemos perder de vista o objetivo e teremos que conduzir os esforços à realização dos propósitos da instituição, tendo como horizonte a aplicação das Unidades Aéreas nos prováveis Teatros e Zonas de Operações.

Resumindo, diríamos:

- analisaremos as Hipóteses de Guerra;
- determinaremos os prováveis Teatros e Zonas de Operações; e
- racionalizaremos a distribuição territorial das Unidades de emprego, considerando os fatores de planejamento para atividades bélicas, a infra-estrutura existente e aquela a ser criada e fixada para aplicação nas referidas áreas.

Enquanto não existir, incorporada na alma e no pensamento de todos os militares, uma doutrina que cristalice as perspectivas de uma Corporação Militar, fatalmente caminharão com passos incertos para um destino indeterminado, duvidoso e imprevisível.

Com um conjunto de princípios que represente as reais aspirações de uma coletividade, o homem torna-se incomparavelmente mais forte, mais resoluto e mais capaz.

EQUIPAMENTOS

Ao lermos a conferência "O Exército como Instrumento da Ação Política Nacional", proferida na Escola Superior de Guerra, em 31 de julho de 1970, pelo Exmo. Sr. Gen Ex Antônio Carlos da Silva Muricy, podemos depreender que Forças Armadas de qualquer nação não podem cumprir com sua destinação constitucional sem que alcancem metas estratégicas que são realizadas através de maior operacionalidade ao equiparem-se com material moderno. Declara que o equipamento obsoleto reduz sobremodo a eficiência operacional e que as razões que determinam essa inconveniência são as irretorquíveis insuficiências de investimentos para atendimento das necessidades mínimas e fundamentais das aludidas Organizações Militares.

É necessário, em qualquer nação do Mundo, que as Forças Armadas sejam mantidas em condições de realizar a sua missão relativa à Segurança Nacional. Para tanto, deverão estar atualizadas no que diz respeito ao desenvolvimento técnico-científico, acompanhando com seu equipamento a evolução dos demais países, a fim de poderem contrapor-se a possíveis ameaças.

Dentro de prioridades e conforme as reais necessidades, a distribuição de material entre as Forças Armadas deverá ser equilibrada, considerando que deverão atuar combinada ou conjuntamente. Do contrário, uma Força Armada, por mais poderosa que seja, não poderá cumprir com suas missões bélicas sem o apoio eficiente das demais Corporações Militares.

A avaliação da Força será obtida através do perfeito levantamento das hipóteses de Guerra, determinando as possíveis variantes.

Com isto poderão ser determinados os prováveis TO e ZO, conforme anteriormente analisamos. Os Ministérios Militares, de posse dos dados acima citados, fariam seus respectivos planos de aquisição de material, uma vez medidas as forças a enfrentar. Estabeleceriam as percentagens de investimentos que teriam de ser feitos para atender a cada Hipótese de Guerra, no menor prazo possível.

Essas análises, sem dúvida, terão que ser feitas baseadas nos elementos do CONCEITO ESTRATÉGICO NACIONAL e as prioridades atribuídas aos OBJETIVOS NACIONAIS ATUAIS, tendo em vista os OBJETIVOS NACIONAIS PERMANENTES.

Assim, preconizamos:

- perfeito entrosamento de atividades entre as Forças Armadas;
- reequipamento;
- adequação e adestramento das Forças Armadas às necessidades de Segurança Interna e da Segurança Externa; e
- melhoria de infra-estrutura.

Todos os atos humanos são "PROJETIVOS", como adverte JAVIER CONDE, tanto no estado de natureza, como no estado político. Entretanto, aqueles que compõem a História utilizaram o seu potencial, dentro dessa realidade crítica, criando, legando para a posteridade.

CONCLUSÃO

Muitos procuram dar às doutrinas características transcendentais, divorciando-as da realidade. Deste modo, por vezes, impedem organizações de terem bases definidas para regerem as suas atividades. Todavia, devemos pensar de maneira diferente, pois doutrina nada mais é do que um conjunto de princípios normativos. Constitui-se num sistema do "dever ser", conforme preconizado pela Escola Superior de Guerra.

"Doutrina é particular, de aplicação prática, concreta, objetiva, conjuntural — intimamente ligada às condições gerais de tempo, lugar e meios, variável e evolutiva, essencialmente.

Já a Metodologia que visa a disciplinar, ordenar a aplicação da Doutrina — metodizar, em suma, essa aplicação — pode ser considerada uma parte componente ou complementar da Doutrina". (Gen Ex AUGUSTO FRAGOSO)

Assim sendo, cada Organização Militar deve, nos seus mínimos detalhes, constituir uma doutrina de emprego que permita a aplicação dos seus meios racional e objetivamente.

Recomendamos, partindo de uma filosofia, de um sistema de valores global, compor um conjunto de princípios que defina a seleção e utilização de pessoal e de material militar.

A seleção, a classificação e a movimentação de pessoal devem obedecer à necessidade de manter o treinamento de equipagens de combate.

A escolha, a localização e o emprego do material devem subordinar-se às prováveis Hipóteses de Guerra e às características prováveis dos Teatros e Zonas de Operações.

Fundamentalmente, as atividades militares têm que ter cunho operacional.

As Forças Armadas devem ter em mente que, além das condições históricas, a nação é determinada por condições sociais. Não arbitrariamente, mas em virtude de determinadas transformações econômicas e sociais, e para atender e salvaguardar interesses decorrentes dessas transformações.

Toda ação que objetiva conduzir homens tem que estar baseada numa filosofia que norteia a ação e a interação entre o Comando e os subordinados.

Nenhuma atividade militar pode ser realizada eficientemente, se não estiver estruturada em um sistema de valores, força moral e elevação de espírito com que o homem se coloca acima dos preconceitos e das dificuldades.

Todas as contradições existentes, fruto de obstáculos, improvisações e de necessidades ditadas por emergências, devem ser analisadas, de modo que possam ser corrigidas, permitindo, assim, uma avaliação de resultados e reformulações.

Encerrando, pedimos ao nobre leitor que procure analisar a conjuntura nacional e internacional. Temos certeza que desejará, para o seu País, Forças Armadas cada vez mais adestradas, equipadas e preparadas para a guerra convencional e, principalmente, para a luta insurrecional. Este desejo será alcançado quando todas as atividades das Corporações Militares forem reflexos de princípios operacionais plenamente incorporados no espírito de todos os militares.

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente

Major-Brigadeiro RR Francisco Bachá

Vice-Presidente

Major-Brigadeiro Alberto Costa Mattos

Diretor do Departamento de Secretaria

Tenente-Coronel RR Pedro Richard Neto

Vice-Diretor do Departamento de Secretaria

1.º Tenente Luiz Evangelista dos Santos

Diretor do Departamento de Finanças

Coronel Colmar Campelo Guimarães

Diretor do Departamento Social

Coronel Jorge Abiganem Elael

Diretor do Departamento Desportivo

Brigadeiro RR Paulo Salgueiro

Diretor do Departamento Técnico-Cultural

Major-Brigadeiro RR Raphael Leocádio dos Santos

Diretor do Departamento Patrimonial

Brigadeiro José Vicente Cabral Checchia

Diretor do Departamento Jurídico

Coronel Dalvino Camillo Da Guia

Diretor do Departamento Beneficente

Brigadeiro RR Dr. José Carlos D'Andretta

Diretor da Carteira Hipotecária e Imobiliária

Brigadeiro Ref Samuel de Oliveira Eichin

Diretor da Cooperativa de Carros

Tenente-Coronel RR Del Prete Sobral Moraes



PRINCIPAL AEROPORTO INTERNACIONAL DO BRASIL

A Diretoria do Clube de Aeronáutica esteve em visita às obras do Principal Aeroporto Internacional do Brasil, a convite do Brigadeiro José Vicente Cabral Checchia, Presidente da Comissão Coordenadora do Principal Aeroporto Internacional — CCPAI.

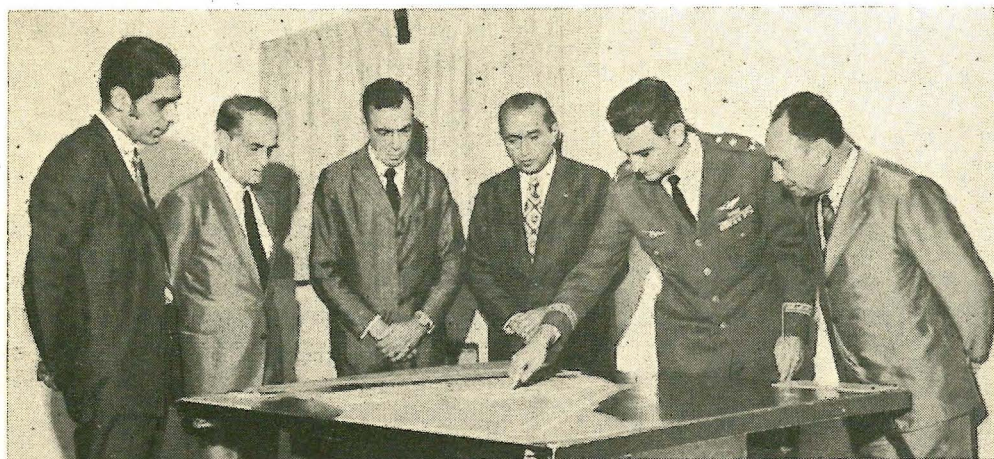
Num bem preparado "briefing", foram-nos mostrados "slides", quadros, gráficos e plantas, que nos fizeram entender todo o complexo da gigantesca

obra e a filosofia de que estão imbuídos os responsáveis por aquela espetacular demonstração do espírito de Brasil p'ra frente.

No Galeão, está sendo feita uma coisa realmente nova e moderna. Não se trata de adaptação de um Aeroporto ou da construção do Supersônico, como dizem... Isso não existe... Um aeroporto moderno deve estar aparelhado para receber qualquer tipo de avião.

O futuro aeroporto disporá, inicialmente, de 19 pontes de embarque e terá capacidade para movimentar 1 600 000 passageiros, número que se elevará a 10 milhões por ano, quando totalmente concluídas as suas obras, em 1990.

O custo total da 1.ª etapa está previsto em 170 milhões de dólares e sua construção suportará o tráfego até 1976.



Os mínimos detalhes foram transmitidos pelo Brig Checchia, utilizando recobrimentos fotográficos da área do Galeão.

Em 1990 todo o aeroporto estará concluído, operando a pleno.

A soma dos contratos até agora assinados eleva-se a 100 milhões de dólares e ainda são previstos outros contratos no valor de 9,5 milhões de dólares.

Dentre os contratos assinados no ano de 1972, dois que totalizaram US\$ 19 274 802,97, foram utilizados na compra das pontes de embarque telescópicas e transportadoras de bagagens. Foram, ainda, firmados outros contratos para aquisição de material no mercado interno nacional, totalizando Cr\$ 17 666 284,50.

A Petrobrás construirá um "pipe-line" ligando a Refinaria Duque de Caxias diretamente aos depósitos do futuro Aeroporto.

A atual Base Aérea do Galeão não será afetada pelo novo projeto, cujo funcionamento (final da 1.ª etapa) está previsto para janeiro de 1974.

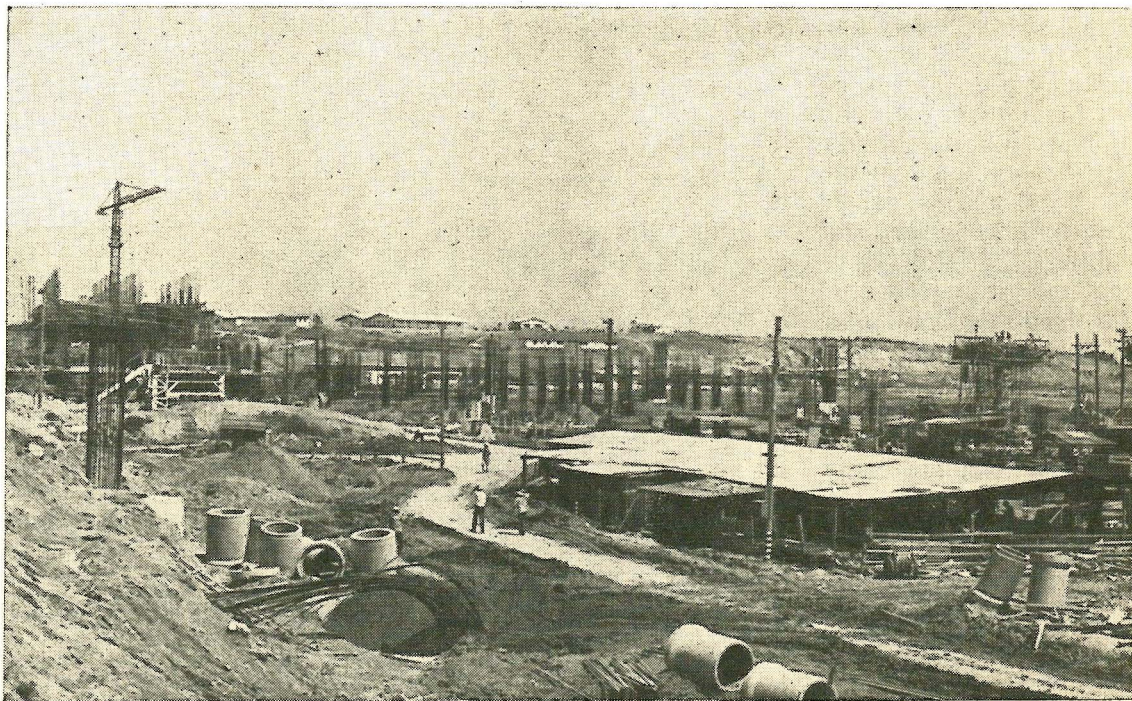




Nossos diretores ouvem atentamente o Brigadeiro Checchia.

São impressionantes os dados das obras do Principal Aeroporto Internacional do Brasil: 370 000 m³ de concreto; 23 000 toneladas de aço; 30 000 KVA de potência na subestação de energia; duas unidades de Central Diesel, com a potência de 2 500 KW cada uma; 6 000 000 m³ de lodo dragado; 19 000 000 m³ de aterro compactado; 1 500 000 m³ de escavações em rochas e 20 000 000 m³ de terraplenagem.

O Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica demonstrou que a região Rio—S. Paulo concentra 55% do tráfego aéreo doméstico e 90% do tráfego internacional do País, concluindo-se, daí, que o Principal Aeroporto Internacional deveria ser construído numa dessas áreas.



As obras seguem um ritmo acelerado. Ao fundo podem-se observar os galpões onde funciona a Administração da CCPAI

Depois de pesquisas realizadas e estudados minuciosamente todos os dados, chegou-se à conclusão que o Rio de Janeiro e, principalmente, o Galeão era o ponto ideal para a construção do PAI. Para 1990, o computador nos deu a soma de 13 milhões de passageiros por ano no Rio de Janeiro! Também se observa que o tráfego aéreo é gerado nos centros comerciais e não nos centros industriais. Muito embora a população de São Paulo seja maior do que a do Rio, o tráfego aéreo de lá é bem menor. Assim, nenhum aeroporto pode ser dimensionado em função da população.

As variáveis que influem no tráfego aéreo (dados fornecidos por computador): tarifa real, rede de autoveículos, PNB e localização foram estudados, e o Galeão venceu porque ficava mais econômico. Outro fator importantíssimo: a performance dos motores das aeronaves a jato — é sabido que estes aviões têm suas potências diretamente relacionadas com a densidade do ar, que é tanto mais rarefeito quanto maior for a altitude. O Boeing 747, em sua versão para 365 passageiros, decola ao nível do mar, podendo fazer um vôo direto Rio—Paris lotado e ainda com 10 toneladas de carga. Decolando de São Paulo, a 750 metros de altitude, esse mesmo avião, na mesma rota, só poderia transportar 272 passageiros com as respectivas bagagens, mas nenhuma carga, qualquer que fosse o tamanho da pista de decolagem. Este, entre tantos outros aspectos igualmente importantes, foi decisivo na localização, no Galeão, do Principal Aeroporto Internacional do Brasil. Ele deverá funcionar como uma empresa. Cobrando-se uma taxa de US\$ 1,5 por tonelada para o pouso de aviões, o Galeão colocar-se-ia

muito bem no confronto com os demais aeroportos dos principais países. A orientação das suas pistas, o formato do terminal, enfim todas as obras do novo aeroporto são estudos e trabalhos nossos. Ninguém pode evitar o ruído de um aeroporto. No entanto, é necessário controlá-lo através de observância de normas. As fábricas adotam novas técnicas e métodos para reduzir o ruído das turbinas e também é fator importante a natureza das instalações existentes nas imediações. A nova pista evitará maior ruído para a cidade Universitária bem próxima ao Aeroporto.

O início das operações do novo Aeroporto deverá ocorrer no próximo ano, quando ficarão prontas as pistas de taxiamento, a primeira estação de passageiros, o prédio da administração, a torre de controle, a área de instalações de apoio e o eixo viário, cujo cálculo de custo é de Cr\$ 1,2 bilhões.

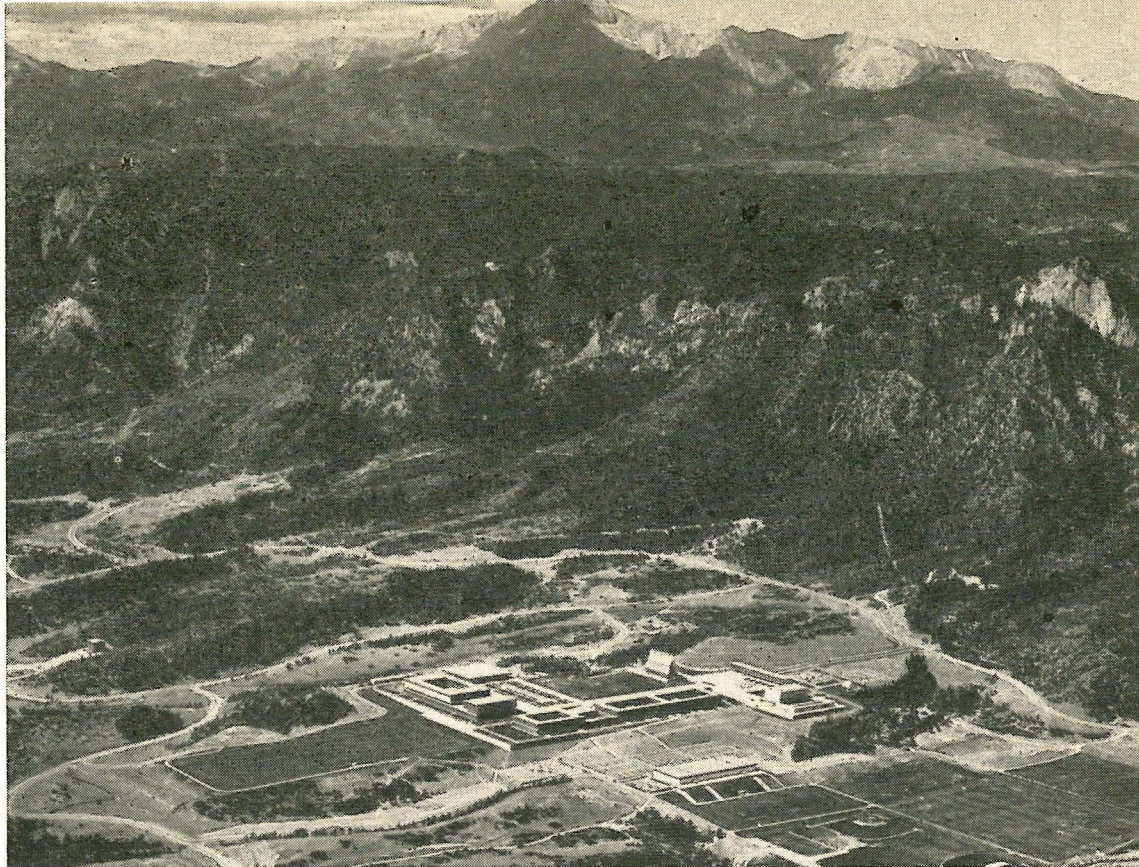
Quinze mil projetos foram executados para a primeira etapa e a área construída compreende 190 000 m², excluindo-se a área do Terminal de Passageiros e as das instalações de apoio e pátio de estacionamento de aeronaves, com cerca de 100 000 m².

As pistas de rolamento terão 16 quilômetros e as de acesso 14 quilômetros, ligadas por viadutos, em concreto protendido, com 4 pistas, numa extensão de 4 quilômetros. Todos os equipamentos eletrônicos do Principal Aeroporto Internacional serão controlados por computadores, de tal sorte que qualquer pane será imediatamente detectada para as providências necessárias. Circuitos fechados de televisão auxiliarão a vigilância do Aeroporto e até as manobras dos aviões nas pistas.

Falou-nos o Brigadeiro Checia sobre a segunda fase dos trabalhos, mas isto será objeto de outras reportagens...



A construção de galerias subterrâneas.



Vista geral da Academia da Força Aérea dos EE.UU. Observam-se a ausência de pistas de pouso e a proximidade "propósito" com as montanhas. Aí, o cadete só voa a título de motivação.

LÍDERES

PARA A FORÇA AÉREA

A importância de sua formação

A necessidade da formação de líderes para atender as inúmeras necessidades de um mundo em rápida transformação nunca foi tão importante e vital como agora, principalmente quando esta transformação é acelerada por uma revolução tecnológica sem precedentes na história da raça humana.

Cap Av LUIZ ALBERTO COSTA CUTRIM

Com este acelerado desenvolvimento tecnológico, talvez não seja tarefa fácil prever o grau de complexidade e de sofisticação a ser

atingido por uma moderna Força Aérea nas próximas décadas. Se compararmos as Forças Aéreas de 1940 com as atuais, podemos, por analogia, prever, guardadas as devidas proporções, o poderio de uma Força Aeroespacial dos próximos anos, observando, contudo, que teremos talvez que lidar com sistemas de armas completamente estranhos e ignorados na época atual, pois estas serão surpresas que nos guarda o avanço tecnológico e científico da atualidade.

Entretanto, a experiência de vários chefes da alta hierarquia militar tem mostrado, repetidamente, que um sistema de armas, conquanto técnico e eficaz que seja, não é melhor que o indivíduo que o opera, mantém e apóia. Tem sido também constantemente repetido que a problemática de formação de pessoal é mais cara, difícil, importante e demorada que a fabricação ou aquisição de material para emprego.

Dai, a conclusão de que quanto melhores e mais capazes forem os elementos que compõem uma organização, mais eficiente será esta, principalmente se tiver um quadro de dirigentes altamente capacitados para a função que exercem.

É óbvio que a nossa preocupação é com o futuro... o futuro de uma poderosa e complexa Força Aeroespacial, cujos líderes estão sendo formados, agora, na Academia.

Como serão os comandantes da Força Aérea do ano 2000? Estarão sendo bem formados? Estarão sendo dadas a eles as condições necessárias a assumir tão pesados encargos dentro de 30 anos?

Cada Força Armada vale pelos seus líderes que forma e possui. É claro que, quando nos referimos aos líderes, estamos nos referindo ao quadro de dirigentes, aos oficiais desta Força Armada.

Longe certamente vai o tempo em que se acreditava ser a liderança função exclusiva de castas superiores ou mesmo de indivíduos superiormente dotados. A verdade hoje aceita é que qualquer pessoa normal pode adquirir e desenvolver a faculdade de exercer liderança e influência sobre o coração e a mente de outros homens, seja na política, seja na guerra ou nos negócios. Mas perguntamos: Que

tipo de líder será preciso para a Força Aérea? Ou para o Exército e a Marinha?

Quando desejamos formar oficiais (líderes) para as Forças Armadas, submetemos o material humano selecionado a um programa de preparação física (atlético), um programa de treinamento militar e um programa acadêmico, de tal modo que, após determinado tempo (mais ou menos 4 anos para oficiais da ativa), estes jovens possuam atributos de liderança que os habilitem a exercer suas funções como oficiais de carreira das Forças Armadas.

Esses programas ministrados nas Escolas de Formação de Oficiais são semelhantes entre si, havendo pouca diferença, pois a missão destas Escolas é idêntica.

Em 1972, visitando, procurando conhecer o funcionamento e a doutrina bem como a filosofia das três Escolas das Forças Armadas (Academia Militar das Agulhas Negras, Academia da Força Aérea e Escola Naval) e comparando seus programas de ensino, concluímos que o programa acadêmico da Escola Naval atinge excelentes resultados pela sua preparação, índice de aproveitamento por parte dos instruídos e profundidade na formação intelectual do oficial de carreira da Marinha de Guerra. Também pelos mesmos motivos é bastante elogiável o planejamento e execução do programa de treinamento militar e de preparação física que é ministrado na AMAN.

Por outro lado, quando desejamos formar profissionais, isto é oficiais aviadores, de infantaria, artilharia, cavalaria, engenheiros, do corpo de armada, fuzileiros, intendentes, etc., submetemos este material humano já formado a um programa especializado, de tal modo a dotar estes jovens de capacidade técnico-profissional que os habilite a entender, operar e manter o sistema de armas que empregamos.

Estes programas especializados são por sua própria natureza (à exceção de alguns) bastante diferentes entre si nas Forças Armadas. Por isso não podem ser comparados. O programa de artilharia, cavalaria, material bélico, etc. da AMAN certamente deve atender às necessidades do Exército, bem como o programa de náutica, marinharia, etc., à Marinha de Guerra.

Aqui seria interessante observar que é digno de nota o programa de voo que é executado na Academia da Força Aérea, onde estão sendo formados pilotos do mais alto gabarito técnico-profissional, comparáveis aos melhores pilotos que são formados em nosso hemisfério.

Contudo, mais uma vez voltamos à pergunta: Que tipo de oficiais a Força Aérea deseja? Qual o perfil do líder que comandará a Força Aérea do ano 2000?

Para dar uma idéia do que perguntamos, citaremos a "ESSÊNCIA DA MISSÃO" da AMAN, onde o Exército define o perfil do oficial que ele deseja:

"O oficial do Exército deve ser um cidadão de caráter puro, de capacidade superior de liderança, de raciocínio claro, de cultura profunda e versátil.

Deve desfrutar de excelentes condições físicas.

Deve integrar experiência ampla, acadêmica e profissional que o habilite a atuar com eficiência, nos mais variados setores do trabalho militar.

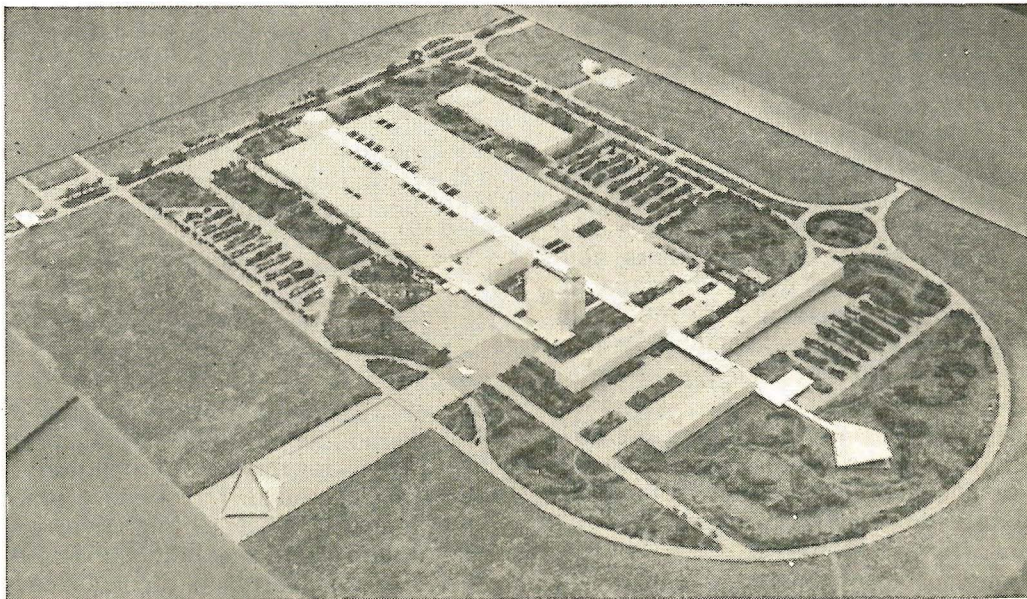
Deve estar capacitado a entender-se com indivíduos de outra ocupação.

Deve possuir conhecimentos profissionais que o qualifiquem para prosseguir na carreira e para empenhar-se em qualquer campo de ação que as necessidades militares impuserem.

O sistema educacional da Academia Militar das Agulhas Negras destina-se a produzir esse oficial."

Este é o perfil do oficial (líder) que o Exército deseja formar.

É geralmente aceito que a Força Aérea dos Estados Unidos é, hoje em dia, tecnológica e cientificamente a mais avançada força militar do mundo. Sua experiência de combate é extensa, variada e constantemente atualizada



Academia da AFA — Pirassununga — S. Paulo. A AFA possui duas pistas asfaltadas e previsão para uma terceira.

É atribuída a Bismark, o grande chanceler da Alemanha, a seguinte frase: "Os tolos preferem aprender por experiência própria; eu prefiro tirar proveito da experiência dos outros".

Se observarmos os conceitos filosóficos fundamentais da Academia da Força Aérea dos Estados Unidos, veremos como é definido o perfil de oficiais (líderes) que eles desejam:

"A missão da Academia da Força Aérea dos Estados Unidos é a de proporcionar: **instrução, experiência e motivação** a cada cadete, de modo que, ao diplomar-se, ele conte com **conhecimentos, caráter e atributos de liderança** essenciais de desenvolvimento progressivo como oficial de carreira na Força Aérea dos Estados Unidos.

Inerentes à missão estão os seguintes amplos objetivos:

Desenvolver, em cada cadete, os ideais do dever, da honra e o servir à Pátria.

Oferecer, a cada cadete, uma ampla educação militar, que servirá de base para seu desenvolvimento progressivo como oficial de carreira.

Proporcionar as oportunidades de treinamento de liderança que o cadete necessita para desenvolver suas capacidades e habilidades de líder.

Proporcionar, a cada cadete, uma educação geral e ampla, que culminará com o grau de bacharel e a possibilidade de adiantar-se academicamente na medida e com a rapidez que sua capacidade e preparação prévia lhe permitir.

Desenvolver, em cada cadete, os atributos físicos e as habilidades necessárias à desincumbência de suas atribuições de cadete e de oficial".

Comparando-se os conceitos filosóficos (missão) da AMAN com a USAFA (United States Air Force Academy), chegamos à conclusão de que, à exceção de algumas "vírgulas", o âmago da questão é inteiramente idêntico.

A formação do oficial, do líder, é idêntica para as três Forças Armadas. A única diferença está em que, enquanto um voa e o outro navega, o terceiro utiliza meio de locomoção terrestre para cumprir sua missão.

O Secretário da Defesa dos Estados Unidos, JAMES E. FORRESTAL (seu nome foi dado a um grande porta-aviões americano, o USS FORRESTAL), em março de 1949, constituiu a Junta Acadêmica das Forças Armadas para examinar o "status" de educação e liderança acadêmica de todos os membros das Forças Armadas e para recomendar a maneira pela qual os candidatos a oficial deveriam receber sua educação básica para uma carreira nas Forças Armadas. Os titulares dessa Junta eram o Dr. Robert C. Stearns, Presidente da Universidade de Colorado, e o General Dwight D. Eisenhower. Após os debates baseados principalmente na experiência da 2.ª Guerra Mundial, a Junta fez as seguintes recomendações:

"As Escolas das Forças Armadas devem desenvolver as qualidades morais do aluno que são necessárias à liderança. Devem incutir um profundo senso de dever e confiança própria.

Devem ensinar ao aluno, em todas as fases de sua carreira, que cada novo problema é uma responsabilidade individual.

Ele deverá desenvolver o poder de decisão e a habilidade de transmitir aos outros suas idéias e decisões. Ele deverá desenvolver um profundo senso de honra, honestidade e respeito próprio. Os alunos deverão imbuir-se de um profundo senso de lealdade profissional para com seus líderes e seus subalternos. Devem nutrir uma incontestável lealdade à Pátria e às suas causas.

As Escolas das Forças Armadas deverão desenvolver no aluno uma capacidade de raciocínio analítico claro e de conduzir esse raciocínio a uma conclusão lógica. Exige-se iniciativa e, acima de tudo, arbítrio e bom senso. A complexidade das artes e técnicas da guerra moderna e o grau imprevisível da desincumbência dessas atribuições confirmam a necessidade dessas qualidades de líder. Para utilizar suas energias eficazmente, é

importante que o líder conte com os atributos físicos de saúde, vigor e resistência.

A força, coordenação, agilidade e o porte militar também representam qualidades adicionais desejáveis no líder, principalmente para servir de exemplo aos seus subordinados.

As Escolas das Forças Armadas devem desenvolver esses atributos no aluno e, além disso, ensiná-lo a treinar e a desenvolver as habilidades físicas de seus subordinados.

Estes parágrafos não se destinam a determinar as qualificações técnicas, experiência ou conhecimento dos futuros oficiais. Ao contrário, a Junta está definindo o perfil de atributos pessoais de um oficial de carreira das Forças Armadas. E, como já dissemos, este perfil é idêntico, não só para as três Forças Armadas, como também é desejável para todos os quadros de oficiais de carreira de uma Força Armada. No caso típico da Força Aérea, existe um acentuado desnível de formação entre oficiais-aviadores e outros quadros, de vez que a preocupação principal se volta para a instrução técnico-profissional dos primeiros.

É desejável que todos os futuros oficiais de carreira possuam uma ampla educação básica por igual. A meta seria de nivelarmos os padrões de preparação intelectuais, físicos e morais do quadro de dirigentes, para que possam "falar a mesma língua", o que é essencial para o êxito de qualquer tarefa. O relatório da Junta Acadêmica Militar de 1949, por exemplo, enunciou as razões de uma educação universitária geral para todos os oficiais de carreira:

"Os conhecimentos profissionais militares por si só não bastam para resolver os problemas da guerra moderna. Na última guerra, os oficiais das Forças Armadas geralmente dedicavam-se a tarefas outras que exigiam uma educação geral e fundamental. Os graduados das Escolas Militares, à medida em que passarem a ocupar cargos de alta responsabilidade no sistema militar, terão um escopo cada vez maior de contatos com os líderes da vida civil, no país e no exterior. A complexidade da guerra moderna exige que um grande número de oficiais empreen-

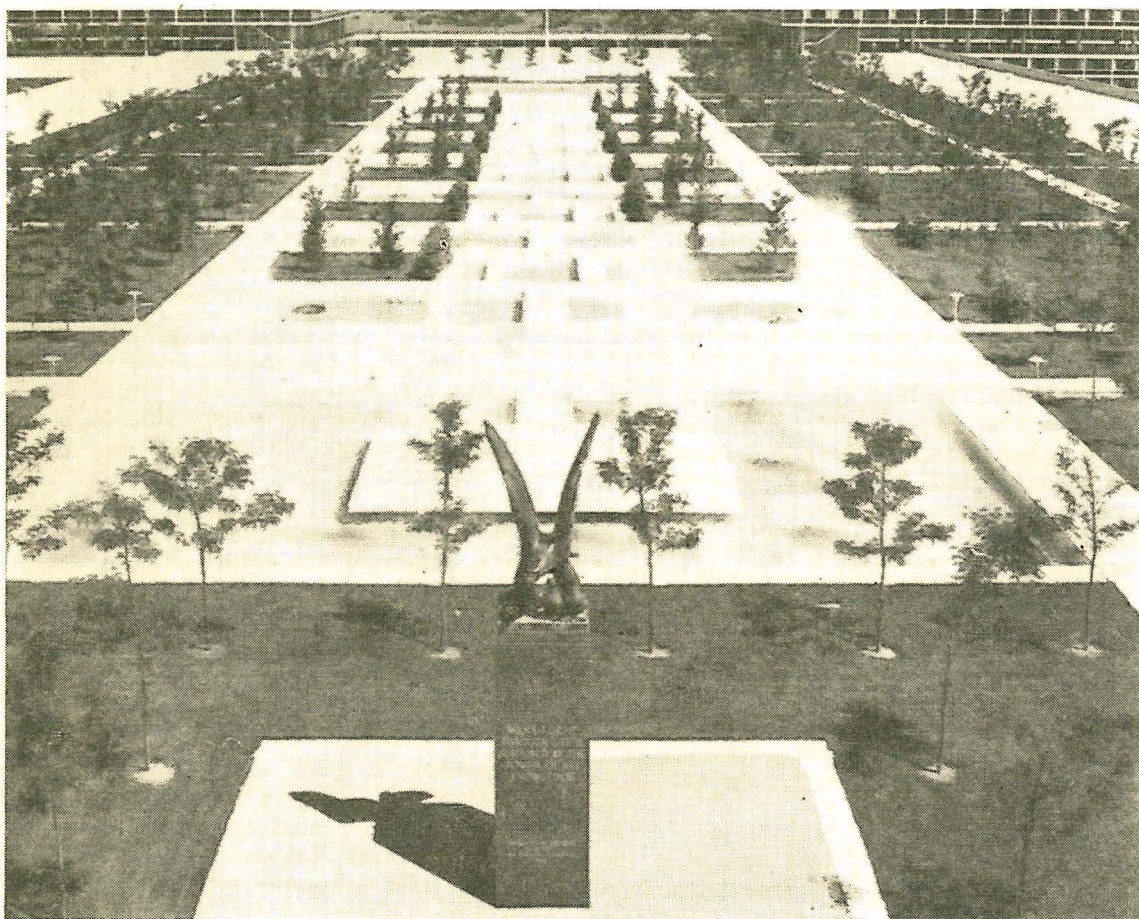
dam estudos de pós-graduação. A Junta, portanto, considera essencial que o graduado de uma Escola Militar tenha um conhecimento básico comparável aos dos graduados das nossas melhores universidades. O seu acervo, portanto, deverá incluir ciências e letras, além dos assuntos profissionais militares."

A preparação científica seria voltada, no caso da Força Aérea, para o estudo acadêmico à base de cursos de engenharia que proporcionam uma compreensão da base tecnológica dos sistemas de armas da Força Aérea.

Contudo, o conhecimento das ciências humanas, principalmente o estudo da história é indispensável ao líder moderno, pois possibilitará ao mesmo a compreensão da evolução da sociedade a que pertencemos. Homens de reconhecida capacidade intelectual, que ocuparam e ocupam lugar de destaque nesta sociedade, recomendam enfaticamente, além desses conhecimentos, a leitura de biografias de grandes figuras do passado, dos homens exemplares, cujas qualidades de comando e liderança devem ser estudadas e imitadas.

A formação e educação do oficial deve ser ampla e deve abranger os mais variados setores dos campos acadêmico, militar e físico, pois devemos ter em mente que estamos formando jovens para liderar outros homens, possivelmente em combate, quando as condições de perigo e de tensão serão extremas.

Sintetizando: como todas as Forças Armadas, a Força Aérea precisa e forma oficiais de diversos quadros (aviadores, intendentess, de suprimento, etc.), obedecendo ao critério de suas necessidades. Não é difícil formar aviadores, intendentess, comunicações, etc. (especialização). Esta formação especializada geralmente é de fácil planejamento e execução, gastando relativamente pouco tempo para sua consecução (mais ou menos 12 (doze) meses). Mas, formar Oficiais (com O maiúsculo), líderes para a Força Aérea, é tarefa altamente complexa, pois a preparação intelectual que será a base da liderança a ser exercida pelos oficiais é de sofisticado planejamento, difícil execução, exigindo técnicas de ensino bastante apuradas, se desejarmos obter resultados superiores, bem como de tempo de aplicação normalmente demorado (mais ou menos 3 (três) a 4 (quatro) anos). Para que se faça uma idéia



Air Gardens — USAFA — A inserção na estátua da Águia encerra toda uma filosofia de instrução: "O voo do homem pela vida é sustentado pelo poder de seu conhecimento".

do que dizemos, basta citar o exemplo recente da Marinha Americana que, atribuindo acertadamente a merecida importância e prioridade que a formação intelectual possui, pôs em concorrência o projeto de organização completa de um currículo para formar oficiais. Várias empresas entraram em concorrência para fornecer currículos, laboratórios, esquemas didáticos, indicação de referências bibliográficas, meios audiovisuais. Valor do projeto vitorioso: dez milhões de dólares.

Para formar pilotos de combate, os Estados Unidos levam de 9 a 12 meses e formam excelentes pilotos. Mas, para formar oficiais, líderes para a sua Força Aérea, eles levam 4 anos e ainda acham que é pouco. E é in-

teressante frizar que, durante todo esse tempo, o cadete não se especializa (não voa), pois o tempo gasto com sua especialização teria que ser retirado do tempo a ser empregado na sua formação universitária e em detrimento desta. Portanto, a formação intelectual (acadêmica), física e militar, deve ter prioridade e suplantará a formação especializada de fácil execução.

Finalizando, reproduzimos abaixo as palavras do Secretário da Força Aérea dos Estados Unidos, Harold E. Tallbot, onde ele mostra a importância da formação intelectual e treinamento para a liderança como meta prioritária na preparação dos oficiais da ativa da Força Aérea.

"Voar, especialmente para o vôo militar, exige muito do caráter da pessoa. O piloto, perdido na imensidão do espaço, experimenta uma solidão espiritual e física. Não há mãos para tocar, não há ombros para apoiar-se, nem mesmo por um minuto. Não há ninguém para pedir conselhos ou para partilhar a responsabilidade. Somente a compulsão e a disciplina do dever levam o indivíduo a completar sua tarefa. Portanto, ao falarmos de poderio aéreo, devemos pensar no **homem** e não na máquina. Portanto, é ao elemento humano que a Academia da

Força Aérea dos Estados Unidos é dedicada e especialmente à **liderança** que devemos ter para nossa sobrevivência nacional."

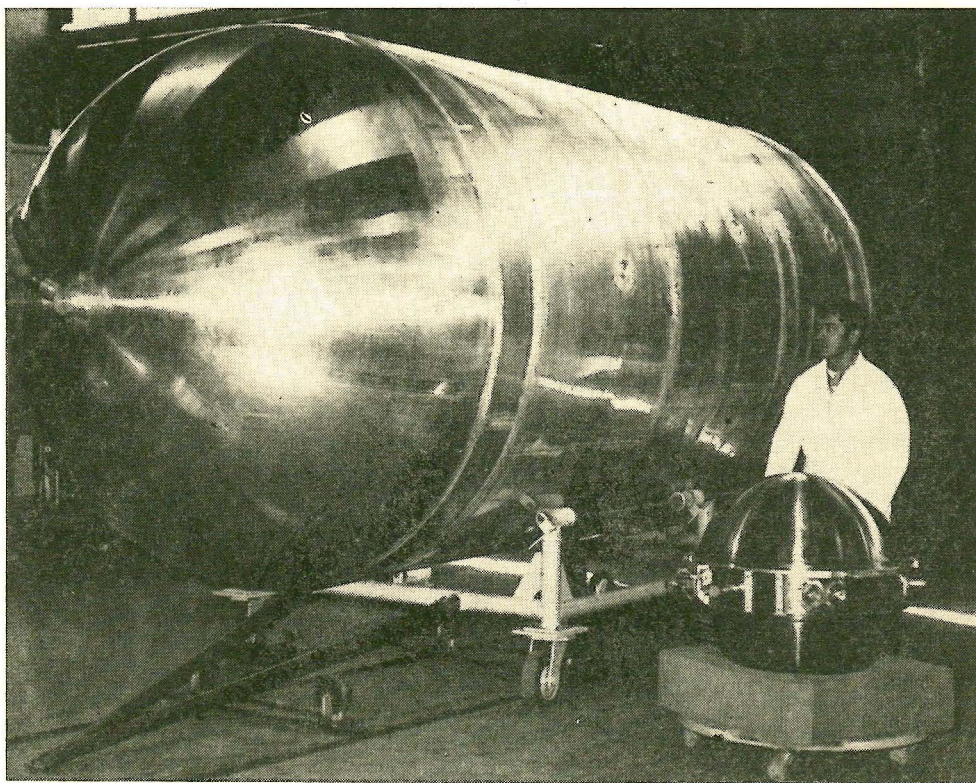
BIBLIOGRAFIA

"AIR UNIVERSITY REVIEW" — Edição Brasileira — Primavera de 1969.

ANAIS DO SIMPÓSIO SOBRE CIÊNCIA E HUMANISMO — Fundação BIENAL de São Paulo — 1971.

LIDERANÇA NA FORÇA AÉREA — USAF — COMBEU — Dezembro 1948.

A ARTE DE LIDERANÇA — S. W. ROSKILL.



DWARFING — Um tanque de hidrogênio do sistema de estocagem de gás criogênico da nave espacial APOLLO — é um reservatório sob pressão, de 22 pés de comprimento de um tanque de teste de hidrogênio que está sendo aperfeiçoado na Divisão Boulder da Companhia Beech Aircraft.

O enorme tanque foi projetado para transportar hidrogênio liquefeito para um vôo espacial de mais de 180 dias.

CONTINUE NO TIME QUE ESTÁ GANHANDO

Agora às terças e sextas você toma um Boeing de cinco estrelas e vai a Bogotá.

Saindo do Rio, de Brasília ou de Manaus.

É o segundo vôo internacional que a Cruzeiro inaugura este ano.

Primeiro foi o Caribe, lembra?

Agora, são nove as cidades da Cruzeiro no exterior.

E, decididamente, a

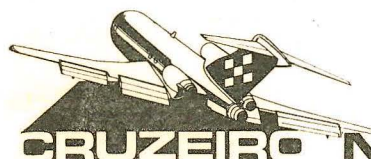
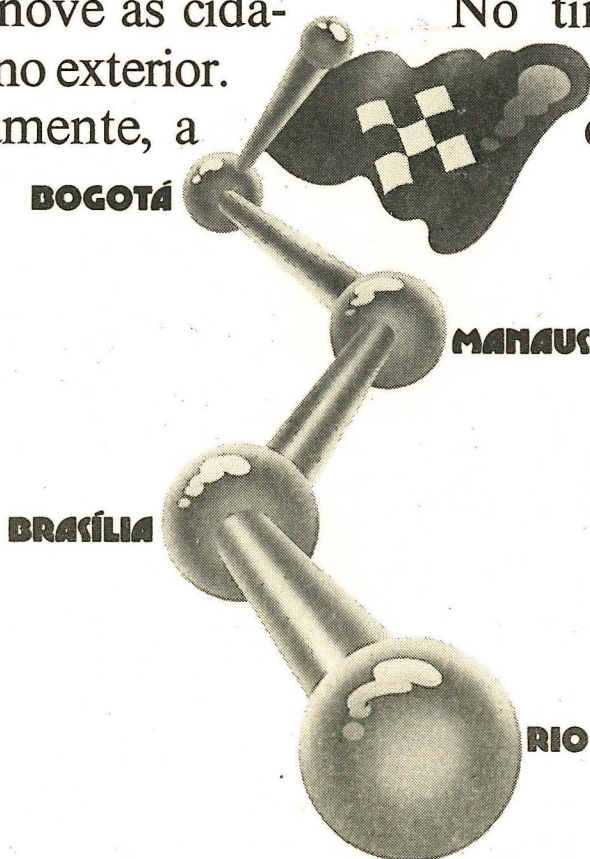
maior frota de jatos operando no Brasil vai também se internacionalizando.

Crescendo no mesmo ritmo em que crescem todas as coisas neste país.

Tudo para lhe oferecer sempre o melhor.

Pois continue confiando na Cruzeiro.

No time que está ganhando, ao lado de quem sobe.



CRUZEIRO NA ESCALADA INTERNACIONAL

SANTOS DUMONT

e a Poluição Sonora

N. F. Lavenère-Wanderley
Ten Brig R/R

Santos Dumont, durante as experiências gloriosas com os seus balões dirigíveis sobre a cidade de Paris, teve que enfrentar dificuldades de toda ordem; entre elas desejamos assinalar uma pouco conhecida, que podemos considerar como o primeiro protesto contra a poluição sonora, na história da navegação aérea.

A fama de Santos Dumont projetou-se internacionalmente com os seus feitos nos dias 12 e 13 de julho de 1901; usando o seu balão dirigível n.º 5, Santos Dumont voou sobre a cidade de Paris, dando uma prova irrefutável de que tinha resolvido o problema da dirigibilidade dos balões; chegou mesmo a contornar a Torre Eiffel no dia 12 de julho; no dia seguinte também fez um voo sensacional, mas teve um pequeno acidente que o obrigou a descer entre as árvores do parque da residência do Barão Edmond de Rothschild.

Esses dois vãos glorificaram Santos Dumont; a imprensa,

em todas as cidades importantes do mundo civilizado, publicaram artigos altamente elogiosos ao inventor brasileiro; daí para diante, todos os trabalhos e experiências de Santos Dumont passaram a ter uma grande cobertura jornalística.

A glória de Santos Dumont, no ano de 1901, culminou com a conquista do prêmio Deutsch de La Meurthe, em 19 de outubro, quando ele conseguiu fazer o circuito completo estabelecido para a prova, inclusive a circunavegação da Torre Eiffel, dentro do prazo estabelecido de trinta minutos.

Mas, ainda no mês de julho de 1901, depois dos vãos repetidos de Santos Dumont sobre os telhados de Paris, surgiu o primeiro protesto contra o ruído causado pelo motor do seu balão; os jornais de Paris e de Londres, entre os dias 22 e 26 de julho, publicaram uma carta que se teria originado entre os habitantes de Passy, um dos bairros de Paris; os jornais não deram os nomes dos assinan-

tes da carta, nem disseram, exatamente, a quem ela tinha sido dirigida.

No ano de 1901, qualquer fato novo relacionado com a "conquista dos ares" era "notícia" fartamente coberta pela imprensa. O ruído causado pelo primeiro veículo aéreo motorizado que circulava, repetidamente, na atmosfera de Paris era um desses fatos.

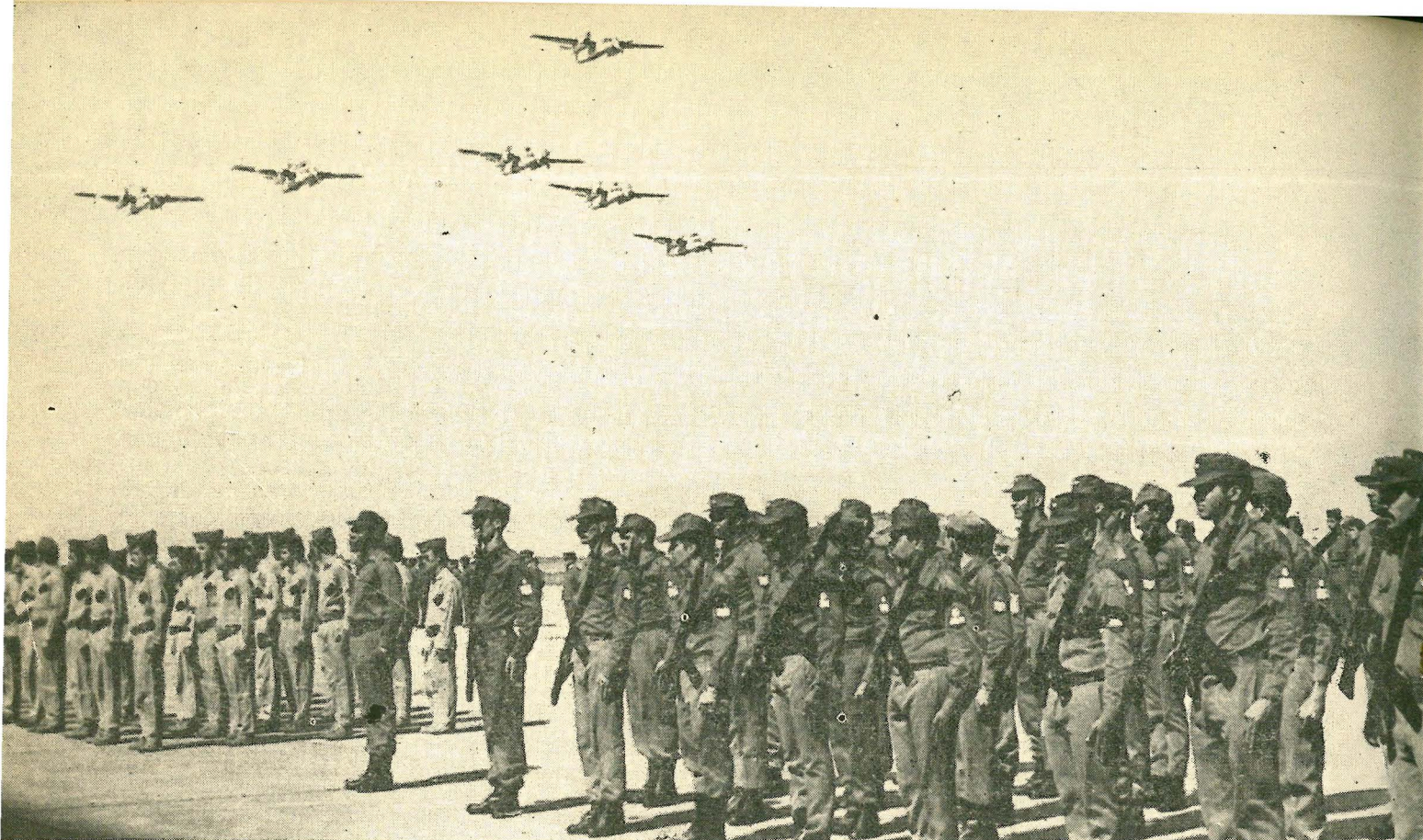
A carta dos habitantes do "XVIème arrondissement" de Paris pedia que Santos Dumont ou retardasse para uma hora menos matinal as suas experiências ou adaptasse ao escapamento do motor do seu balão um silenciador, conforme já começava a fazer-se nos automóveis daquela época.

A referida carta terminava, jocosamente, dizendo que "é penoso para um simples burguês, por mais amor que ele tenha à ciência, ser despertado, às 6 horas da manhã, pela descarga de uma bateria de artilharia que passa raspando os telhados a uma distância de apenas alguns metros".

Os habitantes de Passy, há mais de setenta anos passados, levantaram a sua voz contra um problema que, nos últimos vinte anos, tornou-se uma realidade crítica: a poluição sonora causada pelas aeronaves nas áreas urbanas.

Santos Dumont desculpou-se, em declarações aos jornais, dizendo que as suas experiências matinais eram feitas no Prado de corridas de Longchamp e que ele não passava de manhã cedo sobre os telhados do "XVIème arrondissement".

Mas o problema estava criado...



NOVO COMANDANTE

do 1º Gp Av Embarcada

Com a presença do Representante do Ministro da Aeronáutica, dos Comandantes do Comando Aerotático e do Navio-Aeródromo Minas Gerais, autoridades civis e militares, assumiu, na Base Aérea de Santa Cruz, o Comando do 1.º Grupo de Aviação Embarcada, o Tenente-Coronel-Aviador Iale Renan Accioly Martins de Freitas.

O 1.º GAE, Unidade Aérea de Combate, foi criada em 6 de fevereiro de 1957, como Unidade anti-submarino de patrulha, sendo ativada em 1 de novembro de 1958, empregando aviões B-25, T-6D e helicópteros H-13J. Em meados de 1961, recebeu o 1.º Grupo de Avia-

ção Embarcada os aviões P-16 "Gruman Tracker" e helicópteros H-34J, com a finalidade de guarnecer navios-aeródromos da Marinha de Guerra. O primeiro pouso a bordo do NAE Minas Gerais foi realizado a 13 de julho de 1965.

Os aviões P-16 são dotados de uma tripulação de 4 homens, sendo 2 pilotos e 2 operadores de equipamentos eletrônicos; foram desenvolvidos para poderem operar tanto de bases terrestres como de navios-aeródromos. Para desempenho de sua missão precípua — buscar, localizar, acompanhar e destruir submarinos inimigos — está o P-16 equipado com va-

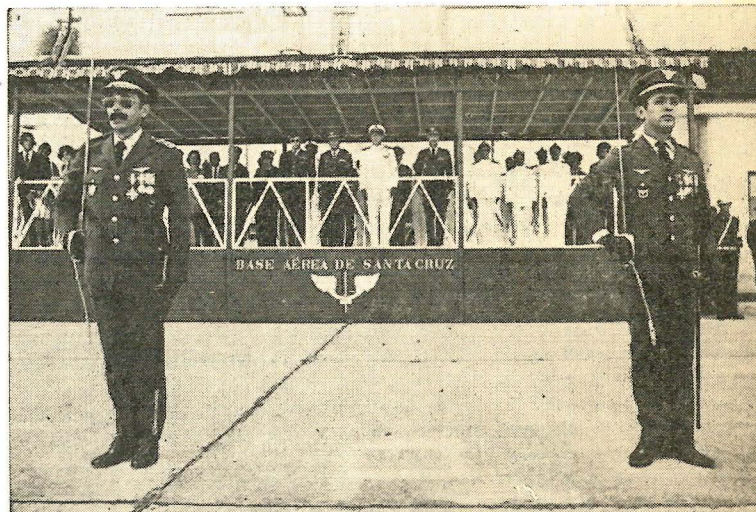
riado e moderno equipamento eletrônico e armado de foguetes, bombas de profundidade e torpedos, fazendo parte do seu equipamento um farol de busca com 70 milhões de velas, o que possibilita o seu emprego mesmo em ataques noturnos.

Na Operação Unitas, manobra em que tomam parte belonaves e aviões de vários países, o 1.º GAE realizou, com total sucesso e pela primeira vez na América do Sul, mais de 200 pousos noturnos a bordo do Minas Gerais, navio-aeródromo da nossa Marinha de Guerra.

A passagem de Comando fez-se no exato momento em que o Ten-Cel Marcio Terezino Drummond, sobrevoando a Base Aérea de Santa Cruz, com um grupo de aviões P-16, transmitiu, pelo rádio, a mensagem que foi ouvida, em terra, por todos os presentes: "Passo a Liderança do 1.º Grupo de Aviação Embarcada ao Tenente-Coronel-Aviador Iale Renan Accioly Martins de Freitas"; nesse mesmo instante, um avião que voava isolado tomou, pouco a pouco, o lugar de líder do grupo de aeronaves, colocando-se na lacuna deixada pelo avião do seu antecessor, que se afastava.

Dez minutos após a passagem da liderança, em pleno ar, era feita a transmissão do Comando em terra, diante de toda a Tropa formada.

Em sua ordem-do-dia, o Ten-Cel Drummond despediu-se do 1.º GAE, agradecendo "à proteção divina que permitiu fosse esta caminhada de três anos sempre orientada no



O Ten Cel Iale (esq) no momento em que recebia o Comando do 1.º GAE do Ten Cel Drummond

sentido do cumprimento do dever, do trabalho construtivo e da disciplina consciente na edificação desta valorosa Unidade Aérea". Em seguida, o novo Comandante do Grupo, Ten-Cel Iale, disse: "comandar uma Unidade Aérea é sempre um dos objetivos de um piloto militar", para mais adiante salientar que "consciente de suas responsabilidades, terá sempre em mente o Objetivo da Revolução, o ingresso do Brasil no mundo desenvolvido". Terminou repetindo para os "Cardeais" (nome que na FAB dão aos pilotos do 1.º GAE) a frase que se tornou tradicional no Grupo, e que se acha inscrita na Sala dos Pilotos e em todos os aviões P-16: "Fique tranqüilo e deixe comigo"...

CCI VEIO PARA IMPLANTAR ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

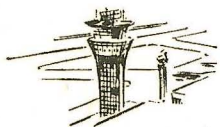
O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelson Campos de Araripe Macedo, designou o Brigadeiro R/R Hélio Costa, o Coronel-Aviador R/R Guilherme Rebello e Silva e o Tenente-Coronel-Engenheiro Adir de Albuquerque Mello,

para integrarem, cumulativamente com as funções que exercem, a CCI, Comissão de Constituição de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero), recentemente criada, no Ministério.

A CCI deve elaborar o projeto de estatuto da empresa, um plano de absorção gradativa de encargos, assim como propor

medidas indispensáveis ao seu funcionamento, inclusive a contratação de assessores e assistência técnica, dentro da legislação pertinente.

Determina o Ministro Joelson Campos de Araripe Macedo todo apoio dos diversos órgãos do Ministério da Aeronáutica à CCI.

CENTRAL TELEFÔNICA DE ROISSY — FRANÇA

A Central Telefônica de Roissy, França, do tipo Metaconta L, projetada e instalada por L. M. T. (Material Telefônico), por conta do Aeroporto de Paris, acaba de ser posta em serviço.

Como a mais importante Central Telefônica eletrônica da Europa, tem uma capacidade para 30 000 linhas, sendo utilizados, no momento, apenas 6 000 terminais.

L.M.T. 28 Dez 72

A MAIOR VIAGEM DE UM "PUMA"

O piloto-chefe de ensaios do Departamento de Helicópteros da Sociedade Aerospatiale da França, Sr. Jean Boulet, acompanhado dos Srs. Nestel e Marty, efetuou, a bordo de um "Puma", em 48 horas e dez minutos de voo realizadas em cinco dias, uma viagem de 11 700 km de Marignane a Kuala-Lumpur. A velocidade média da viagem foi de 242 km/h, e seu objetivo — a entrega do aparelho à Cia. Petrolífera da Indonésia que já utiliza outros 4 helicópteros desse tipo.

Soc. Aerospatiale, 25 Jan 73

TELÊMETRO COM LASER AEROTRANSPORTADO

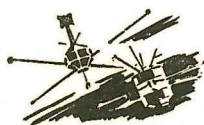
A Divisão de Equipamentos de Aviação da Thomson-CSF e os Laboratórios de Marcoussis, Centro de Investigações da CGE, associaram-se para a fabricação e venda de um conjunto de telêmetro com laser aerotransportado. Esse dispositivo, que recebeu a sigla TAV 38, destina-se, particularmente, a equipar aviões Mirage, já tendo recebido o primeiro pedido, que se destina a completar o sistema de armamento de F1 para exportação.

Thomson-CSF-CGE, 11 Jan 73

MATRA E O ESPAÇO

A Sociedade de Motores MATRA foi escolhida pelo CNES para fazer um estudo técnico das vantagens e desvantagens de um sistema de acondicionamento de potência que funciona com o ponto de potência máxima de um gerador solar. O estudo deverá definir o campo de emprego correspondente e apresentar um caso concreto levando em conta as características de um satélite.

E.1 MATRA, 2 Nov 72

CONTRIBUIÇÃO AO SATÉLITE GEOS

O ESRO acaba de estabelecer com o consórcio STAR um importante contrato relativo ao estudo e à fase de definição do GEOS, primeiro satélite europeu geoestacionário que deve ser lançado em 1976. No texto do referido contrato, é estabelecido que a sociedade francesa Thomson-CSF ficará encarregada do sistema de telecomunicações daquele projeto.

E.2 Thomson-CSF, 4 Jan 73

OS VÔOS DO "CONCORDE"

No dia 22 de janeiro deste ano, o protótipo 001 e o avião pré-série 02 somaram, às horas de voo que possuem, mais 6 horas e 33 minutos, das quais três horas e 44 minutos em voo supersônico. O 001 alcançou a velocidade de Mach 2.14 a 58 000 pés, a mais elevada altitude alcançada pelos Concorde. No mesmo dia, o protótipo 002 decolava da Base de Fairford, em seu 220.º voo, para realizar uma viagem à África do Sul.

Foi o seguinte o balanço dos voos efetuados pelos dois Concorde:

001 — 314 saídas e 647 horas e 20' de voo;

002 — 219 saídas e 571 horas de voo.

Société Aerospatiale, 25 Jan 73

MIRAGE F1 DE SÉRIE EFETUA SEU 1.º VOO

No último dia 15 de janeiro, em Bordeaux-Mérignac, o piloto de provas Mitaux-Maurouard fez voar pela primeira vez o avião de combate Mirage F-1 de série. O F-1 será o sucessor do Mirage III e beneficia-se da experiência adquirida por este último avião, dos progressos da técnica para alcançar performances superiores, do reator SNECMA Atar 9K50, mais potente (7 200 kge em vez de 6 200), bem como das 1 600 horas de voo realizadas em provas.

Cem por cento francês (célula, reator, trens de aterragem e equipamentos), o F-1, avião da classe Mach 2.2, tem uma autonomia superior ao Mirage III, graças a uma capacidade interna de combustível duas vezes maior, podendo receber um armamento mais completo que o seu antecessor.

Dassault-Breguet-Aviation, 22 Fev 73

ASSENTO EJETÁVEL

A firma norte-americana Stencel conseguiu simular uma ejeção de assento de bordo de um avião V/STOL, caindo o assento a uma velocidade vertical de 20 m/s. A sociedade francesa Intertechnique, que possui a licença do material utilizado na ocasião — um assento S-111-S — estuda o programa de homologação do mesmo assento para o "Alpha Jet" ou qualquer outro aparelho que venha a ser produzido pelo tratado de cooperação franco-alemão.

C.10 Intertechnique, 4 Jan 73

O 1.º VOO DO "CORVETTE"

O bi-reator "Corvette" n.º 1 efetuou, com êxito, seu primeiro voo em Saint Nazaire, França, no dia 20 de dezembro de 1972.

Tendo em vista as más condições atmosféricas, o voo teve a duração de 40 minutos, o que não prejudicou as observações, podendo a tripulação comprovar o bom comportamento do avião e o funcionamento muito satisfatório dos reatores U.A.C.L.-JT-15-D4, silenciosos e desprovidos de poluição, bem como do conjunto dos sistemas.

A.1 Société Aerospatiale, 28 Dez 72



A EFICÁCIA DO "ROLAND"



O primeiro tiro de um míssil terra-ar para qualquer tempo, do sistema "Roland", guiado pelo radar e levando uma carga militar ativa, foi disparado no dia 18 de dezembro último, contra um alvo volante CT-20 que foi destruído depois do impacto. No dia 21 do mesmo mês, realizou-se novo tiro nas mesmas condições, estando o míssil equipado com um teledimensur. O foguete de proximidade funcionou normalmente e o alvo foi totalmente destruído.

Este sistema de arma destina-se à defesa contra aviões que voem a baixa altura e à velocidade até Mach 1.3; foi fabricado e aperfeiçoado pela Sociedade Aerospatiale, da França, em colaboração com a firma MBB da Alemanha.

O míssil "Roland" tem 2.40 m de comprimento, diâmetro (calibre) de 0.16 m, um peso de saída de 63 kg e velocidade de vôo de Mach 1.6. Seu alcance máximo é de 6 000 m, e seu radar-guia de 15 a 18 quilômetros.

Société Aerospatiale, 4 Jan 73

PAI

- TENHA A FAMÍLIA COMO A BASE DA SOCIEDADE;
- REÚNA SUA FAMÍLIA NUMA DAS REFEIÇÕES DO DIA, SEM TELEVISOR OU OUTRO MEIO QUE PREJUDIQUE O CONVÍVIO;
- PROPORCIONE A SUA FAMÍLIA MORADA SALUBRE, TRANQUÍLA, SEM PROMISCUIDADE, COM ORDEM E HIGIENE;
- VISTA-SE COM AUSTERIDADE; (MAMÃE: VISTA-SE COM DECORO);
- PROPICIE A SUA FAMÍLIA ALIMENTAÇÃO BEM CUIDADA E MODESTA;
- MANTENHA-SE DENTRO DE SEU ORÇAMENTO ECONÔMICO-FINANCEIRO;
- PRATIQUE INTEGRALMENTE UMA RELIGIÃO;
- VIVA A VIDA DE SUA COMUNIDADE;

- PARTICIPE DA VIDA ESCOLAR DE SEUS FILHOS;
- SEJA UM DEMOCRATA: DEDIQUE-SE À POLÍTICA, RESPEITE AS MINORIAS, QUEIRA A LIBERDADE COM VOTO E O VOTO COM LIBERDADE, EXIGINDO O VETO AOS ANTIDEMOCRATAS;
- MANTENHA-SE INFORMADO, LEIA DIARIAMENTE UM JORNAL;
- IMPEÇA QUE OS MEIOS DE COMUNICAÇÃO SEJAM VEÍCULOS DA MÁ INFORMAÇÃO, DA MÁ FORMAÇÃO, DA PORNOGRAFIA, DA VIOLÊNCIA E DO SEXO;
- SIGA AS REGRAS DO TRÂNSITO E OBEDEÇA AOS LIMITES DE VELOCIDADE;
- TRABALHE COM DEDICAÇÃO E ENTUSIASMO, MAS TRABALHE PARA VIVER E NÃO VIVA PARA TRABALHAR;

E SEU FILHO TERÁ PAZ,

E SERÁ FELIZ!

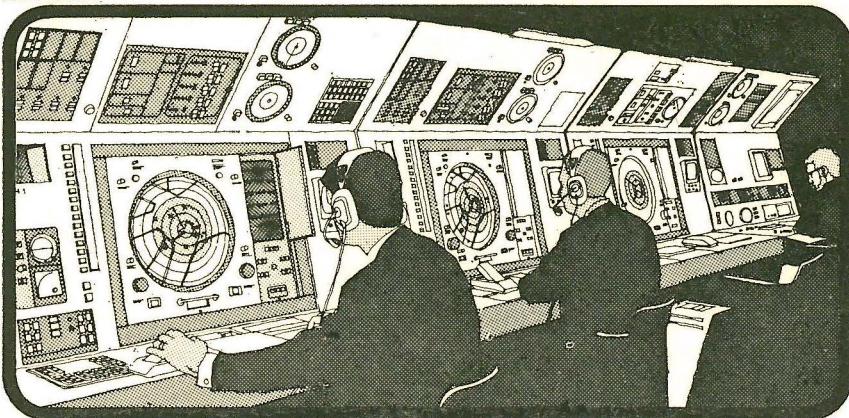
(COOPERAÇÃO DO BRIG. ALIANDRO)

HIDROSERVICE - Engenharia de Projetos Ltda.

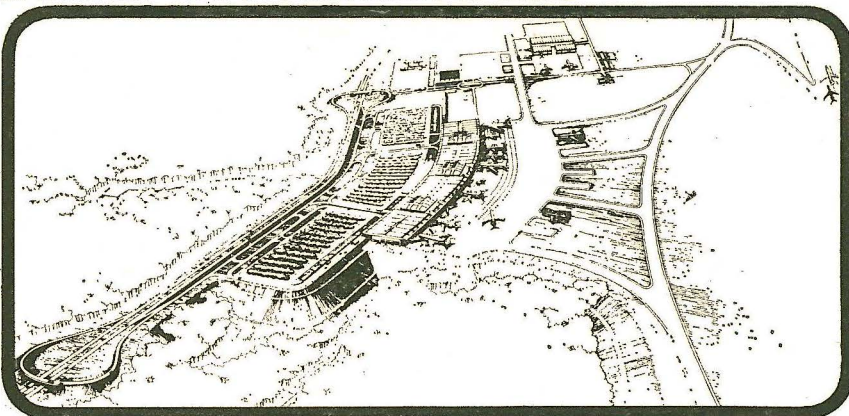
Engenharia Arquitetura Planejamento

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

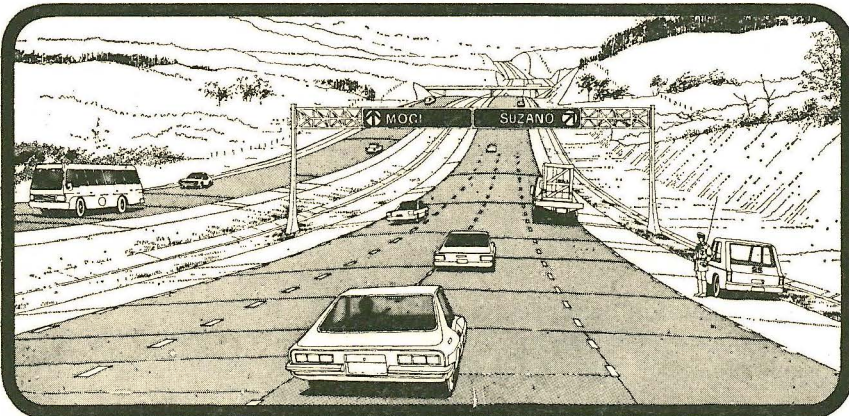
RIO DE JANEIRO - RECIFE - BELO HORIZONTE - SALVADOR



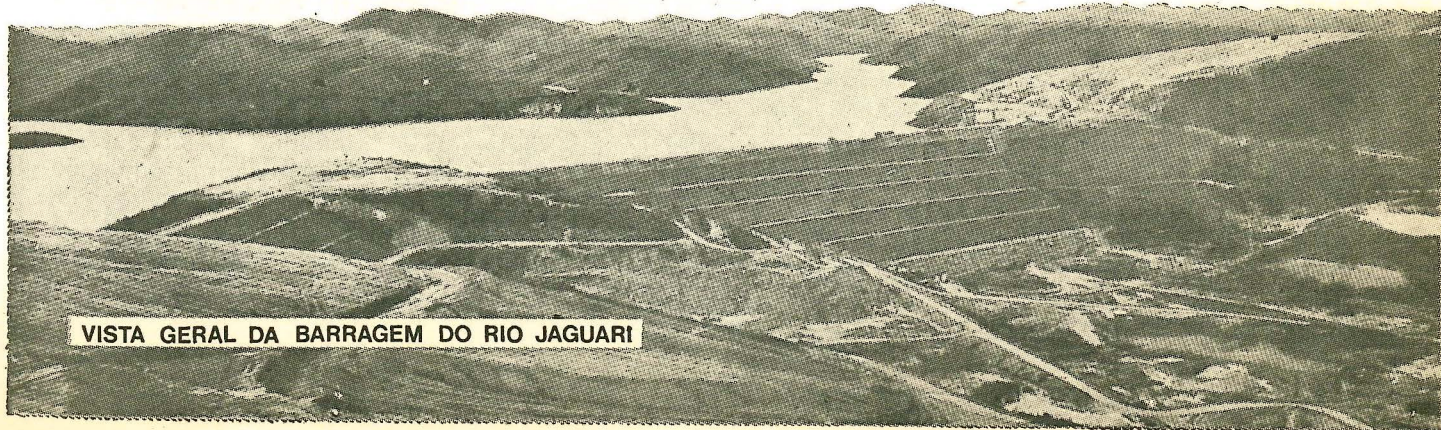
ANTEVISÃO DO CENTRO DE CONTRÔLE DE APROXIMAÇÃO
DE AERONAVES - AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS



VIA EXPRESSA SÃO PAULO - MOGI DAS CRUZES



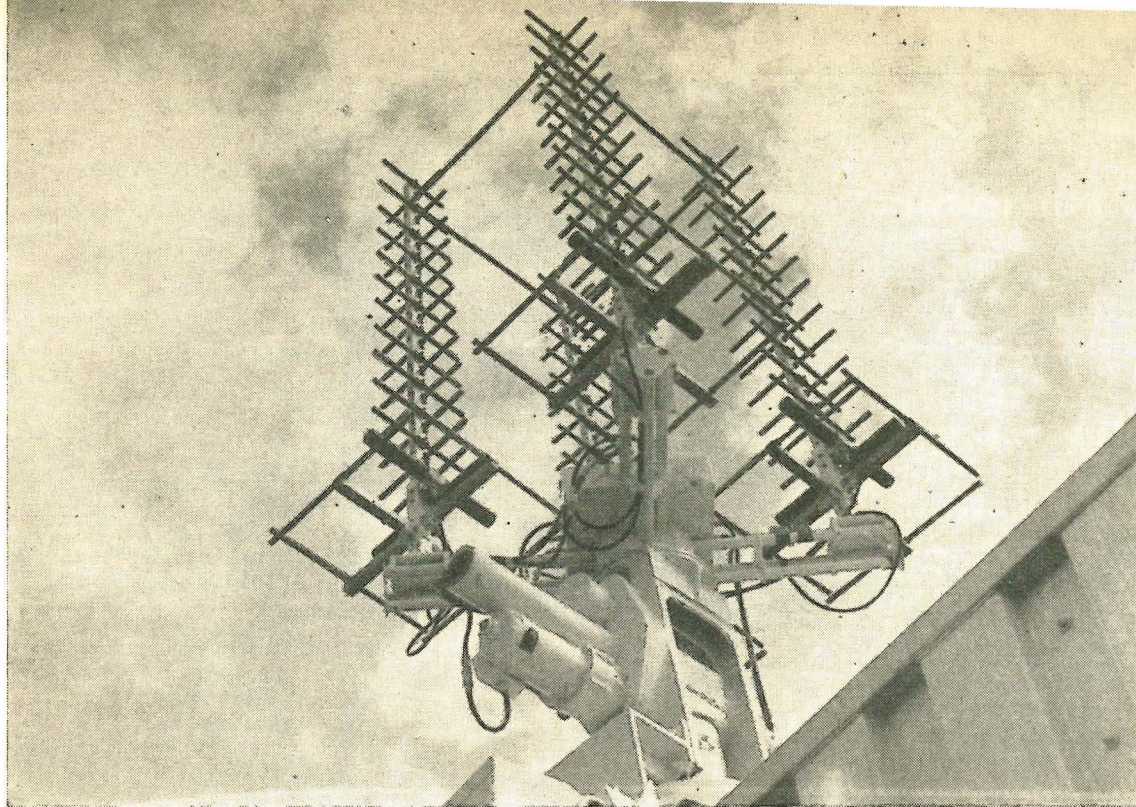
VISTA GERAL DA BARRAGEM DO RIO JAGUARI

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



A Telemetria

BARREIRA DO INFERNO

Lança o "Black Brant"

O Brasil vem de realizar experiências atualizadas nos campos científico e tecnológico, quando cientistas do Centro Técnico Aeroespacial juntamente com seus companheiros alemães e norte-americanos realizaram, no Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, em Natal, Rio Grande do Norte, os mais perfeitos lançamentos dos foguetes da série "Black Brant VC".

Finalidade

Os "Black Brant" foram lançados com a finalidade de complementar dados científicos sobre a alta atmosfera, obtidos pelo satélite alemão "Aeros", lançado em 16 de dezembro de

1972, pela NASA, na Base Aérea de Vandenberg, nos Estados Unidos da América, e que se encontra em órbita.

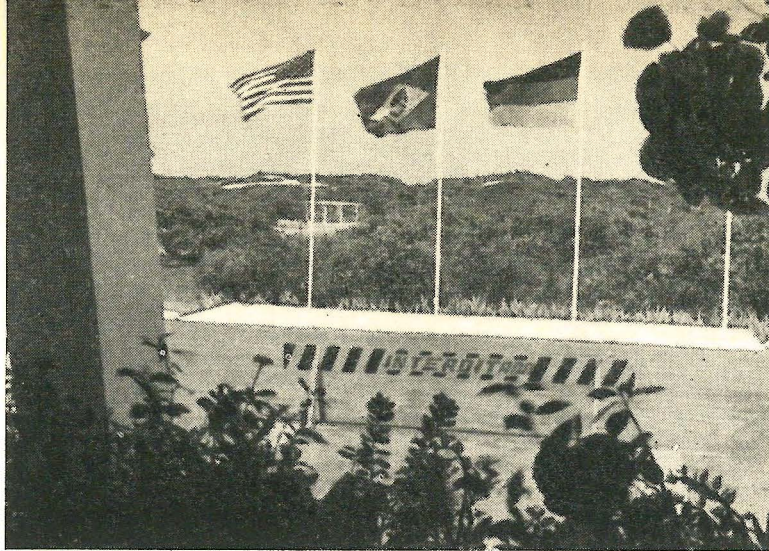
Características

Os foguetes lançados foram fabricados pela Bristol Aerospace Limited, do Canadá, e achavam-se equipados com cargas úteis científicas. O "Black Brant" pesa uma tonelada e meia, tem oito metros de altura e é movido a propelente sólido. Sua carga útil pesa 260 quilos, podendo atingir o apogeu a 240 quilômetros de altura, dependendo da inclinação do foguete na sua rampa de lançamento.

Sucesso

O foguete lançado no dia 7 de fevereiro, às 14:09 hs, atingiu o apogeu a 211 quilômetros de altura, quando sua cápsula foi ejetada, dando-se a abertura do pára-quadras piloto. Ao atingir os 4.000 metros de altura, foi acionado o pára-quadras principal que a trouxe suavemente até o ponto de impacto em alto mar, no local anteriormente previsto, na costa do Rio Grande do Norte.

Em apenas três minutos o avião "Hercules" C-130 da Força Aérea Brasileira, equipado com instrumentos especiais, sobrevoava o local exato da queda, dando as coordenadas



As Bandeiras dos países signatários do acordo.

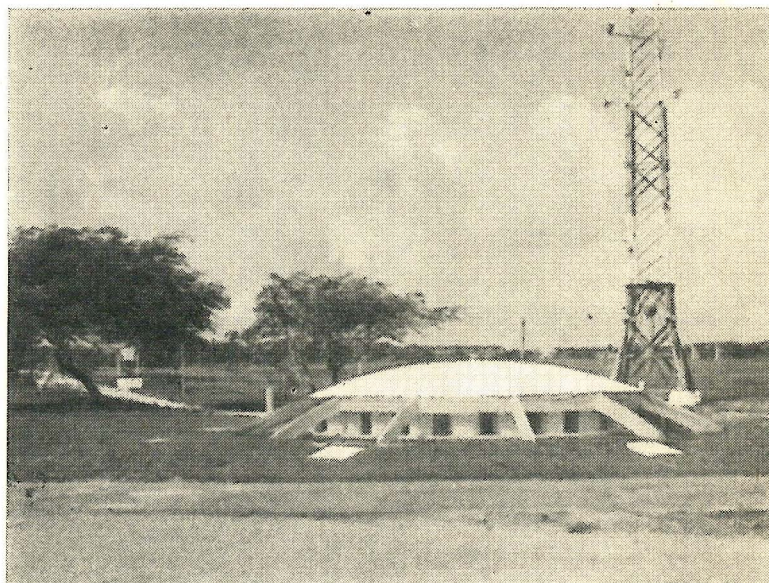
O material necessário nos experimentos científicos, potentes radares e instrumentos de telemetria foram trazidos pelo pessoal da NASA e instalados pelos técnicos e cientistas brasileiros e alemães.

De acordo com os entendimentos prévios, entre as autoridades científicas dos países envolvidos, o Brasil foi o res-

para que uma Corveta da Marinha de Guerra Brasileira pudesse fazer a "operação resgate", o que também se constituiu em total êxito.

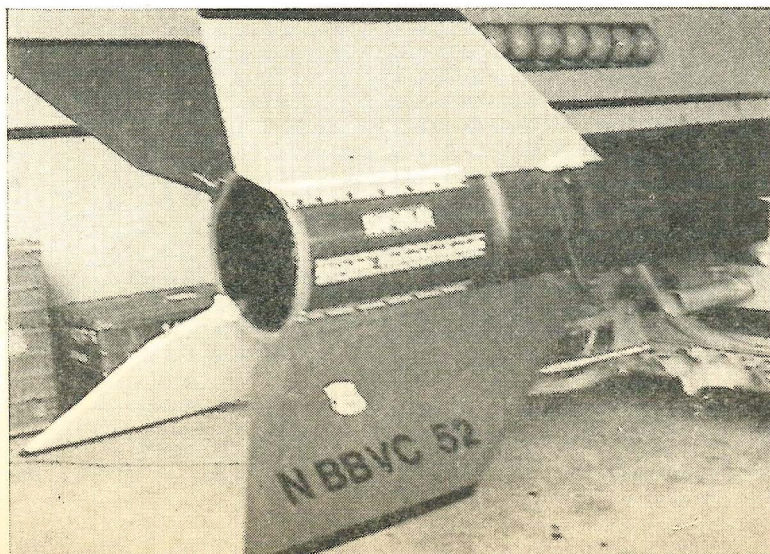
Cientistas analisarão as informações coletadas pelos instrumentos da cápsula do "Black Brant VC", comparando-as com as transmitidas pelo Satélite "Aeros".

O êxito da Operação Ponta Negra, como foi batizada pelos cientistas, causou grande repercussão nas agências espaciais estrangeiras e referências elogiosas dos cientistas e da imprensa da Alemanha Ocidental, já que o trabalho conjunto obedeceu ao acordo de cooperação científica existente entre o Brasil e a Alemanha.



Daqui foi comandada toda a Operação.

O "Black Brant" se encaminha para a plataforma.



ponsável pelo lançamento dos foguetes e pelo resgate das cargas úteis.

A "Operação Ponta Negra" envolveu cerca de 150 pessoas — cientistas, técnicos e auxiliares, e estes foram os mais importantes lançamentos feitos em nosso País, desde a criação do Centro de Lançamentos da Barreira do Inferno, que já lançou, em sete anos, 525 foguetes, de suas 15 diferentes rampas de lançamentos.

A VASP encomendou à Boeing um 737 ainda mais avançado.

O máximo que eles conseguiram foi isso:

Não é mole aperfeiçoar um avião
que já tem todos os aperfeiçoamentos.

Foi por isso que, depois de intensas
pesquisas nos laboratórios e nas pistas
de testes, os engenheiros da Boeing
orgulhosamente apresentaram à VASP
a sua mais nova criação: um Boeing
737 igualzinho aos outros Boeing 737.

Mas igualzinho só por fora.

Por dentro ele é tão mais bonito e tão
mais espaçoso que na mesma hora em
que chegou ao Brasil foi logo ganhando
um apelido: o Jumbinho da VASP.

Suas poltronas são ainda mais
anatômicas e, quando a do meio está
vaga, elas ficam mais confortáveis
ainda: é só dobrar que automaticamente
vira uma mesa para aumentar sua
comodidade.

Seus objetos de uso pessoal também
vão gostar muito de viajar no Jumbinho:
para eles existem agora compartimentos
fechados, com espaços individuais,
embutidos sobre a janela.

Mas como tudo isso foi projetado por
engenheiros, eles não poderiam deixar
de mexer um pouquinho na parte técnica
e aerodinâmica.

E fizeram um jato que precisa só de

800 metros de pista para levantar voo
e 450 para aterrar.

Isso porque o novo Boeing 737 vem
com um avançado sistema de freios, de
comando eletrônico e ação automática
ao tocar o solo.

Aperfeiçoamentos no desenho das
asas e nos flaps asseguram também maior
poder de sustentação ao 737 Advanced.

Muito justo o Jumbinho da VASP
vir com essas inovações.

Um jato que se preocupa até com o
conforto da sua bagagem tem todo o
direito de pensar um pouquinho em si
mesmo.

Mesmo ao entrar para uma frota que
já está 5 anos na frente de qualquer outra
em voo no Brasil.



Boeing 737 Advanced da VASP



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



Na posse do Brigadeiro Peixoto, colhemos o flagrante acima, vendo-se, na primeira fila, o Ministro Araripe Macedo.

BRIGADEIRO PEIXOTO NO COMANDO DA ECEMAR

Com a presença do Ministro Araripe Macedo, oficiais-generais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, autoridades civis e militares, assumiu o Comando da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) o Major-Brigadeiro Antônio Geraldo Peixoto.

A Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica é a escola de mais alto nível profissional no âmbito do Ministério

da Aeronáutica. Como tal, prepara oficiais para o exercício das funções de Estado-Maior, de Direção e de Chefia.

Criada em 19 de março de 1946, essa Organização Militar de Ensino Superior teve, inicialmente, sede provisória na Escola de Estado-Maior do Exército; depois, em 1947, transferiu-se para a Rua das Laranjeiras n.º 192, e, a partir de 19 de janeiro de 1953, mudou-se para a Ilha do Governador, onde funciona até hoje.

Até o último mês de outubro, a ECEMAR diplomou 269 oficiais com o Curso Superior de Comando, 720 com o Curso de Estado-Maior, 235 com o Curso de Direção de Serviços e 62 oficiais de países sul-americanos com o Curso de Estado-Maior ou de Direção de Serviços.

O Brigadeiro Peixoto é o 17.º Comandante da ECEMAR e a REVISTA AERONÁUTICA, ao noticiar sua posse, apresenta votos muito especiais no sentido

de que a nova administração seja marcada pelo merecido sucesso.

DESIGNADA PRIMEIRA DIRETORIA DA ARSA

O Presidente Emílio Garrastazu Médici assinou decreto, designando o Brigadeiro-Engenheiro José Vicente Cabral Chetchia — Presidente da ARSA (Aeroportos do Rio de Janeiro, Sociedade Anônima), empresa estatal de economia mista recentemente criada pelo Chefe do Governo, e que se encarregará de administrar, em termos empresariais, os aeroportos: Internacional do Galeão, Santos Dumont e de Jacarepaguá.

Também designou o Diretor de Administração e Diretor de Operações da ARSA, o Coronel-Aviador R/R Clovis da Costa Oliveira e o Coronel-Engenheiro da Aeronáutica Hélio Pitanga de Macedo. Tanto o Presidente como os demais Diretores da empresa foram indicados pelo Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo ao Presidente da República.

MINISTRO APROVA REGIMENTO INTERNO DA CISDACTA

O Ministro Araripe Macedo, da Aeronáutica, aprovou o Regimento Interno da Comissão do Sistema de Defesa Aérea e de Controle de Tráfego Aéreo (CISDACTA).

A CISDACTA é o órgão incumbido de coordenar todos os trabalhos relativos à implanta-

ção do Sistema DACTA, e é subordinada diretamente ao Diretor da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, com a característica da Unidade Administrativa.

O Sistema DACTA é o conjunto de equipamentos e serviços, constituindo a Rede Integrada de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo da Zona de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo.

SOBREVÔO DE AERONAVES ESTRANGEIRAS

O Ministro Araripe Macedo baixou portaria, regulamentando o sobrevôo de aeronaves militares estrangeiras sobre o território brasileiro, o qual está, agora, condicionado à autorização pelo Estado-Maior, uma vez atendidas as exigências preconizadas pelo Código Brasileiro do Ar. Também os pousos e decolagens estão subordinados às mesmas regras que consideram como aeronaves estrangeiras não só os aviões pertencentes às Forças Armadas, mas também os requisitados para cumprimento de missões militares.

Os pedidos de autorização devem ser feitos diretamente ao Estado-Maior, com um mínimo de quatro dias de antecedência em relação ao sobrevôo pretendido.

Reciprocidade

O artigo 8.º da portaria assinada pelo Ministro da Aeronáutica está assim redigido: "a solicitação de sobrevôo e/ou pou-

so de aeronaves militares estrangeiras de linhas regulares, tais como de Correio Aéreo Militar, desde que em regime de reciprocidade, poderá obedecer a outros princípios, mediante prévio entendimento entre as autoridades solicitantes e o Estado-Maior da Aeronáutica", determinando o artigo seguinte que a autorização terá validade para um prazo de 7 dias, findo o qual nova solicitação terá de ser feita ao Governo brasileiro.

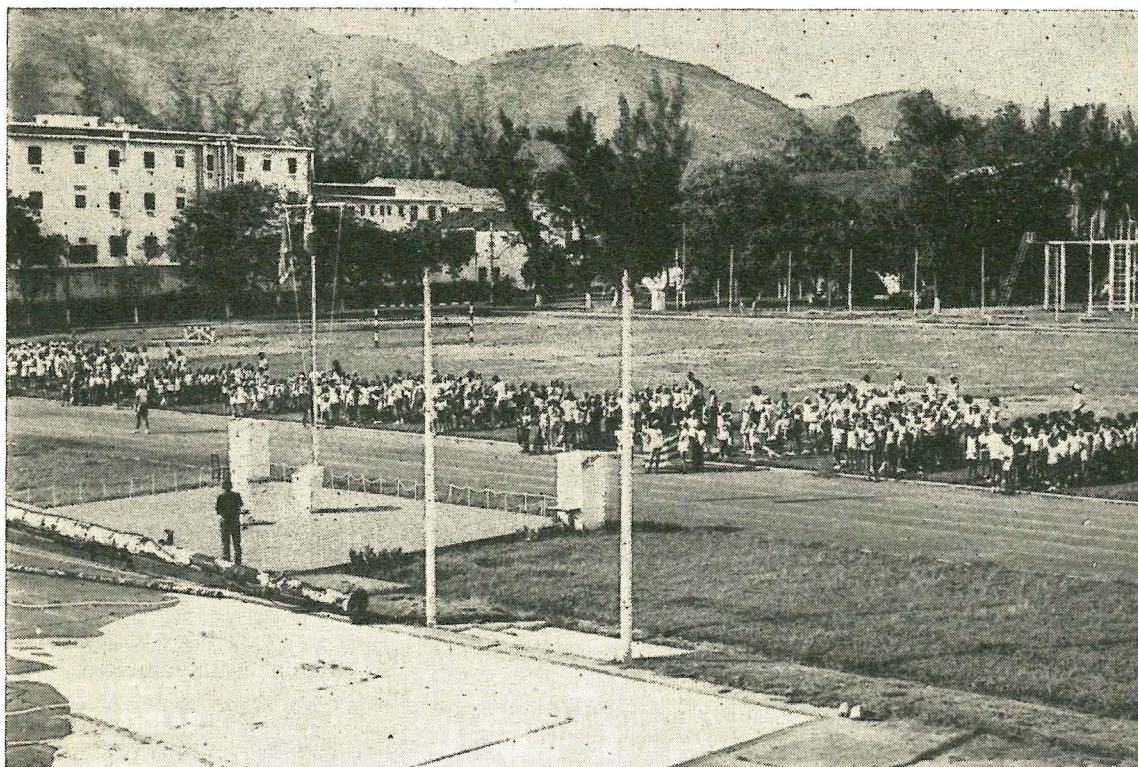
As aeronaves deverão estar desarmadas e não poderão transportar carga que implique a possibilidade imediata de combustão, explosão ou desprenda emanções prejudiciais.

Busca e Salvamento

Os artigos 13 e 14 definem os procedimentos para os casos de busca e salvamento, operações em que possam ser empenhadas aeronaves brasileiras ou de países amigos:

"No caso de Busca e Salvamento (SAR) a ser realizado por aeronaves militares estrangeiras, por iniciativa dos respectivos governos, conforme previsto nos atos internacionais aprovados, a autorização de sobrevôo e/ou pouso no Território Nacional deve ser solicitada pelas autoridades competentes do país interessado à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, a quem competirá tomar as providências necessárias junto aos órgãos de Busca e Salvamento, dando pronto conhecimento ao Estado-Maior da Aeronáutica.

Quando a cooperação de Busca e Salvamento (SAR) tiver



Linda panorâmica do Encerramento da Colônia de Férias da FAB no Campo dos Afonsos.

que ser solicitada pelas autoridades brasileiras a Centros de Coordenação de Salvamento estrangeiros ou a outros órgãos estrangeiros competentes, caberá à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo fazê-lo e dar pronto conhecimento ao Estado-Maior da Aeronáutica".

COLÔNIA DE FÉRIAS DA FAB ENCERROU SUAS ATIVIDADES

A VI Colônia de Férias da Guarnição dos Afonsos encerrou suas atividades de 1973, com um desfile dos seus 900 participantes, dos quais 120 eram

adultos, ao som de músicas executadas por uma Banda da Aeronáutica.

A iniciativa objetivou proporcionar aos menores de ambos os sexos, de 6 a 15 anos de idade, uma recreação orientada pela prática sadia da Educação Física, adaptando-os à coletividade dentro dos preceitos higiênicos de saúde, camaradagem e disciplina.

Antes de serem matriculadas na Colônia de Férias, as crianças foram submetidas a exame médico, para depois receberem instrução adequada de ginástica, iniciação de jogos e aprendizagem de natação, de acordo

com suas limitações. Aos adultos foram ministradas aulas de balé, ginástica, natação e jogos.

AERONÁUTICA MINISTRA CURSO NA BOLÍVIA

O Ministro Araripe Macedo, da Aeronáutica, designou 5 oficiais, 1 suboficial e 3 sargentos, todos da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, para, em Santa Cruz de La Sierra, Bolívia, ministrarem um Curso de Preparação de Instrutores para Oficiais da Força Aérea Boliviana, com duração inferior a 30 dias.

ARSA VAI ADMINISTRAR AEROPORTOS DO RIO

O Presidente Emílio Garrastazu Médici assinou decreto aprovando os Estatutos constitutivos da ARSA (Aeroportos do Rio de Janeiro S/A), empresa de economia mista, que administrará os aeroportos: Internacional do Galeão, Santos Dumont e de Jacarepaguá.

Sociedade de capital aberto, a ARSA é vinculada ao Ministério da Aeronáutica, com suas atividades definidas e supervisionadas por este Ministério.

Além dos recursos provenientes de operações empresariais, a ARSA contará com outras fontes: tarifas aeroportuárias, arrecadadas nos aeroportos por ela administrados, com exceção das relativas ao uso de serviços de telecomunicações e proteção ao voo; outras tarifas ou emolumentos que sejam aprovados pelo Ministro da Aeronáutica; prestação de serviços realizados mediante acordos, convênios ou contratos firmados com órgãos governamentais ou empresas públicas e privadas.

Também serão fontes de renda para a ARSA: a efetivação de créditos especiais que lhe forem destinados pelo Poder Executivo para investimentos e obras aeroportuárias; operações de créditos de outras fontes, juros bancários, vendas de bens patrimoniais, donativos; verbas orçamentárias e recursos do Fundo Aeroviário e ela destinados pelo Ministério da Aeronáutica.

O capital inicial da instituição foi fixado em Cr\$ 100 milhões e será constituído por ações nominativas de um cruzeiro, subscritas totalmente

pela União, e integralizadas, no ato, mediante a incorporação de recursos investidos no Projeto de Construção do Aeroporto Supersônico (principal do Brasil), no Galeão.

Os Estatutos da ARSA fixam também as regras para os aumentos de capital, os quais serão efetivados de três maneiras:

- mediante subscrição pela União, através de recursos especificamente destinados, ou através de incorporação de bens, instalações, máquinas e direitos que possuir, relacionados com os objetivos da sociedade, ou ainda com a realização de quaisquer atividades correlatas ou afins;

- mediante subscrição particular ou pública;

- pela incorporação de fundos de reservas disponíveis, e pela reavaliação de seu Ativo, em casos previstos em lei.

A ARSA será dirigida por uma Diretoria Executiva, constituída de um Presidente, um Diretor Administrativo e um Diretor de Operações, cujas atribuições e critérios de nomeação os Estatutos regulam: o primeiro será indicado ao Presidente da República pelo Ministro da Aeronáutica; e os demais serão eleitos pela Assembléia Geral.

Enquanto isso, os funcionários serão admitidos por concurso ou prova de habilitação, em regime empregatício subordinado à legislação trabalhista e às normas consignadas no Regulamento de Pessoal da Sociedade.

Também poderá ser solicitado concurso de servidores pú-

blicos, civis e militares, através de gestões da empresa junto aos Ministérios, observada a legislação em vigor.

O PRESIDENTE MÉDICI VOA NO BANDEIRANTE

O Presidente Garrastazu Médici mostrou-se satisfeito com a performance do avião Bandeirante, fabricado pela EMBRAER, que lhe foi colocado à disposição para um voo demonstrativo em São José dos Campos, onde o Chefe da Nação foi recebido pelo Ministro Joelmir Campos de Araripe Macedo, da Aeronáutica, por altas autoridades militares da FAB e pelo Governador de São Paulo.

Concebido para operar em pistas não-pavimentadas, o Bandeirante pode decolar em distâncias reduzidas, aliando sua velocidade de cruzeiro (420 quilômetros por hora) a um alcance bastante vantajoso para aparelhos de sua classe. Os testes a que foi submetido garantem-lhe plena segurança, podendo operar inclusive em locais desprovidos de facilidades de apoio.

O Bandeirante em que o Presidente da República voou, idêntico aos demais de sua linha de fabricação, é impulsionado por dois motores Pratt & Whitney PT6A-27, de 680 S.H.P., o que lhe permite o seguinte desempenho, a um peso máximo de decolagem de 5 100 quilos: velocidade de cruzeiro — 420 km/h; velocidade de subida — 10 m/seg; altitude máxima de voo — 8 500 m; distância de decolagem sobre obstáculo — 15 m 460; alcance com reservas — 1 850 km. Pode transportar 12 passageiros, cada um com 20 quilos de bagagem.



O Brigadeiro Corrêa quando discursava, vendo-se os Brigadesiros Faria Lima, Moss e Sylvio G. Pires.

ASSUMIU O NOVO DIRETOR DA DIRAP

Ao assumir a Diretoria de Administração do Pessoal, cargo para o qual foi recentemente designado pelo Presidente Emílio Garrastazu Médici, o Major-Brigadeiro Alfredo Gonçalves Corrêa enfatizou, a certa altura de seu discurso, que voltava à direção daquele Órgão para continuar cumprindo com o seu dever, procurando sempre seguir os exemplos dignificantes daqueles que tinham dedicado suas vidas à Aeronáutica.

Falou de sua experiência, sua convicção de que, no trato com o pessoal, a justiça feita com dignidade é a maior recompensa que se pode dar aos valores reais no exercício da administração da coisa pública.

A cerimônia, realizada no Salão Nobre da Diretoria de Administração do Pessoal, foi presidida pelo Tenente-Brigadeiro

Roberto Faria Lima, Comandante do Comando Geral do Pessoal, e contou com a presença de grande número de oficiais-generais da Força Aérea Brasileira, oficiais superiores e do Tenente-Brigadeiro Gabriel Grün Moss, Ministro do Superior Tribunal Militar, além de outras autoridades civis e militares.

No discurso de posse, o novo diretor da DIRAP agradeceu a confiança nele depositada pelos Chefes do Governo, Ministro Joelson Campos de Araripe Macedo, e Comandante Geral do Pessoal da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Roberto Faria Lima, acentuando que seu retorno às funções para as quais foi designado tem o mesmo sentido e o "mesmo padrão de honestidade e de dignidade que sempre me acompanharam na minha vida simples e modesta de cidadão e de soldado".

A Revista Aeronáutica registra com satisfação a posse do

Major-Brigadeiro Alfredo Gonçalves Corrêa na DIRAP e manifesta a certeza de que a sua atuação será marcada pelo ideal de bem servir à coletividade, uma característica, aliás, da sua maneira de ser.

CEMAL COMPLETA 38 ANOS

O Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), subordinado à Diretoria de Saúde da Aeronáutica, comemorou, a 13 de fevereiro, seu 38.º aniversário de criação.

O CEMAL, antigo Instituto de Seleção, Controle e Pesquisa da Aeronáutica, por sua vez, uma continuação da unidade ativada com o nome de Departamento Médico de Aviação Militar, foi criado em 13 de fevereiro de 1935.

Ainda este ano o Centro de Medicina Aeroespacial deverá ocupar todo o segundo andar do Edifício do Ministério da Aeronáutica, visando, com isso, a ampliar suas dependências, onde serão instalados melhoramentos a serem introduzidos em vários setores, para atender ao desenvolvimento que o CEMAL vem apresentando.

Segundo dados colhidos junto ao arquivo técnico do CEMAL, cerca de 50 000 pessoas, entre civis e militares, realizam inspeções de saúde, para efeito de voo. Possui clínicas de atendimento em cardiologia, otorrinolaringologia, neurologia, oftalmologia, psiquiatria e psicologia, laboratórios de Raios-X e dentário e um serviço de arquivo.

*Essa estrutura possibilita o atendimento médico no controle do pessoal aeronavegante e na seleção de candidatos para o ingresso nas aviações militar e civil. Periodicamente são examinados também, naquele órgão de saúde da Aeronáutica, os alunos da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar.

FUNDO DE SAÚDE DA AERONÁUTICA

O Ministro Araripe Macedo baixou portaria aprovando, com vigência provisória, a aplicação dos recursos do Fundo de Saúde da Aeronáutica, para o qual contribuem, obrigatoriamente, com 2% dos respectivos soldos, os militares da Aeronáutica, exceto os alunos das escolas de formação, do Centro de Formação de Pilotos Militares e os soldados de 1.ª e 2.ª classes.

O Fundo, recentemente criado, destina-se a cobrir parte das despesas com assistência médica, cirúrgica e farmacêutica prestada aos familiares de seus contribuintes, nos próprios estabelecimentos médico-hospitalares da corporação, ou em instituições particulares.

De acordo com as instruções, o Fundo contribuirá com 50% das despesas até Cr\$ 1 mil; nas despesas de Cr\$ 1 mil a Cr\$ 5 mil, a contribuição do Fundo de Saúde será de 50% de Cr\$ 1 mil e 80% do saldo; quando o custo da hospitalização ou do tratamento for superior a Cr\$ 5 mil, o Fundo pagará, igualmente, 50% de Cr\$ 1 mil, mais 80% de Cr\$ 5 mil e, ainda, 90% do saldo acima de Cr\$ 5 mil. Segundo esta mecânica de cálculo, o contribuin-

te será responsável pelo pagamento das diferenças dos saldos.

Segundo a portaria ministerial, os contribuintes do Fundo de Saúde da Aeronáutica poderão utilizar assistência médica particular, desde que não existam, no local onde sirvam, organizações de saúde da FAB, ou estas não estejam aparelhadas para atender aos casos clínicos ou cirúrgicos surgidos. Também poderão usar do mesmo recurso, nos casos de emergência em que haja risco de vida, a juízo, porém, de autoridade médica competente, e uma vez que não haja meios de socorrer-se de instituições médicas da Aeronáutica.

Quando a assistência for prestada por instituição estranha ao Serviço de Saúde da Aeronáutica, a autoridade requisitante encaminhará à Diretoria de Saúde as faturas respectivas, devidamente processadas e acompanhadas do parecer médico que justificou o pedido.

PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS CONCLUÍRAM CURSO NA ECEMAR

Todos os participantes civis do Curso de Preparação de Instrutores, ministrado pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, são de opinião que o curso, além de proporcionar-lhes ensinamentos de grande utilidade no exercício de suas atividades, deu-lhes oportunidade ímpar de conhecer em profundidade a estrutura da Aeronáutica brasileira e sua contribuição ao processo de desenvolvimento do País. Esta é a segunda vez que a ECEMAR aceita matrícula de civis, com formação de nível superior, em seus cursos. A primeira foi no ano passado.

No auditório, foi realizada a solenidade de entrega dos certificados aos concluintes. Presidiu-a o Major-Brigadeiro Antônio Geraldo Peixoto, novo comandante da Escola de Comando e Estado-Maior, visto na foto entregando o Certificado a um aluno.



VOCÊ SABIA?...

☆ Que o novo edifício do Clube de Aeronáutica, com 42 andares, terá uma potência de luz e força de 5 000 KVA, superior a muitas cidades com mais de 10 000 habitantes?...

☆ Que a Sony Corporation, de Tóquio, anunciou um plano de construir em São José dos Campos, Estado de São Paulo, uma fábrica das suas famosas televisões a cores?...

☆ Que o total de vendas da indústria aeroespacial dos Estados Unidos, em 1972, foi de US\$ 23,5 bilhões?...

☆ Que o Anik I, satélite de comunicações Canadense, veio possibilitar ligações diretas entre a capital do Canadá e o mais longínquo ponto do seu território? E que o Anik I foi o primeiro satélite nacional de comunicações operado comercialmente?...

☆ Que o Brasil se tornou o primeiro produtor de açúcar de cana, no mundo?...

☆ Que os últimos êxitos do nosso País, nesse setor, incluem a venda de 300 000 toneladas de açúcar à União Soviética e de 60 000 toneladas à República Popular da China?...

☆ Que a designação oficial do interceptador estratégico supersônico da URSS — Mig 23 "Foxbat", pelo código da OTAN, foi mudada para Mig 25, ficando a designação anterior transferida para um caça de asas de geometria variável — "Flogger"?...

☆ Que em 1972, como acontecera antes, o correio aéreo continuou a declinar, totalizando, apenas, 2 730 milhões de toneladas-quilômetros, com uma diminuição de 6% em relação a 1971?...

☆ Que a Associação Japonesa para Exposição Oceânica Internacional, considerando o mar como "a maior fronteira que resta à humanidade", planeja realizar a "Expo 75", sob o tema "O Mar que gostaríamos de Ver", dentro de uma área de 9 530 km² de terras e águas?...

☆ Que o Banco do Brasil e diversos consórcios de bancos alemães, suíços e norte-americanos venderam rapidamente US\$ 35 milhões de bônus da dívida pública brasileira, rendendo 8,25%?

☆ Que foi essa a primeira vez ao longo de 45 anos em que o País ofereceu títulos a longo prazo pagáveis em dólar?

☆ Que, no dia 15 de fevereiro de 1972, o "Concorde" totalizou 1 500 horas de voo de provas, realizadas com 726 saídas?

O Clube de Aeronáutica

tem novo Diretor do Departamento Social

O Coronel-Intendente Jorge Abiganem Elael é o novo Diretor do Departamento Social do nosso Clube, cargo que recebeu do Coronel-Intendente Dalvino Camilo da Guia, que, por sua vez, foi chefiar o nosso Departamento Jurídico.

O Coronel Elael é o responsável pelas reuniões sociais que se têm desenvolvido no Clube e sua atuação tem-se destacado pela dinamização que vem dando àquele Departamento.

747 TRANSPORTA 390 MIL PASSAGEIROS POR SEMANA

Três anos depois de lançado em serviço comercial, o Boeing 747 está transportando uma média de 390 mil passageiros por semana. Ele é reconhecido como padrão mundial de excelência no transporte aéreo.

Os 194 superjatos presente-mente operados por 28 das principais companhias do mundo servem regularmente a 51 cidades de vários continentes.

A primeira companhia a utilizar os 747 foi a Pan American, em 21 de janeiro de 1970, fazendo a linha Nova York—Londres. Dessa época para cá mais de 35 milhões de passageiros voaram no gigantesco Boeing.

BANDEIRANTE PARA A TRANSBRASIL

Já se encontra na fase final de fabricação o primeiro "BANDEIRANTE" de um lote de seis, adquirido pela Transbrasil S/A.

A partir de 16 de abril, o "BANDEIRANTE", com as cores da Transbrasil, estará operando em cidades do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. São 12 (doze) cidades, inicialmente, servidas pelo primeiro avião brasileiro que atende às necessidades de nossa Aviação Comercial.

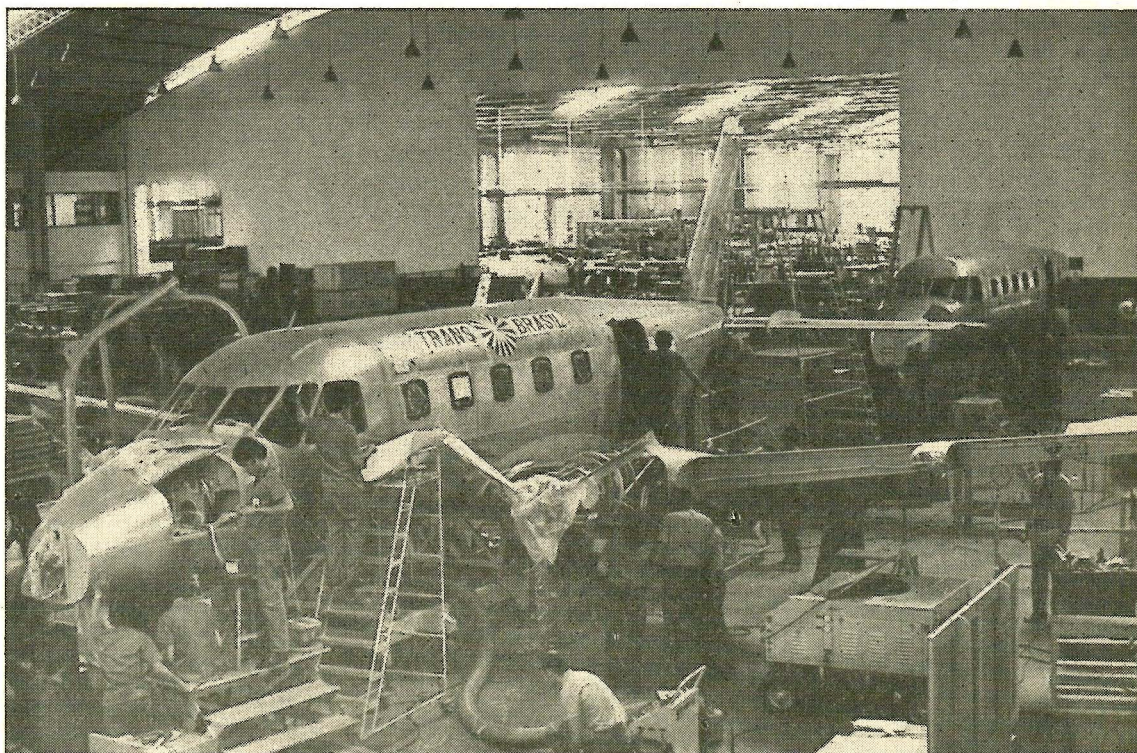
O segundo avião será entregue no final de abril e o terceiro, no mês de julho. Os demais aviões desta encomenda

estarão prontos no começo do próximo ano.

Além das excelentes características de pouso e decolagem, boa velocidade de cruzeiro e robustez, permitindo sua utilização em locais de infraestrutura ainda precária, o "BANDEIRANTE" poderá transportar, nesta versão, até dezesseis passageiros, graças à nova disposição interna das cadeiras.

APOSENTADORIA DE PILOTOS

O Conselho da OACI aprovou resolução de uma equipe de estudos recomendando que



todos os pilotos, que estejam exercendo atividades no transporte aéreo internacional, tenham suas licenças canceladas com a idade de 60 anos. Tal limitação, contudo, só entrará em vigor em janeiro de 1978, considerando-se o fato de que os pilotos devem ter determinado tempo para que possam fazer um planejamento a longo-prazo de suas carreiras.

LUFTHANSA ENCOMENDA "AIRBUS"

A Lufthansa decidiu encomendar três jatos de alta-capacidade A. 300B-2 "Airbus". Incluindo peças de reposição, equipamentos de apoio e acabamento interno, os três aviões deverão custar um total de 370 milhões de marcos. A companhia acaba, igualmente, de exercer suas opções de compra de cinco tri-reatores "McDonnell Douglas" DC-10-30, além de encomendar mais três "Boeing" 727-200 ("advanced").

PROTEÇÃO AO MEIO-AMBIENTE

A SAS acaba de encomendar à "McDonnell Douglas Corporation" 16 aparelhos DC-9 bimotores, tendo feito opção para mais quatro.

A principal motivação que levou a SAS a encomendar tantos aparelhos DC-9 é o desejo de adquirir aviões que tenham características de proteção ao meio-ambiente.

Os motores dos novos jatos DC-9 serão sensivelmente mais silenciosos quando em voo do que nas versões anteriores e, além disso, completamente sem fumaça.

Com uma capacidade de 115-120 passageiros na classe econômica, os novos jatos com características de redução de barulho serão introduzidos primeiramente nas rotas da SAS dentro da Escandinávia.

CAMPANHA ANTIPOLUIÇÃO

Nos Estados Unidos, a "Environmental Protection Agency" está propondo às empresas comerciais substancial redução dos níveis permissíveis de emissão de fumaça dos motores a jato, num programa de cinco anos que entraria em vigor a partir de 1.º de janeiro de 1974. Segundo a programação da EPA, o limite para a eliminação da fumaça visível dos motores "Pratt & Whitney" JT8D, usados nos "Boeings" 727, 737, "McDonnell Douglas" DC-9 e "SNIAS Caravelles", seria aquela data.

AIR FRANCE EM 72

Resultados provisórios da Air France no ano recém-terminado: passageiros transportados, 7,3 milhões; passageiros-km, 13 bilhões (aumento de 22%); toneladas-km, 462 mi-

lhões (aumento de 26%); fator de carga geral (PAX e carga), 59% (mais 5,5 pontos).

Sabe-se que a Air France investirá cerca de 5,6 bilhões de francos em equipamentos nos próximos três anos. O SST Concorde será colocado em serviço em 1975, com dois voos semanais para New York, dois para Tóquio (via Sibéria) e um para a América Latina.

NA VASP RESERVAS DE PASSAGENS POR COMPUTADOR

Especialistas da VASP acabam de concluir, em Hong-Kong, estágio de treinamento na "Cathay Pacific Airways", a fim de se familiarizarem com o "Sistema Programado de Reserva de Passagens", o primeiro a ser introduzido na América Latina e que, dentro em breve, permitirá aos passageiros da empresa saberem, em apenas três minutos, se há vaga para determinado voo, fazer sua reserva ou cancelá-la de qualquer e para qualquer ponto do país, sem qualquer probabilidade de erro.

Esse sistema, que é fundamental para o setor de reservas de passagens, por permitir melhor aproveitamento do potencial de vendas, é feito por intermédio de um computador IBM-360-modelo 40, instalado no edifício central da empresa, no Aeroporto de Congonhas, e cujo contrato de compra, no valor de 1 490 256 dólares, foi assinado, em setembro último, em Londres, pelo secretário Paulo Maluf, dos Transportes.

Os Deuses de Atlântida

Por
MANOEL JOSÉ DA SILVA,
1.º Ten Adm

As civilizações nunca foram esses meros frutos que se colhem ao acaso. O homem é muito mais velho do que se pensa, razão pela qual a nossa orgulhosa tradição, sem apoio legítimo em parte alguma, é considerada falsa na origem.

Aconteceu nos tempos de Mu. Porém, de nada adiantaria agora alguém perguntar em que época tudo isto se deu. Na verdade, ninguém saberia responder ao certo, muito menos a História atual, que apenas nasceu alguns milênios depois. O que importa, isto sim, é saber que, às nove horas de um dia qualquer, sem nuvens e sem ventos, o céu de Atlântida nunca esteve tão lindo. O Sol, porque brilhava a pleno, emprestava o seu calor salutar às multidões em volta do famoso campo de provas de Mateca Muta, situado na parte ocidental do Grande Continente. É que as catapultas daquele campo, que costumavam jogar, semanalmente, pelos espaços afora, naves possantes e sempre as mais modernas, naquele dia já estavam prontas para o lançamento do século. Jogariam, na verdade, minutos a seguir, a maravilhosa nave Sírius, aquela que, levando em seu ventre outras tantas naves, embora menores, mas, não menos maravilhosas do que a nave-mãe, logo se perderia universo a dentro, à velocidade da luz, para voltar, cinco anos depois, à Terra, trazendo notícias do desconhecido. A finalidade da missão seria, em princípio, tentar provar a teoria do velho filósofo Enéas, segundo a qual a energia cósmica, uma vez igualando a massa do corpo, multiplicado este pelo quadrado da velocidade da luz, daria ensejo a que o elemento humano, uma vez em vôo, através dos

espaços afora, àquela velocidade que os atlantes já consideravam o limite das possibilidades físicas terrenais, envelhecesse apenas em função do número de horas, dias, meses ou anos siderais, vividos, fisicamente, a bordo da nave, ao passo que, na Terra, as coisas se dariam de modo diferente, ou seja, o elemento orgânico continuaria envelhecendo, como agora, à proporção que os anos terrestres se sucedem. No entanto, ao regressarem, aqueles astronautas acabariam encontrando, na Terra, um presente que não mais seria o seu, propriamente, visto que centenas e centenas de anos já se teriam passado, pelo Calendário terreno, desde o momento em que os mesmos partiram rumo ao espaço cósmico.

Em volta de Magus, o venerável astronauta, havia agora, em completo silêncio, a equipe da nave Sírius; e todos ouviam, sem nada perguntar, as preleções costumeiras do supremo chefe, na sala de pronto. Por fim, era hora da partida; cada qual se fechou em sua cabina particular, onde, instantes a seguir, todos se submeteriam ao costumeiro sono hiberna.

A nave-mãe alçou, pois, o seu potentíssimo vôo. Ganhou logo o azul celeste e lá se perdeu das vistas dos terrenos durante um efêmero piscar de olhos, deixando, simples-

mente, pelas cercanias do campo de provas de Mateca Muta, uma população inteira de atlantes, que espiava agora, boquiaberta, todos os recantos dos céus, sem, no entanto, enxergar coisa alguma da nave colosso, aquela que, havia momentos antes, dentre eles partira com a velocidade do relâmpago. Por isso que, aos poucos, os expectadores foram abandonando as cercanias do lendário campo de provas, cada qual retornando às suas lides costumeiras.

O tempo passou, deixando, na Terra, o silêncio que a rotina humana permite; e, a bordo da nave Síríus, então, uma equipe inteira a dormir o sono das alturas, fato que, para ela, se dava pela consequência de uns poucos segundos siderais apenas. Mas, instantes depois, agora, porém, em função do tempo sideral, Magus seria o primeiro a despertar.

Pois bem. Uma vez desperto, Magus ficou triste. Sozinho, ele começara a pensar nas delícias terrenas, confrontando-as com o silêncio medonho que havia no interior da nave gigante e já começava a devorar-lhe a alma quase em pânico.

Entretanto, não havia o que reclamar. Lá fora, no espaço pleno, acontecia o mesmo, de vez que no vácuo, onde a vida orgânica é algo impossível, não existe o barulho. Aliás, até mesmo o relógio bio-sideral, colocado, de propósito, a bordo de sua cabina pressurizada, que tanto barulho fez, antes, conseguindo acordá-lo, terminou por se engajar naquele complô do silêncio. Ademais, como o restante de seus companheiros, dormindo ainda, não devia ser despertado por enquanto, o jeito seria esperar.

Magus esperou, pois.

Enquanto isso, correu as vistas através do espaço interno da nave, à procura de algo com que se alimentar. E viu, por conseguinte, bem à sua frente, sobre a mesa magnética, algumas frutas sabiamente condensadas em pilulas, ocasião em que, não querendo perder tempo, agarrou o frasco com as mãos ambas e engoliu a primeira que pegou daquelas. Não satisfeito, engoliu outra e, a seguir, uma terceira.

Satisfeito o seu apetite, Magus abandonou o frasco sobre a mesa e lá se foi, agora um pouco mais animado, rumo à janela ova-

lada da nave; e espiou, pois, lá fora, como que à procura de algo por entre o espaço vazio. Mas, infelizmente, nada viu de anormal. O espaço celeste, continuando o seu silêncio perpétuo, estava naquele momento às escuras, embora não de todo, pois que, sem sóis por perto, havia, apenas, um elenco de estrelas que, distantes, conseguiam iluminar aqui e ali. Não obstante, o crepúsculo celeste, porque agora já se divisava outros sóis pela rota, se mostrava majestoso diante das vistas daquele deus terrenal. Contudo, aquilo era algo aterrador, mesmo para seres que, como Magus, estivessem voando à velocidade da luz, visto que, mesmo desenvolvendo, conforme estava, a sua velocidade plena, a nave terrena parecia estar parada, perdida, até no interior do universo sem tempo. Mas não! O tempo, ao contrário, estava correndo em toda a sua plenitude, querendo, decerto, vencer o espaço rival, pontilhado pelo brilho das mais distantes estrelas, aquelas que, havendo aqui e ali, davam vida ao universo inteiro.

O segundo relógio bio-sideral despertava agora. Ouvindo-o no interior de sua cabina, Cleso desperta do sono hibernar e levanta-se calmamente, parecendo contar, pela sua atitude calculada, os minutos que se passariam dali por diante. Cleso era, na verdade, um apóstolo da rotina e, como tal, adorava o automatismo. De fato, uma vez de pé, agora, porém, já ao lado de Magus, lá vem a pergunta de sempre:

— Tudo em ordem?

— Sim, claro — foi a resposta.

— Há muito tempo acordado?

— Há cerca de uns poucos minutos, coisa que você já sabe.

Porém, não satisfeito com o que respondera ao companheiro, Magus foi adiante:

— Cleso, estou triste. Este silêncio demoníaco me põe os nervos em frangalhos e me devora a alma. Ademais, como se tudo isto não bastasse, fiquei a pensar nos nossos, lá da Terra, que nunca mais veremos!

Cleso, além de um autômato, era, ainda, um indivíduo um tanto sarcástico. Por isso, resolveu atalhar logo a conversa:

— Mas, quê! Que importa agora os meus e os teus?

E foi adiante:

— Os atlantes descendem dos filhos dos céus, não é assim? Portanto, é lá o nosso destino final!

Magus, desviando o olhar para um dos lados, ficou em silêncio. Cleso, continuando a vê-lo assim aflito, continuou puxando conversa:

— Magus, ouça. Ambos somos solteiros. E mesmo que casados fôssemos, meu caro, que importância haveria nisso? Ao Estado cabe providenciar acerca de nossos dependentes. Saudades do quê, afinal?

Por fim, Magus resolveu explicar o porquê de suas aflições:

— Creio que não me fiz entender. A minha tristeza é outra. É que, ultimamente, ando preocupado diante da atual dissensão entre Felonius e Mu, ou seja, mais propriamente, a briga entre atlantes e lemurianos. Como sabemos, os atlantes, porque descendem dos filhos dos céus, por vias diretas, nunca foram aceitos, na Terra, pelos lemurianos, que, por descenderem diretamente do andrógino evoluído, hoje se julgam, com certa razão, os legítimos donos da casa. Ademais, com a construção do satélite "Luna Duo", claro está, a coisa piorou muito. Ancipus, de lá, quer atacar Lemúria. Por seu turno, Mu, porque vive na Terra, como os lemurianos, não aceita tal hipótese de guerra. E já ameaçou contra-atacar Ancipus, lá em cima, com os balísticos intergalácticos, caso ele se atreva a dar começo à guerra lá embaixo.

Cleso sorriu. Depois, ficou sério, usando agora daquela linguagem que Magus já estava cansado de ouvir:

— Ainda me lembro. Era pequeno e os nossos cientistas já anunciavam a construção do "Luna Duo", com a finalidade, isto diziam eles, de abrigar o excesso populacional terreno, como, também, em hipóteses de guerra, para que transferíssemos para lá as nossas fábricas, os nossos arsenais e os nossos guerreiros e governantes. O "Luna Duo" seria, então, uma espécie de segunda casa dos po-

vos de Atlântida, como, ainda, uma verdadeira sentinela avançada a zelar pela segurança de nossa gente.

— Aí é que está o perigo — atalhou bruscamente Magus. O "Luna Duo" é, atualmente, tão poderoso quanto Atlântida, de modo que é perigoso combatê-lo pela força das armas. Ora, Ancipus sabe disso e pode muito bem lançar-se à guerra, pois que assim, se vitorioso, ele acabaria por garantir a sua própria independência. Ou não é assim?

— Não — respondeu Cleso. Há sempre o recurso das vias diplomáticas. Afinal, Ancipus não é tão rude assim.

— Acontece que Ancipus não é dado a devaneios diplomáticos — atalhou Magus, que discordava das opiniões de Cleso.

Cleso nada mais disse. Apenas sorriu, para, em seguida, ficar sério novamente. E lá se foi, de modo repentino, rumo à sala de comunicações da nave gigante. Estava na hora de se comunicarem com a Terra e, por isso, vendo-o dirigir-se, assim bruscamente, para lá, Magus acabou por seguir-lhe os passos. Em lá chegando, Cleso tomou o aparelho de fonia com a mão direita e chamou, de imediato, a base terrena:

— Missão Luz chamando a Terra.

Esperou.

Nada!

Tornou a insistir, levantando agora as vistas em direção do complicado instrumental que havia à sua direita, situado logo acima da cabeça de ambos:

— Missão Luz chamando a Terra. Respondam.

Ninguém respondeu!

Insistiu!

Não adiantou!

Magus, agora mais nervoso do que o companheiro, tomou bruscamente o aparelho de fonia das mãos de Cleso, para, em seguida, insistir, ele próprio, junto à Terra:

— Fala Magus, da Missão Luz. Respondam!

Também de nada adiantou!

Afinal, que teria havido no centro de transmissões da poderosa Atlântida?

Na verdade, havia motivos para o alarma a bordo da nave Síríus. Ora, as comunicações foram previstas para aquelas horas, exatamente; e a aparelhagem de bordo da nave, isto era uma tradição da tecnologia atlântida, estava livre de quaisquer suspeitas. Portanto, se nunca falharam antes, por que, pois, falhariam agora aquelas comunicações entre a nave-aeródromo e o planeta terreno?

Não! A nave Síríus jamais falharia. A Terra, sim, é que estaria falhando em suas comunicações. Mas, por que razão estaria falhando a Terra agora?

Magus, diante de sua equipe, todos despertos, de pé, junto a ele, deu a ordem:

— Inversão total de rota. Vamos regressar à base!

E regressaram, na verdade!

Na face terrena, quanta mudança havia agora! A poderosa Atlântida havia sumido da face da Terra. O Grande Continente, agora repartido em dois outros, mostrava, dali por diante, entre ambas as porções de terra, a existência de um novo mar, totalmente azul, as ondas imensas vagando ao acaso, enquanto que, pelos lados opostos, o globo terrestre sofria, pela primeira vez, decerto, o frio medonho das geleiras que lá se perpetuariam, graças, tão-só, à inclinação de alguns graus, sofrida pelo seu imaginário eixo em relação à posição de origem.

Quando partiram, os astronautas levaram flores. Agora, porém, de regresso, eles encontraram apenas dores. Por isso, o mundo inteiro, a bordo da nave Síríus, chorava a perda definitiva daquele formidável chão terreno, enquanto que um e outro ia descobrindo aqui e ali a vasta série de mutações sofridas pelo mundo de onde partiram alegremente. De fato, tanta coisa acontecera, que, repetindo tudo, em nome da verdade, até mes-

mo o Grande Continente, outrora tão vasto, rico e nobre, agora se encontrava repartido literalmente ao meio; e tudo por força de algo diabólico, vindo ninguém sabia de onde, nem como ou quando isso aconteceu, mas, que levava dali, o que também ninguém sabia exatamente para onde, as fabulosas riquezas de Atlântida, deixando, apenas, em seu lugar, o grande oceano que dali por diante todos enxergavam lá embaixo, ao qual os astronautas logo batizaram de Atlântico, irônicos, decerto, diante da troca terrífica de tantas glórias, de tanto saber e quanta opulência, pelos alaridos medonhos das ondas vadias, cada qual mais ameaçadoras, uma que sucedia, à outro, todas elas, porém, movidas por fúrias selvagens, através da superfície agitadaíssima daquele imenso mar afora. E foi então que alguém, dentre eles, reparou o que havia de concreto, tanto no céu como na terra. Lá embaixo, um dos continentes estava sofrendo de um mal incurável, verdadeira chaga que, coberta de areia estéril, não mais daria ensejo a que a vida voltasse a brotar ali, como antes.

Era o Saara!

Do mesmo modo, lá em cima, no espaço celeste, os atlantes nada mais encontraram de seu mundo. O "Luna Duo" havia sumido, de lá, para sempre!

No entanto, mal sabiam eles que, cá embaixo, na Terra quase deserta, ainda havia algo com que se recomeçar a reconstrução da sociedade humana. Ora, havia o Egito, para onde fugiriam, conforme fugiram, os atlantes que conseguiram sobreviver ao horrendo flagelo, assim como havia também, na parte ocidental, o continente americano, para onde outros atlantes, igualmente fugindo à desgraça que viera dos céus, partiriam, embora se desmembrassem depois em Aztecas, Incas e outras raças. No entanto, dali por diante se enxergaria também, no lado oriental, como um corpo celeste acoplado à Terra, uma protuberância enorme, que antes não havia, mas que daria refúgio aos lemurianos sobreviventes, amparados que estariam, doravante, sob a égide do pacífico "Luna Duo", antes um colosso terrífico a ameaçá-los lá dos céus.

Era o Himalaia!

Uma Oração...

Para Turistas...)

Na sua crônica escrita para o "International Herald Tribune" de Paris, o humorista americano Art Buchwald lembra que, num certo país do Mediterrâneo, padres e freiras costumam rezar pedindo à proteção divina que os defenda dos turistas. Buchwald acha que seria uma injustiça os turistas não terem também sua oração, e por isso compôs a súplica que pode ser recitada, ao amanhecer e ao anoitecer, pelos turistas.

O texto é o seguinte:

"Pai Nosso, dignai-vos olhar-nos, estes servos turistas, humildes, obedientes, obrigados a viajar neste mundo, tirando fotografias, enviando postais, comprando "souvenirs" e usando roupas de fácil lavagem.

Vos suplicamos, oh Senhor, para que nosso avião não seja seqüestrado, nossa bagagem não se extravie e que o excesso de peso passe despercebido.

Protegei-nos de choferes de táxi arrogantes e inescrupulosos, carregadores ambiciosos e guias sem diploma.

Dai-nos neste dia inspiração divina para a escolha de nossos hotéis, e que possamos encontrar as reservas respeitadas, os quartos arrumados e água quente corrente sempre que for possível.

Rogamos para que os telefones funcionem, as telefonistas falem nosso idioma e que, ao chegarmos a uma cidade, não haja, à nossa espera, cartas de nossos filhos com notícias que nos obriguem a cancelar o resto da viagem.

Orientai-nos, Senhor, no caminho de restaurantes bons e baratos, onde a comida seja

excelente, os garçons atenciosos e o vinho esteja incluído no preço da refeição.

Dai-nos a sabedoria de gratificar corretamente em moedas que não conhecemos. Perdoai-nos se gratificarmos a mais por medo, ou a menos por ignorância. Fazei com que os nativos gostem de nós e que possamos contribuir para o seu bem-estar.

Concedei-nos a energia para visitar museus e catedrais; se por acaso esquecermos algum monumento histórico, para fazer uma sesta depois do almoço, tende piedade de nós, porque nossa carne é fraca".

Esta parte da oração é especial para os maridos:

"Senhor, afastai nossas esposas de expedições para compras e protegei-as das liquidações, onde só encontrarão o que não necessitam ou o que não podem comprar. Não as deixeis cair nessa tentação, pois não sabem o que fazem".

Esta parte da oração é para as esposas:

"Pai todo Poderoso, não permiti que nossos maridos olhem para as mulheres estrangeiras e as comparem conosco. Ajudai-os a não fazerem "papelões" em bares e boites, e acima de tudo não os perdoai por certas transgressões, pois eles saberão exatamente o que estão fazendo".

Agora juntos:

"Quando terminar nossa viagem e tivermos regressado para junto dos que nos são caros, concedei-nos a graça de encontrar alguém que venha às nossas casas assistir à projeção de nossos filmes e escutar nossas histórias, pois só assim nossas vidas de turistas não terão sido em vão".

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

DA INTERIORIZAÇÃO À DIMENSÃO DO PUDOR

No modo especificamente humano de existir há uma dimensão interior de recolhimento atingida pelo ser em sua fase intelectual.

Fuga aparente, esta dimensão resulta num complexo movimento convergente de forças, no qual o ser procura unificar-se. Só através desta capacidade reflexiva pode a pessoa filosofar, responder a si mesma e aos outros.

As crianças e os adultos imaturos não conhecem esta dimensão e precisam do apelo dos responsáveis que os cercam, no sentido de que se pertençam como pessoas.

São as personalidades desenvolvidas que formam uma comunidade consciente, onde o respeito mútuo surge espontaneamente, inspirado na liberdade inteligente. Mas a inteligência precisa ser cultivada para que "a vida humana se distinga do mineral, do vegetal e do animal que lhe pesam".

A liberdade torna-se um castigo, quando através dela a pessoa se degrada.

Sem cultura o homem não pode ser livre.

As leis são uma forma de personalizar, indiretamente, os incultos, possibilitando-lhes o convívio em comunidade. Elas nascem de um clima filosófico.

O chamado tipo burguês não usa sua capacidade reflexiva e por isso instala seu equilíbrio nas diversas experiências do mundo exterior. Sua moral corresponde às concessões sociais e em nenhum setor revela um nível de vida pessoal. Como não penetra o clima filosófico de onde surge a ética, revela-se contra ela, julgando-a inibidora à sua liberdade. Para ele os indivíduos bastariam para determinar um procedimento coletivo pela maioria.

Ora, a soberania humana não pode fundamentar-se na autoridade do número. O poder da maioria, tanto quanto o de um só homem, é igualmente arbitrário.

O burguês é um tipo incômodo, imerso na carne e anárquico, porque suas ações irrefletidas são o que são e nunca como poderiam ser. É também homem de proezas, burlando em vez de construir, aguardando, para agir, a oportunidade que surge na crista das ondas anárquicas. Esta espera lhe confere a aparência de inofensivo e pacato, mas o tipo burguês é mais complexo de que seus anéis e poltronas confortáveis. Faz-se sempre acompanhado, pois, sendo-lhe insuportável o clima da solidão construtiva, precisa do aplauso. Variedade conjunta, exibicionismo conjunto — são estes os seus destaques.

Já o intelectual medita, simplifica e como resposta a esta concentração ativa surge a moral que é uma elaboração de conceitos, esquemas e estruturas surgidos de sua humanidade singular e indivisível, e que, sintetizada em lei, vai atender e orientar aos que não adquiriram capacidade para se conduzir em comunidade.

Na sua unificação como pessoa, o intelectual estrutura-se em seu segredo. É dele, e da reserva pelo seu infinito, que surge a idéia de pudor — sentimento em não querer ser esvaziado ou totalmente devassado.

O pudor físico tem a mesma origem, significando desejar ser mais do que um corpo olhado ou alcançado.

O contrário do pudor é a vulgaridade. O ser pensante sente, em plenitude, esta experiência interior. E procura decifrar-se e não se deixa ser utilizado. Educa-se. Por não ter prevenção nem raciocinar "a priori", admite a persuasão quando sincera, sem deixar de ser livre e de chegar inteiro às suas decisões.

Dentro das sugestões, procura a singularidade e passa a vida a traduzi-la, expandindo-se, exteriorizando-se coerente, sabendo que, sem vida interior, a exterior não passa de uma ilusão. Vive com seu sentimento próprio e por isso atinge, em cada uma de suas manifestações, um alto tema de humanidade.

Sua presença é ativa, mas não é um ser exposto.

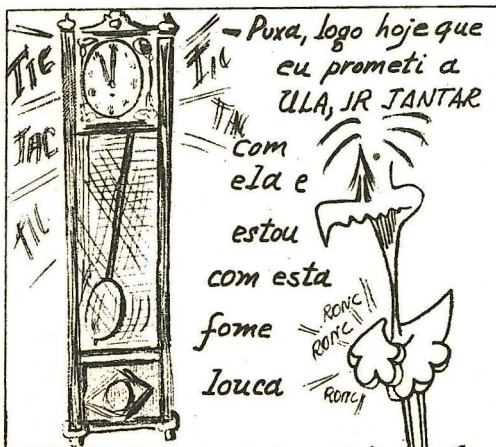
Sabe que seu lugar no universo não pode ser preenchido por ninguém e isto lhe confere a dignidade de um Universo.

BENEDITO

do Sipaer Belém

em "Peixe morre, é mesmo pela boca!!!"

TH. VIANNA



- A sua alimentação deve ser adequada para a altitude em que você vai voar.
- Verifique se o combustível usado em sua ACFT está dentro dos padrões
- Cheque o abastecimento de sua ACFT.

A seguir - "Onde vais, Garboso infante". Amor e instinto levam o herói a...



TRIJATO BOEING 727 da Varig o único com uma grande diferença

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.

